

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Vorbereitungen und Anmeldungen der Thüringer Landesregierung für die Fortschreibung des dritten Fahrplanentwurfs des Deutschlandtakts

Am 25. April 2023 startete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit einer Auftaktveranstaltung das Verfahren zur Stakeholderbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts.

Mit der Fortschreibung des Fahrplanentwurfs des Deutschlandtakts wird der Zielfahrplan an neue verkehrliche Entwicklungen angepasst. Dazu zählt die neue Verkehrsprognose 2040, die der Bund im Zuge der sogenannten Bedarfsplanüberprüfung beauftragt hat.

Außerdem trägt der Bund damit auch Anpassungen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den Ländern Rechnung, so dass diese zwischenzeitlich fortgeschriebene Nahverkehrskonzepte in den Prozess der Erstellung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts einfließen lassen können.

Mit der Fortschreibung des Zielfahrplans hat der Bund die SMA & Partner GmbH und die Intraplan Consulting GmbH beauftragt.

Am 14. Juli 2023 endete die Frist zur Einreichung von fortgeschriebenen SPNV-Angebotskonzeptionen und weiteren zu berücksichtigenden Hinweisen zur Weiterentwicklung des Deutschlandtakts. In der Zeit vom 19. bis 28. September 2023 wird der Bund die Vorschläge in sieben regionalen Runden mit den Ländern erörtern. Seitens des Bundes wird das Ziel verfolgt, bis Mitte des Jahres 2024 den fortgeschriebenen dritten Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts vorzulegen.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/5111** vom 26. Juli 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 7. September 2023 beantwortet:

Vorbemerkung:

Mit E-Mail vom 20. September 2022 hat das BMDV über die Veröffentlichung des finalisierten Abschlussberichts zum Deutschlandtakt informiert. Die dem Deutschlandtakt zugrundeliegende Angebotskonzeption stellt seitdem nicht mehr der 3. Gutachterentwurf, sondern der Zielfahrplan dar. Die Anmeldungen der Stakeholder im Rahmen des aktuellen Fortschreibungsprozesses sollten somit auf dem Zielfahrplan basieren. Der 3. Gutachterentwurf (Stand Juni 2020) ist hingegen nicht mehr relevant.

Für den Freistaat Thüringen ist die Stellungnahme zur Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt an das BMDV durch das TLBV fristgerecht erfolgt. Bezüglich der länderübergreifenden Linien erfolgte eine Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern in Sachsen-Anhalt und Bayern.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Deutschlandtakt kein rechtlich verbindliches Bedienungsangebot festlegt. Nach wie vor sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen und regionalen Aufgabenträger des

Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) entsprechend den rechtlichen Vorgaben für die Umsetzung im Betrieb verantwortlich.

1. Auf welchen SPNV-Linien beziehungsweise SPNV-Strecken plant die Landesregierung perspektivisch Angebotsverdichtungen und welche Angebotsverdichtungen sollen in der Fortschreibung des SPNV-Nahverkehrsplans für die Jahre 2023 bis 2027 verankert werden (bitte Angebotsverdichtung gegenüber Status-quo-Angebot genau benennen und Zugkilometer angeben)?

Antwort:

Die Landesregierung plant auf dem Gebiet des Freistaats Thüringen die folgenden wesentlichen Angebotsausweitungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2023, welche unter Haushaltsvorbehalt stehen:

Streckenabschnitt	Maßnahme	Leistungsumfang [Fpkm/Jahr]	Verankerung im NVP
Erfurt–Gotha–Bad Langensalza	zusätzlicher Zweistundentakt	252.000	ja
Göttingen–Leinefelde	zusätzlicher Zweistundentakt	150.000	ja
Erfurt–Coburg	fünf Zugpaare	270.000	ja
Eisenach–Gotha	zusätzlicher Stundentakt in der HVZ* an W(Sa)**	145.000	nein
Weimar–Jena–Göschwitz	zusätzlicher Zweistundentakt an W(Sa)** beziehungsweise zusätzlicher Stundentakt an Sa+S***	250.000	nein
Leipzig–Gera	zusätzlicher Stundentakt	175.000	nein

* HVZ = Hauptverkehrszeit

** W(Sa) = Werktage außer Samstage

*** Sa+S = Samstage, Sonn- und Feiertage

Über den Ansatz der Angebotsausweitungen mit finanziellem Aufwand hinaus verfolgt der Freistaat Thüringen eine Angebotsverbesserung durch Harmonisierung und Systematisierung der Knoten- und Kantenzeiten (Optimierung Taktfahrplan). Hierdurch können ohne finanzielle Aufwendungen spürbare Verbesserungen hinsichtlich Bedienungs- und Anschlussqualität für die Fahrgäste erzielt werden.

2. Welche Änderungen und Verbesserungen beziehungsweise Verdichtungen des Angebots im Schienenpersonennahverkehr hat die Landesregierung im Rahmen der Beteiligung für den fortgeschriebenen Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts dem Bund zusätzlich übermittelt?

Antwort:

Es wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen. Darüber hinaus wurden für den SPNV als Änderungswünsche gegenüber dem Zielfahrplan Stand September 2022 angemeldet:

- eine zusätzliche stündliche Takttrasse zwischen Erfurt und Weimar,
- Anpassungen der Haltekonzeption zwischen Erfurt und Weimar sowie in Gotha,
- Änderungen von Taktlagen zwischen Göttingen und Erfurt sowie zwischen Erfurt und Jena,
- Änderung von Liniendurchbindungen in Erfurt,
- Entfall von HVZ-Verstärkern zwischen Weimar und Apolda,
- vorbehaltlich der Reaktivierung der Höllentalbahn: Flügelung in Marxgrün zur Schaffung einer Direktverbindung (Leipzig–)Saalfeld–Hof,
- stündliche statt zweistündliche Direktverbindung Erfurt–Sangerhausen–Magdeburg (Mehrleistungen nur in Sachsen-Anhalt) und
- stündliche statt zweistündliche Direktverbindung Erfurt–Grimmenthal–Würzburg (Mehrleistungen nur in Bayern).

3. Welche Elemente des Fahrplankonzepts zur Integration des Schienenpersonennahverkehrs Ostthüringens in den Deutschlandtakt, das die Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft am 25. März 2022 dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr und Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr überreichte, hat die Landesregierung im Rah-

men der Beteiligung für den fortgeschriebenen dritten Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts dem Bund übermittelt und bis wann strebt die Landesregierung die Fahrplanwirksamkeit des Fahrplankonzepts an?

Antwort:

In die Stellungnahme des Freistaats Thüringen zum Zielfahrplan wurden folgende Elemente des von der Stadt Jena beauftragten Fahrplankonzepts aufgenommen:

- Änderung der Fernverkehrs-Linienführung Gera–Jena–Erfurt von/nach Frankfurt statt Aachen und
- Durchbindung der FR-Linie Leipzig–Jena–Saalfeld–Karlsruhe von/nach Berlin.

Eine vollständige Umsetzung ("Fahrplanwirksamkeit") des oben genannte Fahrplankonzepts kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Der Freistaat Thüringen muss bei der Planung der SPNV-Angebote grundsätzlich eine landesweite Betrachtung sicherstellen. Das räumlich begrenzte "Angebotskonzept Jena" stellt möglicherweise ein Optimum für den Raum Jena dar, weist aber nur eine eingeschränkte Kompatibilität mit den weiteren Planungen in den anderen Landesteilen auf.

4. Welche der bis zum Ende der Anmeldefrist dem Bund übermittelten Angebotsausweitungen beziehungsweise Angebotsverdichtungen im Schienenpersonennahverkehr machen nach heutigem Kenntnisstand welche Investitionen in den Ausbau beziehungsweise Neubau von Eisenbahninfrastruktur warum erforderlich und um welche Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich dabei genau (bitte Maßnahmen beschreiben)?
5. Von welchen Investitionskosten geht die Landesregierung bei den erforderlichen Investitionen in den Aus- und Neubau von Eisenbahninfrastruktur im Zuge der Fortschreibung des Deutschlandtakts (bezogen auf SPNV-Maßnahmen) aus und welche Finanzierungsquellen will die Landesregierung bei Planung und Realisierung der Maßnahmen nutzen?
6. Für welche Infrastrukturmaßnahmen, die im Zuge der Umsetzung der Fortschreibung des dritten Fahrplanentwurfs des Deutschlandtakts erforderlich sind, strebt die Landesregierung eine Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) an und für welche Infrastrukturmaßnahmen hat die Landesregierung eine Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm veranlasst oder in Vorbereitung (bitte je Maßnahme den Anmeldestand aufschlüsseln)?

Antwort zu den Frage 4 bis 6:

Die Fragen 4 bis 6 werden vor dem Hintergrund des unmittelbaren Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ableitung von zusätzlichem Infrastrukturbedarf aus den Meldungen der Interessengruppen sowie eine erste Kostenabschätzung sind Kernaufgaben des vom Bund beauftragten Gutachters.

Eine Aussage zu potenziellen Finanzierungsquellen ist ohne Kenntnis der konkreten Maßnahmen nicht möglich. Allerdings sind weitere Infrastrukturmaßnahmen, die für die Umsetzung der von den Ländern gemeldeten SPNV-Angebotskonzepte erforderlich sind, aber keine Wirkung auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und/oder den Schienengüterverkehr haben, nicht bedarfsplanrelevant. Eine Finanzierung des Bundes über den Bundesverkehrswegeplan wird hier nicht erfolgen. Vielmehr obliegt die Finanzierung dieser Maßnahmen den Ländern (gegebenenfalls unter Inanspruchnahme einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG).

7. Welche weiteren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur hält die Landesregierung mittel- und langfristig für notwendig, um beispielsweise die Fahrplanstabilität und Betriebsqualität auf bestimmten Strecken beziehungsweise Linien zu verbessern (bitte Maßnahmen einzeln benennen) und welche Finanzierung strebt die Landesregierung für diese Maßnahmen an?

Antwort:

Notwendige Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind die

- Ersatzinvestitionen zur Bestandserhaltung,
- weitere Elektrifizierung des Streckennetzes,

- Schaffung der Voraussetzungen für den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (Oberleitungsinseln, Erweiterung bestehender Bahnhoftselektifizierungen, stationäre Nachladestationen, Ausbau der Tragfähigkeit der Streckeninfrastruktur),
- Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Ausbau von Strecken hinsichtlich geschwindigkeitserhöhender Maßnahmen, Beseitigung von Langsamfahrstellen sowie die Errichtung von zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten (Erhöhung der Streckenkapazität),
- Verlängerung von Bahnsteigen für den Halt längerer Züge und
- weiterer barrierefreier Ausbau von Verkehrsstationen.

Der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes. Dementsprechend sind entsprechende Ausbauprogramme durch den Bund zu finanzieren.

Eine finanzielle Beteiligung des Freistaats Thüringen im Einzelfall ist nach Maßgabe des Haushalts über die Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (Richtlinie ÖPNV-Unternehmensförderung) sowie über Zuwendungsverträge denkbar. Diese kann bei einzelnen Projekten (zum Beispiel größere Elektrifizierungsmaßnahmen oder Stationserneuerungen in einem größeren Umfang), sofern die Standardisierte Bewertung des Bundes diese als wirtschaftlich einschätzt, um eine GVFG-Förderung des Bundes ergänzt werden.

8. Welche Streckenreaktivierungen hat die Landesregierung dem Bund im Rahmen der Beteiligung für den fortgeschriebenen Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts übermittelt (bitte jeweiligen Planungs- und Bearbeitungsstand angeben)?

Antwort:
Keine

9. Welche Änderungen und Verbesserungen zur Anbindung im Schienenpersonenfernverkehr hat die Landesregierung im Zuge der aktuellen Fortschreibung des dritten Fahrplanentwurfs des Deutschlandtakts gegenüber dem Bund angezeigt?

Antwort:
Auf die Antwort auf Frage 3 wird verwiesen.

10. Hat die Landesregierung in ihrer Stellungnahme auf eine Durchbindung der Linien FR 16.a und FR 3 gedrängt, um auf diese Weise mittelfristig durchgehende Fernverkehrsverbindungen aus Jena beziehungsweise dem Saaletal nach Berlin und an die Ostsee herzustellen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:
Ja

11. Hat die Landesregierung in ihrer Stellungnahme auf eine Verlängerung der FR-Linie 36a nach Dresden sowie eine Beschleunigung im westlichen Abschnitt gedrängt, um die Erreichbarkeit Thüringens im Fernverkehr über die Mitte-Deutschland-Verbindung zu verbessern? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:
Nein; nach vorliegendem Kenntnisstand wird eine entsprechende Angebotsausweitung im SPFV zwischen Chemnitz und Dresden durch die Sächsische Landesregierung nicht unterstützt, da zum einen zwischen diesen beiden Städten im Zielfahrplan bereits eine stündliche Expressverbindung sowie eine stündliche Regionalverbindung enthalten ist und zum anderen die Erreichbarkeit der Ziele Erfurt beziehungsweise Frankfurt über die SPFV-Verbindung über Leipzig öfter und schneller sichergestellt ist.

Bei einer Änderung der Linienführung der FR-Linie 36.a von/nach Frankfurt statt Aachen wäre ohnehin eine Überprüfung/Anpassung der gesamten Trassenlage westlich von Erfurt erforderlich, so dass die Haltezeiten in Eisenach und Erfurt ohnehin einer Anpassung unterzogen werden würden.

12. Welche weiteren Verkehrsleistungen des Schienenpersonenfernverkehrs hält die Landesregierung für notwendig, um Thüringens Erreichbarkeit im Schienenpersonenfernverkehr zu verbessern?

Antwort:
Keine

In Vertretung

Prof. Dr. Ing. Schöning
Staatssekretärin