

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Vorbereitung der Ausschreibung von SPNV-Leistungen im "E-Netz Mittelthüringen"

Am 19. April 2023 veröffentlichte das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr als zuständige Behörde für die Planung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im EU-Amtsblatt die Vorinformation zur Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen im sogenannten E-Netz Mittelthüringen. Die betroffenen SPNV-Linien reichen von Göttingen und Eisenach im Norden beziehungsweise Westen bis Chemnitz und Altenburg im Osten. Bei sämtlichen SPNV-Leistungen zwischen Eisenach und Altenburg geht es um die Fortentwicklung des Nahverkehrs auf Thüringens wichtigster Entwicklungsachse, der Thüringer Städtekette. Die zentrale Bedeutung des Vergabepakets wird auch am Volumen der anstehenden Ausschreibung deutlich. Die erste Betriebsstufe ab dem Fahrplanwechsel im Jahr 2028 umfasst bisher 5,8 Millionen Zugkilometer und soll in der zweiten Betriebsstufe im Dezember 2030 auf 7,5 Millionen Zugkilometer anwachsen. Dies entspricht mehr als einem Drittel des Leistungsvolumens im Schienenpersonennahverkehr Thüringens.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/5174** vom 23. August 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Oktober 2023 beantwortet:

Vorbemerkung:

Voranzustellen ist, dass das bisher mit dem Arbeitstitel "E-Netz Mittelthüringen" bezeichnete Netz nunmehr die offizielle Bezeichnung "Elektro-Netz Thüringen" erhalten hat.

1. Welche Linienverläufe und Linienbezeichnungen sind im zukünftigen "E-Netz Mittelthüringen" geplant?
2. Welche Bedienungshäufigkeiten sind vorgesehen (bitte als Taktfrequenz je Linie angeben)?
4. Wie verteilt sich das Leistungsvolumen im "E-Netz Mittelthüringen" auf die geplanten SPNV-Linien (bitte geplantes Volumen je Linie in jährlichen Zugkilometern angeben)?
5. Wie entwickelt sich das Leistungsvolumen des "E-Netzes Mittelthüringen" im Vergleich zum bestehenden SPNV-Angebot insgesamt und je SPNV-Linie beziehungsweise relationsbezogen (Referenz: Fahrplanjahr 2023)?

Antwort zu Fragen 1, 2, 4 und 5:

Die künftigen Linienbezeichnungen und Laufwege weichen aufgrund von neuen Verknüpfungen teilweise deutlich von den heutigen ab. Daher ist ein Vergleich der einzelnen linienbezogenen Leistungsumfänge nicht aussagekräftig und lässt auch keine Rückschlüsse über die angebotsseitigen Vorteile der neuen Fahrplankonzeption im "Elektro-Netz Thüringen" zu. Als maßgebliche Änderungen sind zu nennen:

- die Linie Regionalexpress (RE) 1 verkehrt künftig als RE 2 auf dem Abschnitt Erfurt–Glauchau(–Chemnitz),
- die künftige Gesamtlinie RE 1 setzt sich aus vier Teilabschnitten beziehungsweise -leistungen der heutigen Linien RE 1 (Abschnitt Göttingen–Erfurt), RE 2 (ab dem Jahr 2026; Göttingen–Erfurt), Regionalbahn (RB) 21 (Erfurt–Gera) sowie den Verstärkern des RE 3 (Erfurt–Jena) zusammen und
- die RB-Linien 11 und 21 stellen Neuleistungen beziehungsweise deutliche Taktausweitungen dar.

Der Leistungsumfang beträgt im Status quo:

Linie	Linienverlauf	Bedienungshäufigkeit	Leistungsumfang in Millionen Fahrplankilometer pro Jahr in Thüringen (gerundet)
RE 1	Göttingen–Glauchau	Zwei-Stunden-Takt	1,75
RE 2*	Göttingen–Erfurt	Zwei-Stunden-Takt	0,55
RE 3	Erfurt–Altenburg	Zwei-Stunden-Takt	0,95**
RE 3V	Erfurt–Jena-Göschwitz	Zwei-Stunden-Takt	0,20
RB 20	Eisenach–Leipzig	Stundentakt	1,60
RB 21	Erfurt–Gera	Zwei-Stunden-Takt und Verdichtung zwischen Weimar und Jena	0,95
Summe			6,00

* Betriebsaufnahme im Jahr 2026

** einschließlich Abschnitt Gera–Greiz

Für das Elektro-Netz Thüringen ist folgender Leistungsumfang geplant (Stand: 26. September 2023):

Linie	Linienverlauf	Bedienungshäufigkeit	Leistungsumfang in Millionen Fahrplankilometer pro Jahr in Thüringen (gerundet)	
			Betriebsstufe 1	Betriebsstufe 2*
RE 1	Göttingen–Gera-Zwötzen	Stundentakt	3,00	3,00
RE 2	Erfurt–Glauchau(–Chemnitz)	Zwei-Stunden-Takt	0,85	0,85
RE 3	Erfurt–Altenburg	Zwei-Stunden-Takt	0,85	0,85
RB 11	Eisenach–Gotha	Hauptverkehrszeit-Verdichter	0,10	0,10
RB 20	Eisenach–Naumburg	Stundentakt	-	1,55
RB 21	Weimar–Jena-Göschwitz	Stundentakt	0,40	0,40
Summe			5,20	6,75

* ab Dezember 2030

In der Gesamtbetrachtung ist im Elektro-Netz Thüringen eine Leistungsmehrung von circa 0,8 Millionen Fahrplankilometer (Vergleich Betriebsstufe 1 mit Status quo ohne RB 20 beziehungsweise Betriebsstufe 2 mit Status quo) vorgesehen.

3. Wie sollen sich die Sitzplatzkapazitäten im Vergleich zum heutigen Angebot entwickeln (bitte die Gesamtzahl der Sitzplätze je Streckenabschnitt jeweils für das aktuelle Angebot sowie die Betriebsstufen 1 und 2 vergleichen)?

Antwort:

Grundsätzlich sollen die Sitzplatzkapazitäten im gesamten Netz gegenüber dem Status quo erhöht werden, um zum einen der aktuell positiven Nachfrageentwicklung Rechnung zu tragen sowie zum anderen Kapazitätsreserven für zukünftige Entwicklungen zu schaffen. Im Detail können hierzu allerdings noch keine Informationen gegeben werden, da die Festlegung der Mindest-Sitzplatzkapazitäten erst im Rahmen der weiteren Detailplanung des Betriebskonzepts erfolgen wird.

6. Welcher Fahrzeugtyp soll in welcher Anzahl zum Einsatz kommen (bitte nach Traktionsart beziehungsweise Antrieb - elektrische Triebzüge, batterieelektrische Triebzüge - und Ausführung - einstöckig, doppeinstöckig oder zwei-, drei- beziehungsweise vierteilig - unterscheiden)?

Antwort:

Grundsätzlich wird in den Vergabeunterlagen kein Fahrzeugtyp seitens der Auftraggeber vorgegeben und es obliegt dem Auftragnehmer, unter Einhaltung der fahrplan- sowie infrastrukturseitigen Rahmenbedingungen geeignete Fahrzeuge zu beschaffen und einzusetzen.

Aufgrund der sehr inhomogenen Fahrgastverteilung auf den Gesamtlaufwegen, das heißt geringere Nachfrage auf den Außenästen (beispielsweise Gera–Altenburg), sehr hohe Nachfrage im Kernnetz (Gotha–Erfurt–Jena) bei gleichzeitiger Beibehaltung gewohnter langlaufender Linien, wird das Betriebskonzept auf einstöckige Triebfahrzeuge abzielen. Gleichzeitig reglementieren die Bahnsteignutzlängen die Fahrzeuglängen und somit die Fahrzeugkonfiguration beziehungsweise die Fahrzeuganzahl im Zugverband. Auch hier ist es Aufgabe des Auftragnehmers, geeignete mehrteilige Fahrzeuge für die Umsetzung des Betriebskonzepts einzusetzen.

Neben dem Einsatz vollelektrischer Triebwagen auf den elektrifizierten Streckenabschnitten sind für die Linie RE 1 auch batterieelektrische Fahrzeuge zu beschaffen.

Die Stückzahl der jeweiligen Fahrzeuge ist abhängig von den oben genannten Parametern und kann daher je nach Bieter variieren.

7. Welche Ausstattungsmerkmale werden für die zu beschaffenden Fahrzeuge des "E-Netzes Mittelthüringen" seitens des Landes gefordert?

Antwort:

Die Festlegung der Ausstattungsmerkmale wird erst im Rahmen der Finalisierung der Vergabeunterlagen erfolgen. Grundsätzlich strebt das Land an, bewährte und von den Fahrgästen geschätzte Ausstattungselemente aus bereits erfolgten Ausschreibungen sowie auch aus aktuellen Entwicklungen in anderen Ländern in die aktuellen Vergaben einfließen zu lassen. Nach aktuellem Planungsstand werden zum Beispiel folgende Ausstattungsmerkmale vorgegeben:

- großzügige Sitzbereiche mit Reihen- und Vis-a-vis-Bestuhlung,
- Tische und Klappische,
- Sitzlandschaft für Gruppen,
- barrierefreie Toilette,
- Mehrzweckbereich mit ausreichend Platz, zum Beispiel für Fahrräder,
- Steckdosen am Platz sowie
- W-LAN.

8. Welches Angebot im Fernverkehr wurde im Linienkonzept unterstellt (bitte je Streckenabschnitt mit Taktfrequenz und Art der Integration in den Schienenpersonennahverkehr - fahrplanintegriert oder Zusatzangebot, tarifintegriert oder eigenwirtschaftlich - darstellen)?

Antwort:

Das Linienkonzept des Elektro-Netzes Thüringen sieht keine Angebotsintegration von Linien des Schienenpersonenfernverkehrs vor. Für den Abschnitt Eisenach–Erfurt wurde der von DB Fernverkehr für das Jahr 2029 avisierte Angebotsumfang des Schienenpersonenfernverkehrs berücksichtigt. Das Angebotskonzept zwischen Erfurt und Gera ermöglicht ein eigenwirtschaftliches SPFV-Angebot.

Karawanskij
Ministerin