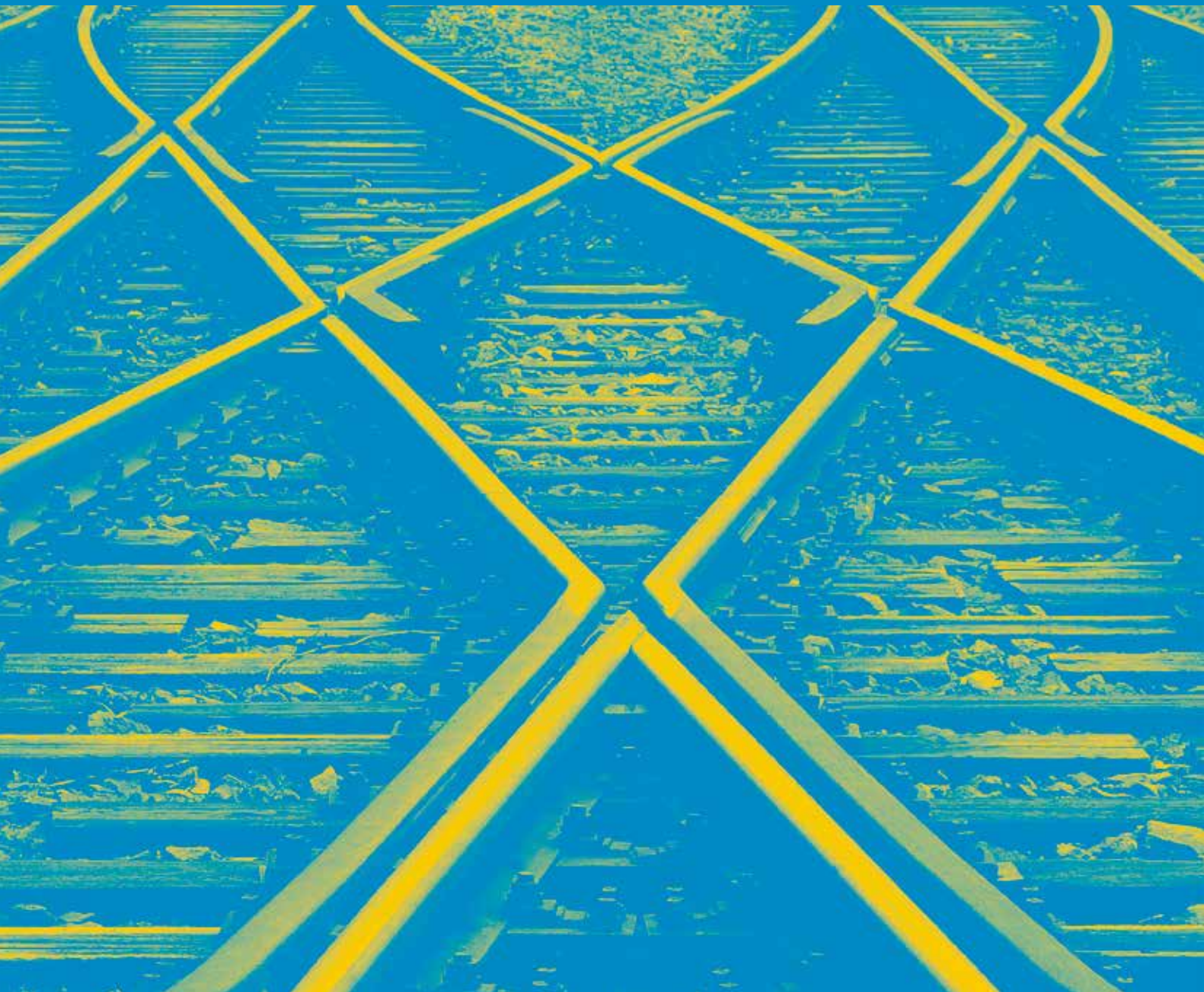


Masterplan

Perspektiven für die Entwicklung
der Eisenbahn-Schieneninfrastruktur
in Thüringen



Inhaltsverzeichnis

Einführung	4
I. Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehr in Thüringen im Kontext	6
1. Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehr in Thüringen – Ein Überblick	7
1.1 Eisenbahninfrastruktur in Thüringen im Überblick	7
1.1.1 Thüringer Streckennetz im Überblick	7
1.1.2 Einzelanlagen der Eisenbahninfrastruktur	9
1.2 Schienenverkehr in Thüringen: Verkehrsleistung und Entwicklung	11
1.2.1 Schienenpersonennahverkehr	12
1.2.2 Schienenpersonenfernverkehr	13
1.2.3 Schienengüterverkehr	13
.....	
2. Schieneninfrastruktur und Mobilität im Kontext räumlicher Entwicklung	15
2.1 Bevölkerungsentwicklung und Mobilität	15
2.2 Schieneninfrastruktur im Kontext der Landes- und Regionalplanung	16
2.2.1 Verkehrliche Funktionen der Zentren gemäß Landesentwicklungsprogramm	16
2.2.3 Wirtschaftliche Entwicklung und Schieneninfrastruktur	17
2.3 Mobilität und Intermodalität im öffentlichen Personenverkehr in Thüringen	18
.....	
3. Stärkung der Schieneninfrastruktur im Kontext aktueller Herausforderungen und Initiativen in Deutschland	20
3.1 Initiativen des Bundes zur Stärkung der Schieneninfrastruktur	20
3.2 Initiativen zur Reaktivierung von Strecken(-abschnitten)	22
3.3 Strategische Einordnung und Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen in Thüringen	23
.....	
II.Strategische Perspektiven für die Schieneninfrastruktur in Thüringen	24
4. Zukunftsfähiger Schienenverkehr braucht Investitionen in Erhalt, Modernisierung und Ausbau des bestehenden Schienennetzes	25
4.1 Eisenbahn in Thüringen: Aktuelle Herausforderungen	25
4.2 Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen: Prioritäten und Projekte	25
.....	
5. Ein starker Schienengüterverkehr ist Rückgrat und Chance für eine klimafreundliche Wirtschafts- und Verkehrspolitik in Thüringen	34
5.1 Standorte und Potenziale	34
5.2 Europäische Interreg-Projekte zur regionalen Stärkung des Schienengüterverkehrs in Thüringen	37
.....	

6. Back on Track: Stillgelegte Trassen als Ankerpunkte für Mobilität und regionale Entwicklung	38
6.1 Veranlassung und Zielstellung	39
6.2 Vorgehensweise und Ergebnisse des Gutachtens zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen	40
6.2.1 Bewertungsmethode des Gutachtens	40
6.2.2 Kurzdarstellung der Ergebnisse zu den einzelnen Strecken und Ableitung der Handlungsoptionen	41
6.2.3 Tabellarischer Vergleich der Nutzwertanalyse aller Strecken sowie der Handlungsoptionen und Rahmenbedingungen ihrer Umsetzung	58
6.3 Organisation des politischen Diskussions- und Entscheidungsprozesses	60
.....	
7. Ein starker Schienenverkehr braucht eine stabile Finanzierung! Finanzierungsmodelle für die Stärkung des Schienenverkehrs	62
7.1 Förderinstrumente des Bundes	62
7.2 Förderung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)	64
7.3 Beihilfen nach De-minimis	64
7.4 Fazit	64
.....	
8. Zusammenfassung und Perspektiven zur Umsetzung des Masterplans	65
.....	
Tabellenverzeichnis	69
Abbildungsverzeichnis	69
Abkürzungsverzeichnis	69
Anhang	71
Quellenverzeichnis	72

Einführung

Ziel des Masterplans Schieneninfrastruktur

Die kommenden Jahrzehnte werden durch ein verändertes Bewusstsein und Verhalten beim Klimaschutz geprägt sein. Bis 2045 will Deutschland klimaneutral sein, bis 2030 die Treibhausgase um mindestens 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 reduziert haben.

Auch die Thüringer Landesregierung hat sich im Jahr 2018 mit der Verabschiedung des Thüringer Klimagesetzes dazu bekannt, die Treibhausgasemissionen deutlich zu senken: bis 2030 um 60 bis 70 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Bis 2040 sollen sie um 70 bis 80 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent zurückgehen. Einen wesentlichen Beitrag dafür kann die Dekarbonisierung im Verkehrssektor leisten, der deutschlandweit für 20 Prozent¹, in Thüringen für ca. 25 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Auch für den Freistaat Thüringen stellt daher die Verkehrspolitik einen wesentlichen Hebel zur Reduktion von CO₂-Emissionen dar. Es gilt, die Nutzung von effizienten, sauberen und sparsamen Verkehrsmitteln im Güter- wie Personenverkehr zu stärken, auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten hinzuwirken und nicht zuletzt die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Alternativen voranzubringen.

Verkehrspolitisch strebt der Freistaat daher eine Dekarbonisierung des Verkehrs und die Verdopplung der Nutzerzahlen des ÖPNV im Modal Split von 8 auf 16 Prozent bis 2030 an; für ein kleinteilig und weitgehend wenig dicht besiedeltes Flächenland ist dies ein ambitioniertes Ziel. Der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene spielt dabei sowohl im Güter- wie im Personenverkehr eine zentrale Rolle.

Erklärtes Ziel der Thüringer Landesregierung ist es daher, den Schienenpersonenverkehr (SPV) in Thüringen und den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken.

Dies ist auch im Kontext mit dem Bekenntnis der Regierungsparteien des Bundes von 2021 zur Stärkung der Schiene sowie zur Weiterentwicklung und zügigen Umsetzung des

Masterplans Schienenverkehr für Deutschland zu sehen. Die Reisendenzahlen im Personenverkehr sollen sich bis 2030 verdoppeln, der Marktanteil des Schienengüterverkehrs (SGV) von 18 Prozent auf 25 Prozent steigen.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel und Aufgabe des Masterplans Schieneninfrastruktur, Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in Thüringen zu geben. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf den SGV sowie auch die Evaluation einer möglichen Wiederinbetriebnahme stillgelegter Eisenbahninfrastrukturen² gelegt. Dabei werden die Vorteile der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene im Zusammenhang mit ihrer raumstrukturellen und klimapolitischen Bedeutung, dem volkswirtschaftlichen Nutzen, den erforderlichen Aufwendungen und den ordnungspolitischen Rahmenbedingungen betrachtet. Der intelligenten intermodalen Vernetzung von Verkehrsträgern wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen. Vorgestellt und eingeordnet werden im Masterplan Schieneninfrastruktur auch die Ergebnisse des „Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen“, das durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) beauftragt wurde und acht Strecken systematisch hinsichtlich ihrer Bedeutung und Nutzungspotenziale sowie der Kosten ihrer Herrichtung und Inbetriebnahme evaluiert.

Der Masterplan Schieneninfrastruktur bietet somit eine Orientierung für Investitionsentscheidungen in die Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Thüringen und die hierzu erforderlichen vertiefenden Untersuchungen und Maßnahmen in einem Zeithorizont bis zum Jahr 2030. Diese sind aufbauend auf dem Masterplan jeweils im Einzelnen fachlich fundiert mit Blick auf ihre verkehrlich nachhaltige und CO₂-reduzierende Wirkung abzuwägen und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu treffen. Das bedeutet insbesondere, dass die hierzu erforderlichen Haushaltsmittel sowohl für die Planungs- als auch für die Investitionsleistungen zukünftig zur Verfügung stehen und eine langfristige Bestellung des SPNV im Sinne einer einzugehenden Bestellgarantie sichergestellt werden kann.

Aufbau des Masterplans Schieneninfrastruktur

Der Masterplan Schieneninfrastruktur betrachtet in einzelnen Kapiteln alle wesentlichen Aspekte, die bei der zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Schienengüter- und -personenverkehrs berücksichtigt werden müssen. Der Masterplan integriert sowohl eine Bestandsaufnahme der Schieneninfrastruktur sowie des Schienenverkehrs für Personen und Güter als auch Herausforderungen und Chancen, die mit der Stärkung des Schienenverkehrs einhergehen. Im Fokus des Masterplans stehen Eisenbahnstrecken. Weitere Schienenstrecken wie Parkeisenbahnen, Werksbahnen, Draisinenstrecken oder Waldbahnen werden in diesem Papier nicht betrachtet.

Einführend werden im ersten Teil Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehr in Thüringen einer Bestandsaufnahme unterzogen (Kapitel 1) und sodann vor dem Hintergrund von räumlicher und demografischer Entwicklung sowie derzeitiger Mobilitätsmuster (Kapitel 2 und 3) ebenso wie derzeitiger Strategien und Initiativen zur Stärkung des Schienenverkehrs bundesweit gespiegelt.

Im zweiten Teil des Masterplans Schieneninfrastruktur schließen sich die Perspektiven zum Erhalt und Ausbau des Bestandsnetzes, zur Stärkung des SGV sowie zu Reaktivierung und Lückenschlüssen an (Kapitel 4 bis 6). Zudem werden Finanzierungsinstrumente für die Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturen vorgestellt (Kapitel 7).

Abschließend werden im Kapitel 8 die wesentlichen Perspektiven des Masterplans sowie Leitlinien für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Thüringen gebündelt und der Prozess skizziert, mit dem die Landesregierung die gesellschaftliche und politische Diskussion und nachfolgende Umsetzung des Masterplans zu begleiten plant.

Der Masterplan-Prozess

Der Masterplan für Thüringen wurde federführend durch die Stabsstelle Masterplan Schieneninfrastruktur im TMIL erarbeitet. Dabei wurde besonderer Wert auf Praxisnähe und Regionalbezug gelegt.

In zahlreichen Veranstaltungen, Fachgesprächen, programmbegleitenden Arbeitsgruppen und Interviews mit regionalen Vertreter:innen der Bahnbranche, der Wirtschaft, benachbarter Bundesländer, Interessengruppen und kommunalen Spitzenverbänden wurde in den Jahren 2022 und 2023 Erfahrungswissen aus der Praxis zur bestehenden Schieneninfrastruktur zusammengetragen, aber auch Perspektiven und Potenziale für die zukünftige Entwicklung erörtert und für Transparenz über die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Masterplans Schiene gesorgt. Die engagierten Akteure vor Ort ebenso wie die beteiligten Expert:innen aus der Branche haben maßgeblich zur Fertigstellung dieses Dokuments beigetragen. Ihnen sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Das in diesem Prozess diskursiv erworbene Wissen aus Praxis und Regionen ist in den Masterplan eingeflossen, der innerhalb des Ressorts mit den zuständigen Fachreferaten sowie der Leitung des Ministeriums erörtert wurde.

¹ Umweltbundesamt: „Klimaschutz im Verkehr“ 01.11.2023 (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#rolle>)

² Sofern nicht anders angegeben, wird der Begriff „stillgelegt“ im Folgenden nicht ausschließlich im Sinne des § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) verwendet, sondern bezieht sich auch auf die in der Vergangenheit erfolgte Abbestellung von SPNV. Sinngemäß beschreibt der Begriff „Reaktivierung“ die Wiederdurchführung von Eisenbahnverkehr.

I. Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehr in Thüringen im Kontext

1. Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehr in Thüringen – Ein Überblick

Im Grundgesetz ist geregelt, dass der Bund die Verantwortung für die bundeseigene Schieneninfrastruktur trägt und somit deren Erhalt und Ausbau zu gewährleisten hat (Art. 87e Abs. 4 S. 1). Diese Zuständigkeit des Bundes gilt nicht nur für die Infrastruktur im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), sondern auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im Schienengüterverkehr (SGV). Den Ländern obliegt hingegen als Aufgabenträger für den SPNV, im Sinne der gesetzlichen Daseinsvorsorge ÖPNV auf der Schiene zu bestellen und zu finanzieren. Trotz der grundgesetzlich geregelten Verantwortung des Bundes für Erhalt und Ausbau der Bundesschienenwege erachtet es der Freistaat Thüringen für notwendig, eine nachhaltige Schieneninfrastrukturpolitik zu betreiben und selbst zur Weiterentwicklung des Schienennetzes beizutragen.

1.1 Eisenbahninfrastruktur in Thüringen im Überblick

Thüringen ist ein Bahnland. Im Verhältnis zur Fläche und Einwohnerdichte Thüringens verfügt der Freistaat auch im Vergleich mit anderen Flächenländern über ein dichtes Streckennetz. Darüber hinaus profitiert Thüringen von seiner zentralen Lage in Deutschland. Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München im Dezember 2017 hat sich auch auf Grund dieser Lagegunst Erfurt als wichtiger deutscher ICE-Knoten etabliert.

In den vergangenen Jahren seit der Bahnreform Mitte der 90er Jahre wurde erheblich in die Eisenbahninfrastruktur in Thüringen investiert. Die Strecken im Bestandsnetz und die Verkehrsstationen sind überwiegend modern und funktional. Neben dem Ausbau der Strecke Bebra–Erfurt (VDE 7), dem Neubau der Schnellfahrstrecke Berlin–München und dem kompletten Umbau des Knotens Erfurt (VDE 8) wurden zahlreiche Strecken und Bahnhöfe grundlegend saniert und umgestaltet. Die SPNV-Strecken Gotha–Leinefelde und Erfurt–Würzburg, der umfassende Ausbau der *Mitte-Deutschland-Verbindung* (MDV, abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h, fast vollständig zweigleisiger Ausbau Weimar–Gera, Umgestaltung Knoten Gera) und der noch fortdauernde Streckenausbau auf der *Sachsen-Franken-Magistrale* in Ostthüringen seien beispielhaft genannt. Auf den meisten Strecken in Thüringen findet sogenannter Mischverkehr statt, die Kombination aus Personen- und Güterverkehr. Ausnahmen sind z. B. die Güterverkehrsstrecke Gersungen–Heimboldshausen, die Strecke Schleusingen–Themar oder die gegenwärtig noch ausschließlich durch Personenzüge genutzte Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld.

Seit 1994 wurden über sieben Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur des Freistaats Thüringen investiert.³ Gleichzeitig kam es seit 1990 zu Streckenstillegungen im Eisenbahnnetz in erheblichem Umfang, die sich an (betriebs-) wirtschaftlichen, demografischen und strukturpolitischen Rahmenbedingungen und Vorgaben orientierten.

1.1.1 Thüringer Streckennetz im Überblick

Die Streckenlänge der nach Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) in Thüringen betriebenen Eisenbahnstrecken beträgt 1.607 km (Stand Januar 2023). Davon werden 1.372 km durch die DB Netz AG als Eisenbahn des Bundes betrieben und 235 km durch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU).

Im Verhältnis zur Fläche Thüringens ergibt sich eine spezifische Streckendichte von rund 100 Streckenkilometern je Quadratkilometer Fläche. Bezogen auf die Fläche des Landes, die Einwohnerzahl und die Einwohnerdichte ist das Eisenbahnnetz als engmaschig zu bezeichnen und vergleichbar mit Rheinland-Pfalz oder Niedersachsen und etwas dichter als beispielsweise in Bayern, Brandenburg oder Schleswig-Holstein.⁴

Das dichte Eisenbahnstreckennetz in Thüringen entspricht der polyzentrischen Siedlungsstruktur des Freistaats. Der SPNV ist systematisch darauf abgestimmt und gewährleistet gute Umsteigebeziehungen zwischen dem Nah- und Fernverkehr. Nahezu alle Zentralen Orte in Thüringen sind mit Nahverkehrszügen im Taktverkehr erreichbar.

Auch wenn das Schienennetz in Thüringen in den vergangenen 15 Jahren weiterentwickelt wurde, blieben in dieser Zeit die Netzkilometer weitestgehend konstant (Tabelle 1). Der Anteil der zweigleisig ausgebauten sowie der elektrifizierten Strecken stieg moderat an. Seit 2007 wurden 115 km elektrifiziert und 130 km zweigleisig ausgebaut.

Trotzdem steht auch heute noch dem dichten Streckennetz eine geringe Quote elektrifizierter Strecken von 33 Prozent gegenüber. 523 Streckenkilometer (Strkm) des Thüringer Eisenbahnnetzes sind derzeit elektrifiziert. Dies ist nach Schleswig-Holstein die zweitniedrigste Quote in Deutschland. Im Bundesdurchschnitt sind im DB-Netz rund 61 Prozent, im Gesamtnetz 53,9 Prozent der Strecken elektrifiziert.⁵ Die derzeit geplanten Elektrifizierungen der Strecken Weimar–Gera–Gößnitz, Gotha–Leinefelde und Gera–Leipzig würden die elektrische Verkehrsleistung in Thüringen deutlich erhöhen.

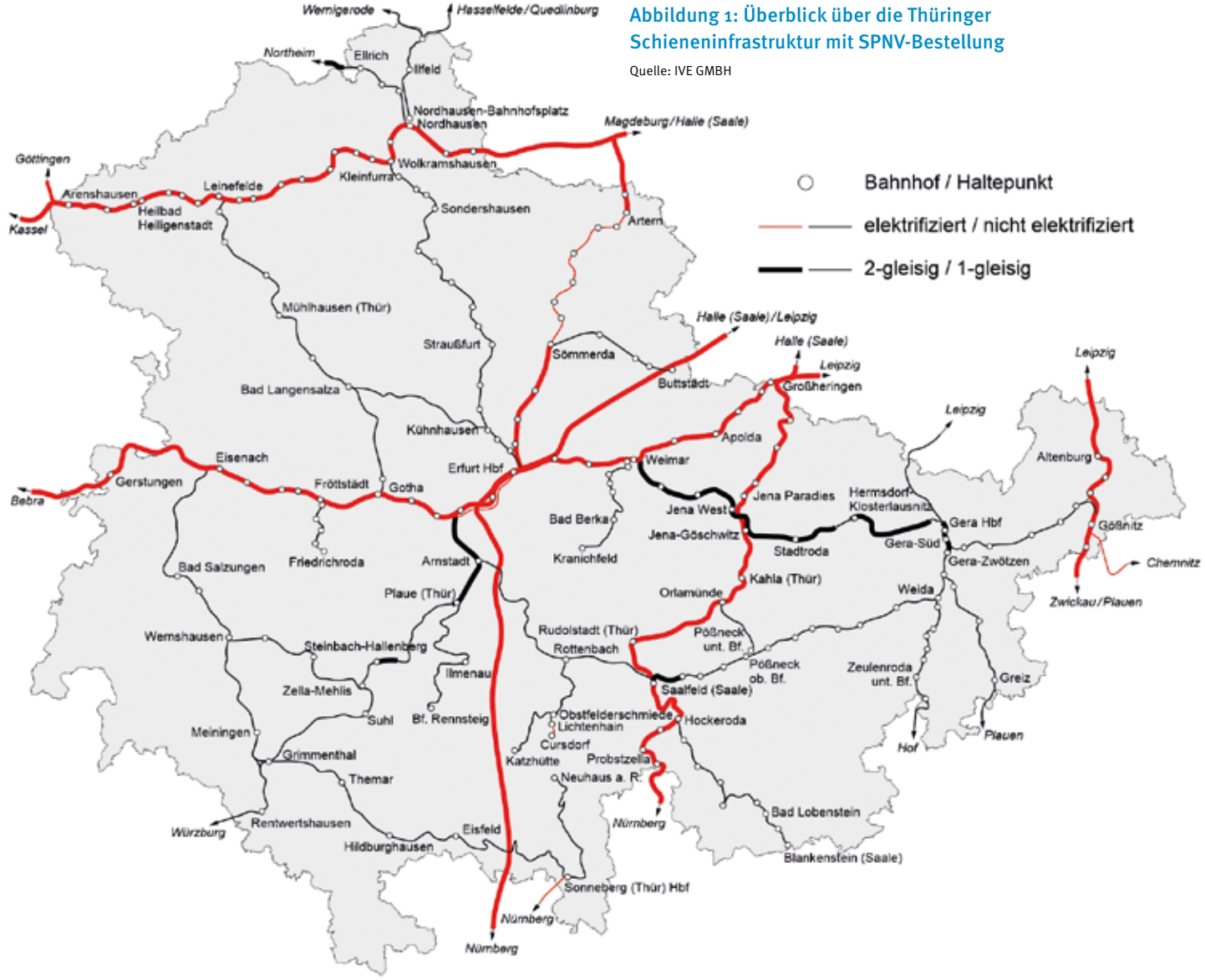
Zweigleisig ausgebaut sind 565 km des Streckennetzes in Thüringen. Das entspricht einem Anteil von 35 Prozent des Gesamtnetzes (vgl. zu Entwicklung Tabelle 2). Bundesweit sind rund 56 Prozent der Strecken zweigleisig.

Tabelle 1: Entwicklung des Thüringer Streckennetzes zwischen 2007 und 2023

Streckenategorie	Streckenlänge			
	Absolut in km		Anteil in %	
	2007	2023	2007	2023
Streckennetz gesamt	1.544	1.607	100	100
– davon elektrifiziert	408	523	26,4	32,5
– davon mehrgleisig	435	565	28,2	35,2
– davon Schmalspur	22	22	1,4	1,4
– davon durch öffentliche <i>bundeseigene</i> Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben	1.365	1.372	88,4	85,4
– davon durch öffentliche <i>nichtbundeseigene</i> Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben	179	235	11,6	14,6
bestellter Schienenpersonennahverkehr	1.526	1.356		
– davon <i>bundeseigene</i> Infrastruktur mit SPNV	1.385	1.246		
– davon <i>nichtbundeseigene</i> Infrastruktur mit SPNV	140	111		

Abbildung 1: Überblick über die Thüringer Schieneninfrastruktur mit SPNV-Bestellung

Quelle: IVE GMBH



4 Statistisches Bundesamt: „Verkehr – Eisenbahnverkehr. Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2021. Fachserie 8 Reihe 2.1 - 2021“ (<https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Publikationen/Downloads-Betriebsdaten-Schienenverkehr/betriebsdaten-schienenverkehr-2080210217004.pdf>)

5 Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes“ 12.03.2023 (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>)

1.1.2 Einzelanlagen der Eisenbahninfrastruktur

Zur Eisenbahninfrastruktur gehören neben den Schienenwegen, deren Betriebsleit- und Sicherungssystemen auch zahlreiche bauliche und technische Anlagen. Auch diese müssen berücksichtigt werden, wenn der Schienenverkehr nachhaltig gestärkt werden soll. Über die wichtigsten Einzelanlagen der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen wird hier ein kurzer Überblick gegeben.

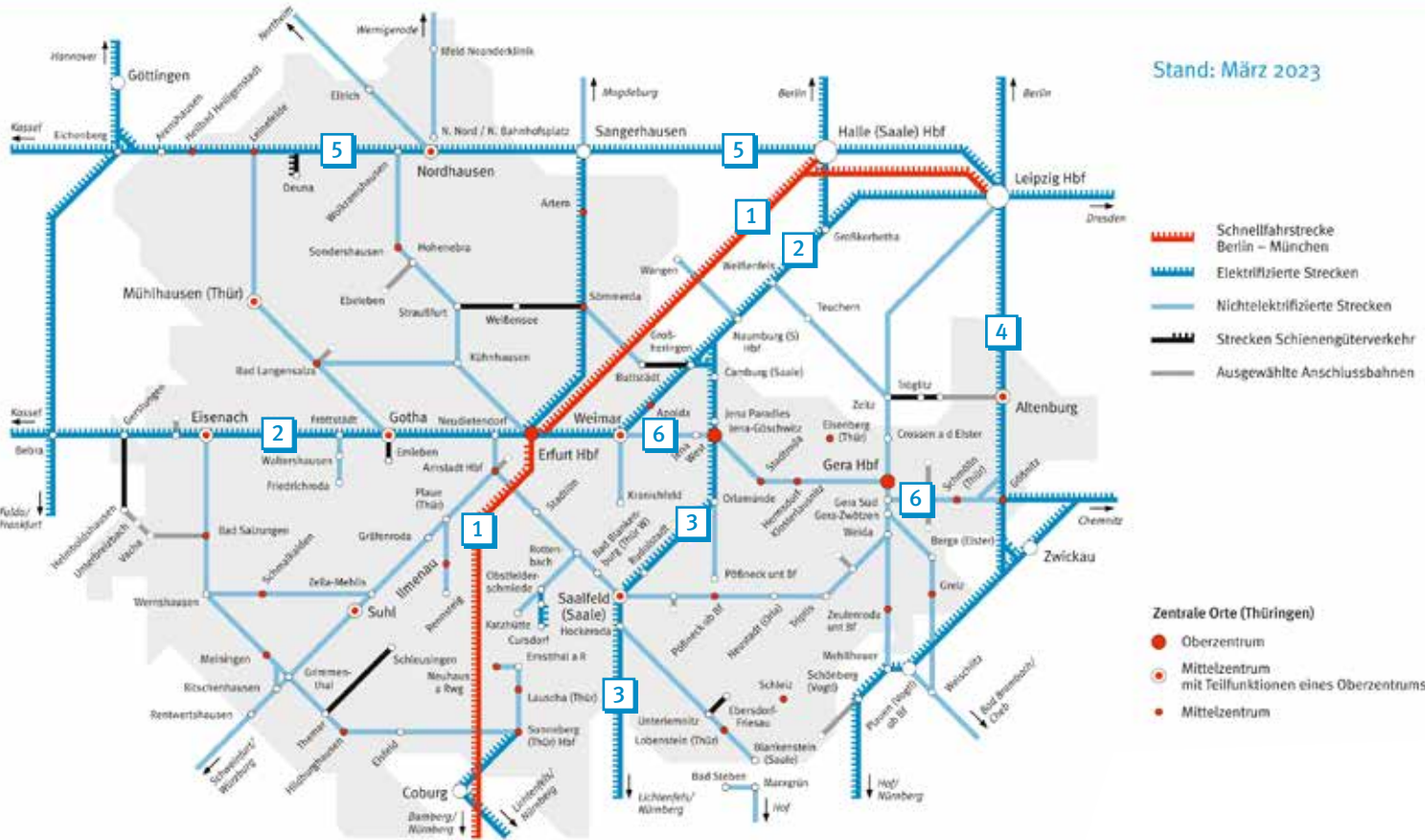
Eisenbahnstrecken von besonderer Bedeutung

Eisenbahnstrecken werden entsprechend ihrer Bedeutung nach Haupt- und Nebenbahnen unterschieden (EBO § 1). Hauptbahnen haben überregionale Bedeutung für den Schienenpersonen- und Güterverkehr. Nebenbahnen sind von regionaler Bedeutung und haben eine Erschließungsfunktion für den ländlichen Raum.

Wichtige Hauptbahnen in Thüringen mit nationaler und teilweise internationaler Bedeutung (inklusive ihrer Streckennummer und Anzahl an Kilometern in Thüringen) sind [siehe Ziffern in Abbildung 2]:

- 1 Schnellfahrstrecke Berlin–München (Nr. 5919, 110 km)
- 2 Thüringer Stammbahn Halle–Bebra (Nr. 6340, 128 km)
- 3 Saalbahn Großheringen–Saalfeld/Saale (Nr. 6305/6383, 101 km)
- 4 Sachsen-Franken-Magistrale Leipzig/Dresden–Hof (Nr. 6362, 29 km)
- 5 Halle-Kasseler Bahn Halle (Saale)–Hann. Münden (Nr. 6343, 88 km)
- 6 MDV Weimar–Jena–Gera–Gößnitz (Nr. 6307/6268, 100 km)

Abbildung 2: Eisenbahnstrecken in Thüringen | Status quo



Bahnhöfe und Verkehrsstationen

In der öffentlichen Wahrnehmung sind Bahnhöfe in erster Linie Orte des Ankommens und Einsteigens, die über Jahrzehnte wesentliche Orte der Mobilität, der Begegnung, aber auch vielfach das Tor zur Region darstellten. Technisch gesehen sind Bahnhöfe Bahnanlagen, die dem Betriebsablauf dienen. Auf Bahnhöfen dürfen Züge beispielsweise kreuzen, überholen oder wenden. Insofern wird betrieblich grundsätzlich zwischen Bahnhöfen und Haltepunkten unterschieden. Verkehrsstationen sind Zugangsstellen zur Bahn, an denen Personenzüge halten und den Ein- und Ausstieg von Reisenden gewährleisten. Eine Verkehrsstation liegt also entweder in einem Bahnhof oder an einem Haltepunkt.

Stationen für den Schienenpersonenverkehr

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahnhöfe sind wesentliche Voraussetzungen zur Steigerung von Akzeptanz und Nutzung des SPNV-Angebots in Thüringen. In Thüringen gibt es 304 aktive Verkehrsstationen, von denen 115 Stationen weitreichend barrierefrei, 58 Stationen teilweise barrierefrei und die übrigen 131 nicht barrierefrei ausgebaut sind (Stand 2022).

Bahnhöfe für den Güterverkehr

Bahnhöfe sind jedoch als Umschlagort von Gütern (Schiene auf Schiene oder Schiene auf den straßengebundenen Güterverkehr sowie umgekehrt) auch für den Güterverkehr und damit für die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene von hoher Wichtigkeit. In diesem Sinne sind derzeit für den Güterverkehr u. a. die Bahnhöfe Eisenach, Erfurt Güterbahnhof, Gerstungen, Nordhausen und Saalfeld (Saale) von besonderer Bedeutung.

Nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahninfrastrukturen und Serviceeinrichtungen

Neben dem bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG sind für das Betreiben von öffentlicher Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der EBO die nichtbundeseigenen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (NE-EIU) von Bedeutung. In Thüringen werden 235 Strkm durch NE-EIU betrieben.

Das sind im Wesentlichen folgende Strecken:

- **Unstrutbahn** Artern–Roßlebe–Landesgrenze ST durch die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
- **Kyffhäuserbahn** Bretleben–Bad Frankenhausen durch die Bayerische Regionaleisenbahn GmbH (BRE)
- **Sonneberger Netz** Eisfeld–Sonneberg–Neuhaus am Rennweg durch die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE)
- **Ohratalbahn** Gotha–Emleben durch die ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH
- **Rennsteigbahn** Ilmenau–Schleusingen–Themar durch die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG (RSB)
- **Harzquerbahn** Nordhausen–Landesgrenze ST durch die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB)
- **Pfefferminzbahn** Straußfurt–Sömmerda–Großheringen durch die Thüringer Eisenbahn GmbH

Diese Strecken werden in unterschiedlicher Ausprägung für regelmäßigen oder gelegentlichen SGV, regelmäßigen bestellten SPNV oder touristischen Gelegenheitsverkehr genutzt.

Neben diesen öffentlichen und in Betrieb befindlichen Infrastrukturen befinden sich weitere nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) stillgelegte Eisenbahnstrecken im Eigentum oder Pachtverhältnis von NE-EIU.

Hierzu gehören u.a. die Strecken:

- **Ohratalbahn** Emleben–Ohrdruf–Gräfenroda, ZossenRail (Betriebsaufnahme Emleben–Ohrdruf geplant)
- **Max- und Moritz-Bahn** Probstzella–Ernstthal am Rennsteig, DRE (Pachtvertrag zum 31.12.2023 gekündigt)
- **Oberlandbahn** Triptis - Ebersdorf-Friesau, DRE

NE-EIU betreiben auch Infrastrukturanlagen als Serviceeinrichtungen. Diese Serviceeinrichtungen können beispielsweise Werkstattgleise, Tankgleise, Abstellgleise oder Ladegleise sein. In Thüringen gibt es sechs Serviceeinrichtungen dieser Art (ADAM Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH, Roland Mills Ost GmbH & Co. KG, Süd Thüringen Bahn GmbH, Rennsteigbahn GmbH & Co. KG, KEM Krayenberg Eisenbahn Merkers GmbH, rail thuringia GmbH, Stand April 2023).

Anlagen für den Schienengüterverkehr

Um den Anteil des SGV im Modal Split zu erhöhen, bedarf es einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Be- und Entladung von Gütern.

Vor diesem Hintergrund haben auch **Gleisanschlüsse** eine wieder zunehmende systemische Bedeutung im Eisenbahnnetz, die Firmen- und Industriegelände für den SGV erschließen und Zugangsstellen zum öffentlichen Eisenbahnnetz darstellen. Grundsätzlich können Gleisanschlüsse öffentlich und nicht-öffentlich betrieben werden. Vor allem Industriestammgleise, die ganze Gewerbegebiete anbinden, sind in der Regel öffentlich betriebene Gleisanschlüsse. In Thüringen gibt es annähernd 100 aktive Gleisanschlüsse, von denen zehn Gleisanschlüsse öffentlich betrieben werden (Stand April 2023).

Neben Gleisanschlüssen bedarf es auch **Ladestellen**, die das Verladen von Transportgütern von der Straße auf die Schiene und umgekehrt ermöglichen, unabhängig von vorhandenen Gleisanschlüssen. Ladestellen sind unterschiedlich ausgestattet und können unter anderem aus Ladestraßen, Ladegleisen und Laderampen bestehen. In Thüringen gibt es rund 20 Ladestellen der DB Netz AG sowie weitere Ladestellen auf Strecken nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Stand April 2023).

Anlagen für den Kombinierten Verkehr, sogenannte KV-Terminals, dienen dem Umschlag von Containern und Wechselbrücken von der Straße auf die Schiene und umgekehrt. KV-Terminals gibt es in Thüringen gegenwärtig zwei: das DUSS-Terminal in Erfurt-Vieselbach (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH) und das Terminal in Eisenach, betrieben durch die Hörseltalbahn GmbH.

Railports dienen dem Umschlag, der Lagerung und dem Transport von Gütern. Unternehmen, deren Versand- und Empfangsmengen unterhalb von Ganzzügen oder Wagengruppen liegen und die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, erhalten so die Transportdienstleistung aus einer Hand. In Thüringen wird in Nordhausen ein Railport durch die Firma Paul Will GmbH & Co. KG betrieben.

1.2 Schienenverkehr in Thüringen: Verkehrsleistung und Entwicklung

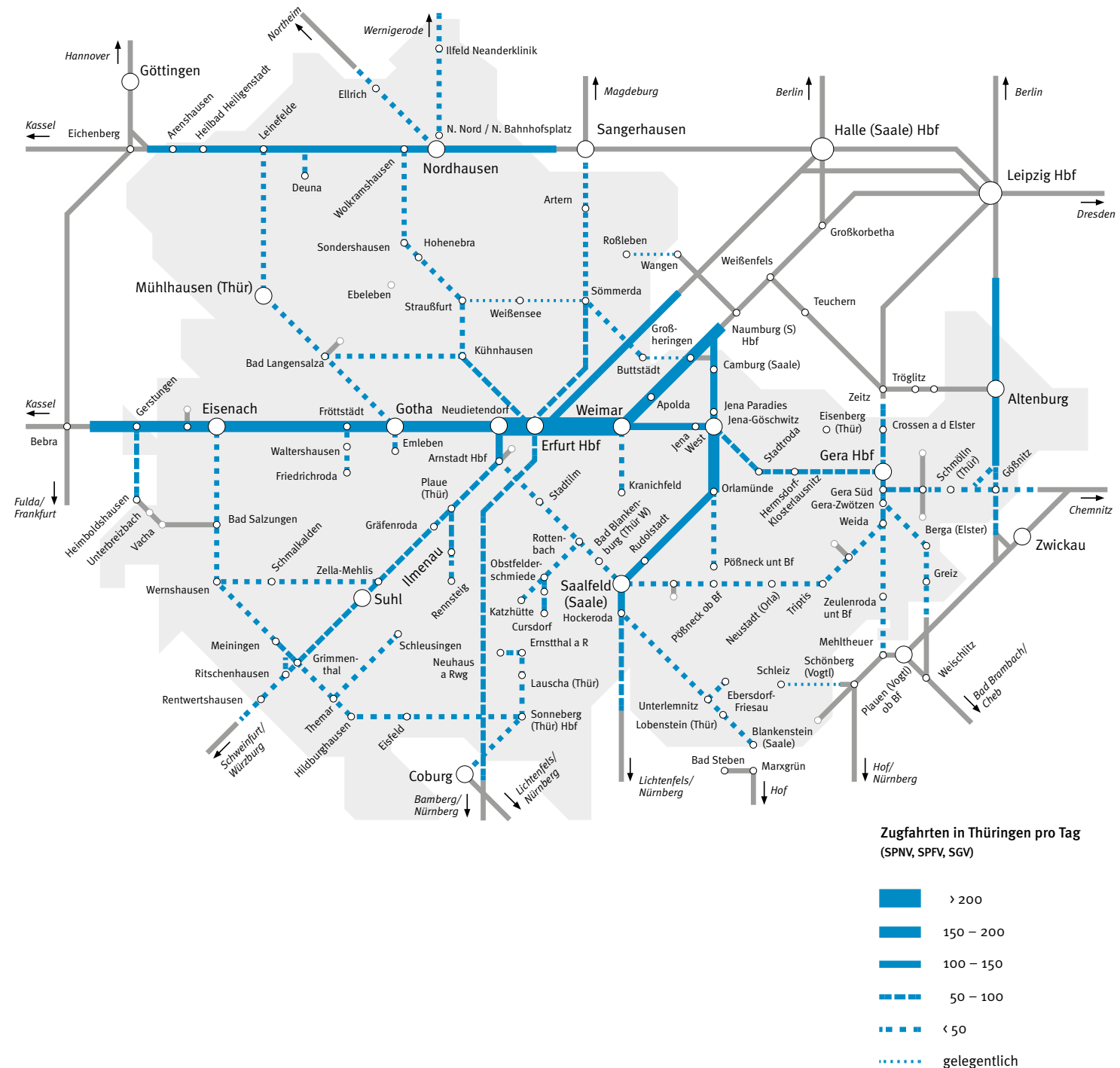
Im Jahr 2022 wurden in Thüringen Verkehrsleistungen von insgesamt 33 Millionen Zugkilometern erbracht, davon über 30 Millionen Zugkilometer auf den Strecken der DB Netz AG.⁶ Auf Nahverkehrszüge entfielen 23 Millionen Zugkilometer (70 Prozent der Gesamtleistung), 4,4 Millionen Zugkilometer auf Fernverkehrszüge (13 Prozent) und 4,6 Millionen Zugkilometer auf Güterzüge (14 Prozent). Die restlichen Verkehrsleistungen (3 Prozent) wurden durch sonstige Verkehre erbracht. Die Verkehrsleistungen stiegen im Vergleich zum Jahr 2021 um 2,4 Prozent und im Vergleich zum Jahr 2020 um 6,8 Prozent.

Insgesamt fuhren im Jahr 2022 über 400.000 Nahverkehrszüge, 41.000 Fernverkehrszüge und 73.000 Güterzüge auf Strecken in Thüringen (Zahlen gerundet).

Die Eisenbahnstrecken in Thüringen sind unterschiedlich stark belastet. Während auf den Hauptbahnen teilweise über 200 Züge pro Tag verkehren, fahren auf den meisten Nebenbahnen weniger als 50 Züge pro Tag (Abbildung 3).

⁶ Angaben DB Netz AG.

Abbildung 3: Zugfahrten in Thüringen pro Tag



Stand: März 2023

1.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Nahezu alle Zentralen Orte in Thüringen sind mit Nahverkehrszügen systematisch, d.h. regelmäßig und vernetzt, erreichbar. In den vergangenen Jahren hat die Thüringer Landesregierung neben der Verbesserung der Angebotsqualität auch den Leistungsumfang deutlich erhöht. Gegenwärtig bestellt das Land als Aufgabenträger des SPNV etwa 23 Millionen Zugkilometer pro Jahr, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der Basis von Verkehrsdurchführungsverträgen erbracht werden. Das sind im Vergleich zum Fahrplan 2007 rund eine Million Zugkilometer mehr.

Die Ausgaben für die Bestellung von Verkehren im SPNV wurden von 2010 bis 2023 von 219,2 Millionen Euro auf 275,2 Millionen Euro erhöht. Kostensteigerungen ergeben sich nicht nur durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen (z. B. zusätzliche Züge oder höhere Qualitätsanforderungen, zusätzliche Kapazitäten), sondern auch durch die Steigerung der Kosten für die Bereitstellung des Fahrzeugmaterials sowie für Personal, Infrastruktur und Energie. Die Finanzierung des SPNV erfolgt weit überwiegend aus Regionalisierungsmitteln, die seitens des Bundes bereitgestellt werden. Für den ÖPNV insgesamt wurden 2023 ca. 450 Millionen Euro an Bundes- und Landesmitteln bereitgestellt. Das sind 136 Millionen Euro und damit fast 50 Prozent mehr als noch im Jahr 2010. Vor dem Hintergrund steigender Kosten stellt die Auskömmlichkeit der Mittel einen wesentlichen, limitierenden Faktor bei der Gestaltung des ÖPNV und des Angebots im SPNV.

Die Vergabe von Leistungen im SPNV erfolgt im Sinne der Dekarbonisierungsstrategie des TMIL und des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr (TLBV), in der in Abhängigkeit von der Umsetzung geplanter Elektrifizierungsmaßnahmen, zum Beispiel der MDV, aber auch von anderen infrastrukturellen, verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen sowie der Laufzeit der aktuellen Verkehrsdurchführungsverträge dargestellt ist, in welchen Etappen welche Netze auf einen dieselfreien Betrieb umgestellt werden könnten. Der Schwerpunkt des Konzepts liegt dabei bei den vier großen Dieselnetzen Nordthüringen, Ostthüringen, Südthüringen sowie dem derzeitigen Neigetechnik-Netz Thüringen, für die der Freistaat Thüringen der federführende Aufgabenträger ist und die zusammen circa 60 Prozent des Leistungsumfangs ausmachen. Ziel ist es, dass Mitte der 2030er Jahre nur noch weniger als 5 Prozent des Thüringer SPNV mit nicht CO₂-emissionsfreien Fahrzeugen erbracht werden (vgl. hierzu Kapitel 4.2.2).

Für die Planung der kurzfristigen Entwicklung des Angebots im SPNV in den nächsten Jahren stellt der Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen (NVP) die zentrale Grundlage dar. Dabei folgt er den übergeordneten Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung sowie Landesplanung und beachtet die Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit wie auch der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung.⁷

Die mit Hilfe eines Verkehrsmodells im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführte Nachfrageprognose ergab für den Betrachtungszeitraum 2022 (*ohne Effekte des 9-Euro-Tickets!*) bis 2027 ein weitgehend konstantes Nachfrageniveau im Thüringer SPNV. Fahrgastzuwächse vor allem im Bereich der Thüringer Städtekette kompensieren weitgehend den durch Bevölkerungsrückgang entstehenden Verlust an Fahrgästen in den ländlichen Räumen. Unabhängig von demografischen Faktoren werden sich aber auch veränderte Mobilitätsmuster, z. B. durch Homeoffice, oder auch neue Angebote im Mobilitätssektor wie zum Beispiel das Deutschlandticket auf die Nachfrage im SPNV auswirken, deren Ausmaß allerdings noch nicht verlässlich prognostiziert werden kann. Zugleich gewinnt die Nachfrage nach ökologischen Alternativen zum privaten Pkw immer größere Bedeutung.

An Attraktivität gewinnen kann der SPNV auch durch eine leistungsfähige und effiziente Verknüpfung mit anderen Verkehren, seien es individuelle Angebote (Park & Ride, Bike & Ride oder ähnliches) oder insbesondere die Angebote des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs (StPNV). Der Freistaat Thüringen sowie die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrer Funktion als StPNV-Aufgabenträger wollen dies in den nächsten Jahren gemeinsam, idealerweise mit dem Integralen Taktfahrplan Thüringen (ITF), erreichen. Dieser stellt einen wichtigen Baustein für die Gewährleistung einer Erreichbarkeitsgarantie für alle Menschen in Thüringen dar. Die Bedienungsqualität im SPNV soll sich grundsätzlich an einem 60-Minuten-Takt auf allen Linien orientieren. Wo immer möglich soll durch attraktive Umsteigebeziehungen sowohl zwischen unterschiedlichen Angeboten des Schienenverkehrs als auch des StPNV im Sinne des ITF eine hohe Verbindungs- und Erschließungsqualität gewährleistet werden.

Der Masterplan Schieneninfrastruktur berücksichtigt die Ziele und Inhalte des ITF sowie die grundsätzlichen Strategien des in Fortschreibung befindlichen Nahverkehrsplans, um CO₂-Emissionen zu senken, den Anteil des ÖPNV im Modal Split des Personenverkehrs zu erhöhen und zur Gewährleistung der Erreichbarkeitsgarantie beizutragen.

Bei der Bewertung von strategischen Infrastrukturvorhaben, Reaktivierungen und Lückenschlüssen im Rahmen des Masterplans Schieneninfrastruktur werden neben diesen Zielen die Belange des Nahverkehrs, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs berücksichtigt und miteinander in Beziehung gesetzt. Dabei ist die Durchführung von Eisenbahnverkehren durch die jeweiligen Verantwortungsträger (Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Wirtschaftsunternehmen) stets auch vor dem Hintergrund vorhandener Ressourcen und zur Verfügung stehender Mittel zu entscheiden.

Weil der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur als ressourcenintensive Verkehrsinfrastruktur jedoch nicht unabhängig vom verkehrlichen Bedarf und den Potenzialen im Personen- und Güterverkehr betrachtet werden kann, müssen Maßnahmen mit bedeutender und nachhaltiger Wirkung Vorrang gegenüber Maßnahmen mit untergeordneter Wirkung gewährt werden.

1.2.2 Schienenpersonenfernverkehr

Mit der vollständigen Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München im Dezember 2017 entstand in Erfurt ein bedeutender ICE-Knoten. Dadurch ist Erfurt in dichter Taktfolge und mit kurzen Fahrzeiten u. a. an die Metropolregionen Mittelddeutschland, Berlin/Brandenburg, Nürnberg, München und Frankfurt/Rhein-Main angebunden. Durch die guten Verknüpfungen mit den Zügen des Nahverkehrs profitieren weite Teile Thüringens vom ICE-Knoten. Täglich halten über 90 Fernverkehrszüge im Erfurter Hauptbahnhof. Seit Dezember 2023 verdichten zusätzliche Fernverkehrszüge das Angebot und verbessern damit weiterhin die überregionale Erreichbarkeit Thüringens.

Die Schnellfahrstrecke Berlin–München ist im Thüringer Abschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h befahrbar und mit dem modernen digitalen Leit- und Sicherungssystem ETCS Level 2 ausgerüstet. Die Strecke Erfurt–Eisenach ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar und zusätzlich zu den herkömmlichen Sicherungssystemen ebenfalls mit ETCS Level 2 ausgerüstet.

Auf der Relation Leipzig–Jena–Nürnberg–Karlsruhe (IC-Linie 61) plant DB Fernverkehr Intercity-Züge im Zweistundentakt. Ab dem Fahrplan 2024 verkehren auf dieser Linie vorerst fünf Zugpaare. Mit Fertigstellung der Elektrifizierung auf der MDV in der Relation Rhein/Ruhr–Erfurt–Jena–Gera (IC-Linie 51) soll diese Linie bis Chemnitz verlängert werden. Dadurch wird Ostthüringen noch besser an den Fernverkehr angebunden. Die Stadt Jena wird zum Schnittpunkt zweier Fernverkehrslinien, dem sog. IC-Knoten Ostthüringen in Jena.

Die Angebote im Fernverkehr in Deutschland werden grundsätzlich eigenwirtschaftlich und überwiegend durch die DB Fernverkehr AG, aber auch durch das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Flixtrain (Flix SE) erbracht. Einzelne Angebote im Fernverkehr hat die Landesregierung durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel tariflich integriert, um auf diese Weise das Angebot im SPNV mit höherer Attraktivität auszustatten. So wurden seit der Einführung der Tarifintegration auf der MDV insgesamt ca. vier Millionen Euro Regionalisierungsmittel eingesetzt. Eine Tarifintegration auf der Saalbahn wird seitens des Freistaats angestrebt.

Die vom Bund sowie den SPNV-Aufgabenträgern angestrebten langfristigen Angebotskonzepte im Fern- und Nahverkehr sind Bestandteil des Deutschlandtakts (sog. Zielfahrplan), dessen erste Fortschreibung das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bereits 2023 initiiert hat. Dabei steht der angebotsbasierte Ausbau der Schieneninfrastruktur im Vordergrund. Ziel ist ein bundesweit gut vernetzter SPV in hoher Güte unter Berücksichtigung eines leistungsfähigen SGV.

Der Freistaat Thüringen hat sich in den Fortschreibungsprozess konstruktiv eingebracht und verschiedene Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Zielfahrplans Deutschlandtakt sowohl für den SPFV (z. B. Durchbindung der FR-Linie 16 a Leipzig–Jena–Saalfeld–Karlsruhe von/nach Berlin) als auch für den SPNV (z. B. zusätzlicher Stundentakt auf der Strecke Leipzig–Zeitz–Gera) an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übermittelt. Auch in die zukünftigen Fortschreibungsprozesse wird sich der Freistaat konstruktiv einbringen und Möglichkeiten einer angemessenen und umsetzbaren Weiterentwicklung des Zielfahrplans Deutschlandtakt eruieren. Dabei werden weiterhin die Interessen des gesamten Freistaats berücksichtigt.

1.2.3 Schienengüterverkehr

Auf dem Thüringer Streckennetz verkehren täglich mehr als 200 Güterzüge. Auf den elektrifizierten Hauptstrecken der *Thüringer Stammbahn*, der *Saalbahn* und der *Halle-Kasseler Bahn* liegt mit jeweils über 50 Zügen pro Tag der Schwerpunkt der Verkehre. Um den Anteil des SGV im Modal Split zu erhöhen, bedarf es einer leistungsfähigen Infrastruktur zur Be- und Entladung von Gütern sowie ein entsprechendes resilientes Streckennetz mit ausreichend Kapazitäten.

Auf der Schnellfahrstrecke Berlin–München sind Zugfahrten im Güterverkehr grundsätzlich möglich und vorgesehen. Auf Grund der aufwändigen Ausrüstung der Güterzuglokomotiven mit kompatiblen Bordsystemen für die digitale Leit- und Sicherungstechnik ETCS auf den Neubaustrecken nutzen Güterverkehrsunternehmen vorzugsweise konventionelle Strecken für die Durchführung der Verkehre. Es ist zu erwarten, dass es mit der fortschreitenden Digitalisierung von Strecken im deutschen Eisenbahnnetz (vgl. Kapitel 4.2.7) für Güterverkehrsunternehmen zunehmend attraktiver wird, in diese Zukunftstechnologie zu investieren und damit Strecken mit ETCS-Ausrüstung nutzen zu können.⁸

In Thüringen werden an etwa 100 Gleisanschlüssen, über 20 Ladestellen und zwei Anlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Terminals) Waren über die Schiene empfangen und versendet. Im Jahr 2022 wurden in Thüringen insgesamt 7,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, davon 4,1 Millionen Tonnen im Versand. Diese Menge ist in den letzten zehn Jahren relativ konstant geblieben und im bundesweiten Vergleich von eher untergeordneter Bedeutung.⁹

Bedeutende Transportmengen im SGV in Thüringen werden u. a. durch die Dyckerhoff GmbH, Werk Deuna, die K+S AG in Südwestthüringen, die Mercer Rosenthal GmbH in Rosenthal am Rennsteig, MDC Power in Köllda, das Opelwerk in Eisenach, das Stahlwerk Thüringen in Unterwellenborn und die Starkenberger Baustoffwerke GmbH in Starkenberg erbracht. Vorrangig werden in Thüringen Schüttgut, Mineralerzeugnisse, Holz sowie Chemie- und Automotive-Produkte umgeschlagen.

Der SGV unterliegt in besonderem Maße marktwirtschaftlichen Einflüssen. Einerseits kann der Transport von Gütern auf der Schiene erhebliche Logistik- und Kostenvorteile für die Unternehmen bedeuten, andererseits ist die hohe Flexibilität des Straßengüterverkehrs, verbunden mit günstigen Kosten vor allem im Nahbereich, vorteilhaft.

Im Interesse einer Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist es daher zielführend, strukturpolitische sowie klima- und umweltwirksame und wirtschaftlich tragfähige Infrastrukturmaßnahmen für den SGV seitens des Freistaats in öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen zu forcieren und interessierte Betreiber privater Eisenbahninfrastrukturen beratend zu begleiten.

⁷ Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr § 5 Abs. 1

⁸ Deutsche Bahn AG: „Die Digitale Schiene Deutschland war beim Tag der Schiene am 15. und 16. September in Berlin mit dabei! 18.09.2023“ (<https://digitale-schiene-deutschland.de/de>)

⁹ Statistisches Bundesamt: „Betriebsdaten des Schienenverkehrs – Fachserie 8 Reihe 2.1 – 2021“ (<https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Publicationen/Downloads-Betriebsdaten-Schienenverkehr/betriebsdaten-schienenverkehr-2080210217004.pdf>)

2. Schieneninfrastruktur und Mobilität im Kontext räumlicher Entwicklung

Der Freistaat Thüringen erstreckt sich über eine Fläche von rund 16.000 Quadratkilometern und zählt damit im bundesweiten Vergleich zu den kleineren Bundesländern. Er ist zudem vergleichsweise dünn besiedelt. Die Einwohnerdichte in Thüringen beträgt 131 pro Quadratkilometer, wobei hier große Unterschiede bestehen. Die Stadt Jena weist mit 969 Einwohnern pro Quadratkilometer die höchste und der Landkreis Hildburghausen mit 66 Einwohnern pro Quadratkilometer die niedrigste Einwohnerdichte auf.¹⁰ Thüringen ist, mit Ausnahme der Oberzentren Erfurt, Jena und Gera, ein weitgehend homogen besiedelter, überwiegend ländlich geprägter Raum, in dem gleichwohl auch wirtschaftsstarke Räume mit starken kleineren und mittleren Unternehmen zu finden sind.

Thüringen liegt zentral innerhalb Deutschlands und grenzt an die Bundesländer Niedersachsen und Sachsen-Anhalt im Norden, den Freistaat Sachsen im Osten, den Freistaat Bayern im Süden sowie Hessen im Westen. Zahlreiche Linien des SPNV verlaufen bis zu Knoten in diesen Bundesländern. Für die Planung der Schieneninfrastruktur ist daher eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit den zuständigen Ministerien und SPNV-Aufgabenträgern der benachbarten Bundesländer erforderlich.

Geografische Lage und Siedlungsstruktur prägen auch die Anforderungen an die Schieneninfrastruktur, mit der die Mobilität von Personen und Gütern gewährleistet und möglichst CO₂-arm bzw. -neutral angeboten werden kann. Sie findet entsprechend auch ihren Niederschlag in den Programmen und Plänen zur Landes- und Regionalplanung, die bei der Gestaltung der Schieneninfrastruktur institutionell und hinsichtlich ihrer normativen Vorgaben einzubeziehen sind.

2.1 Bevölkerungsentwicklung und Mobilität

Der demografische Wandel prägt das gesellschaftliche Leben und die räumliche Entwicklung in Thüringen im besonderem Maße. Die Gestaltung seiner Folgen ist Herausforderung und Verantwortung zugleich. Die Zusammensetzung der Bevölkerung in Thüringen wird sich in den kommenden Jahrzehnten spürbar verändern: Die Zahl der älteren Menschen wird im Verhältnis zur Zahl der jüngeren zunehmen. Zugleich wird die Bevölkerungszahl insgesamt weiter zurückgehen.

Lebten im Jahr 2000 noch mehr als 2,4 Millionen Menschen im Freistaat, waren es 2021 nur noch rund 2,1 Millionen. Die dritte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen des Thüringer Landesamtes für Statistik prognostiziert einen weiteren Rückgang bis zum Jahr 2042 auf rund 1,9 Millionen Menschen.¹¹ War im Jahr 2000 noch jede fünfte Person im Freistaat unter 20 Jahre alt, gilt dies mittlerweile nur noch für jede sechste Person.

Gleichzeitig hat sich der Anteil älterer Menschen (65 Jahre und älter) in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Schon heute ist jede vierte Thüringerin oder Thüringer im Rentenalter, dieser Anteil wird bis 2042 auf über 30 Prozent steigen. Demgegenüber wird die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65 Jahre) bis zum Jahr 2042 voraussichtlich um 165.000 und damit überproportional abnehmen. Das Durchschnittsalter im Freistaat ist dementsprechend seit dem Jahr 2000 um 5,7 Jahre auf 47,6 Jahre (Stand: 2021) angestiegen und wird sich bis 2042 weiter leicht erhöhen.

Die Bevölkerungsentwicklung in Thüringen war in den vergangenen beiden Jahrzehnten durch deutliche regionale Unterschiede gekennzeichnet. Ein Blick auf die Einwohnerentwicklung in den Landkreisen und kreisfreien Städten verdeutlicht, dass die Regionen entlang der Thüringer Städtekette zwischen Eisenach und Jena weniger stark von einem Rückgang der Bevölkerung betroffen waren. Die kreisfreien Städte Erfurt, Jena und Weimar konnten sogar einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Neben der Anziehungskraft der Universitäten und oftmals zentraler Ausbildungsmöglichkeiten spielen auch wirtschaftliche Aspekte eine bedeutende Rolle für die Attraktivität dieser Städte.

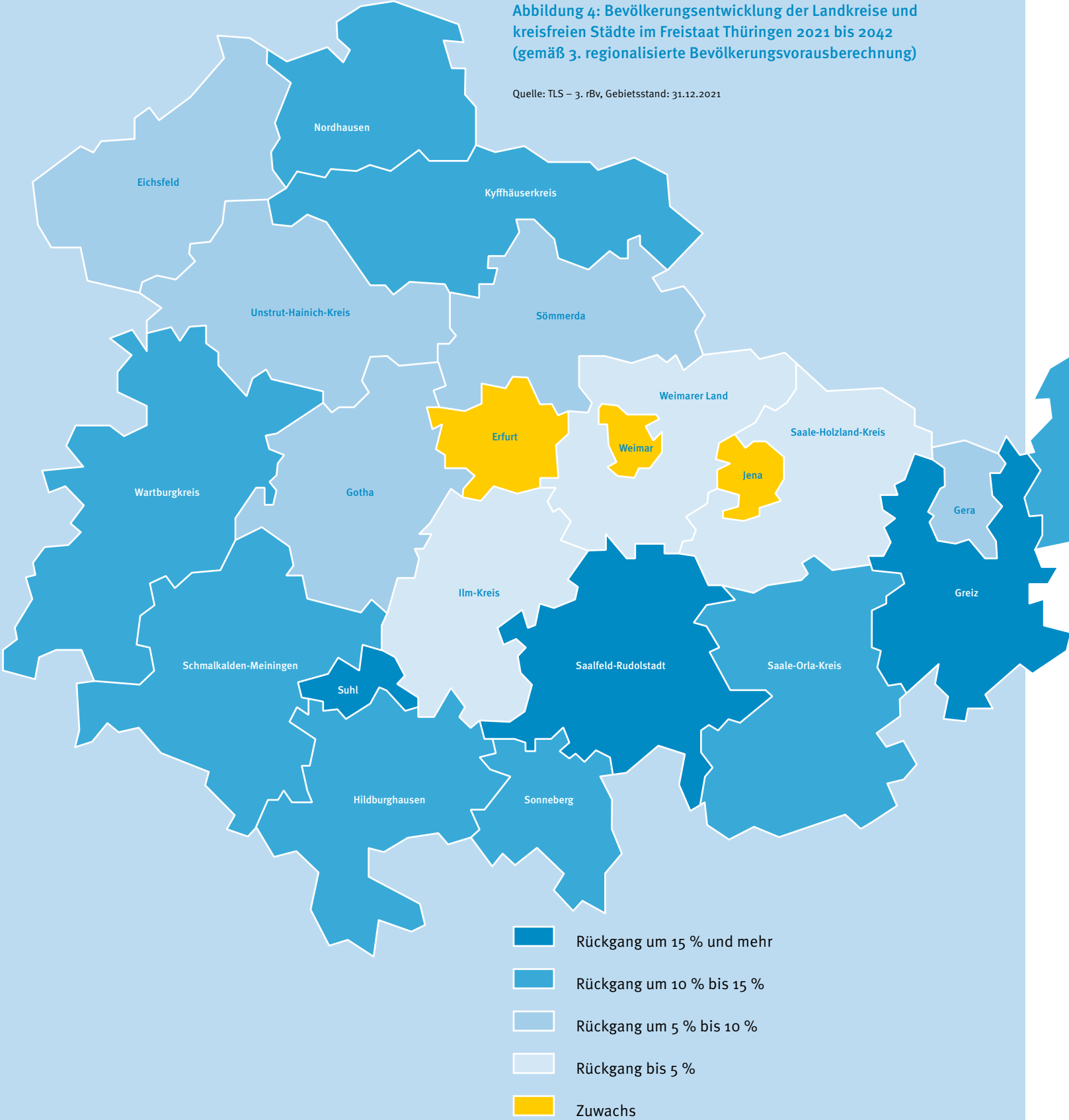
Demgegenüber waren alle der überwiegend ländlich geprägten Landkreise seit dem Jahr 2000 mit Bevölkerungsverlusten konfrontiert, etwas mehr als die Hälfte sogar von über 15 Prozent. Diese Entwicklungen werden sich in den kommenden Jahren mit großer Wahrscheinlichkeit fortsetzen. Gemäß der dritten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen wird die Bevölkerung in Thüringen in den kommenden beiden Jahrzehnten um fast 9 Prozent zurückgehen, sich dabei regional aber weiterhin sehr unterschiedlich entwickeln. Während die kreisfreien Städte Erfurt, Jena und Weimar voraussichtlich mit einem Bevölkerungszuwachs bis zum Jahr 2042 rechnen können, wird für alle Landkreise im Freistaat sowie die beiden kreisfreien Städte Gera und Suhl ein weiterer Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Für die im direkten Umland der Thüringer Städtekette liegenden Landkreise wird der Rückgang jedoch geringer ausfallen als für die peripher gelegenen Regionen in Süd-, Ost- und Nordthüringen.

¹⁰ Statista GmbH: „Bevölkerungsdichte in den Land- und Stadtkreisen Thüringens im Jahr 2021 (Einwohner je km²)“ (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1185500/umfrage/bevoelkerungsdichte-kreise-thueringen>)

¹¹ Thüringer Landesamt für Statistik: „Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2042 nach Geschlecht in Thüringen“ (<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=lz300123>)

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung der Landkreise und kreisfreien Städte im Freistaat Thüringen 2021 bis 2042 (gemäß 3. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung)

Quelle: TLS – 3. rBv, Gebietsstand: 31.12.2021



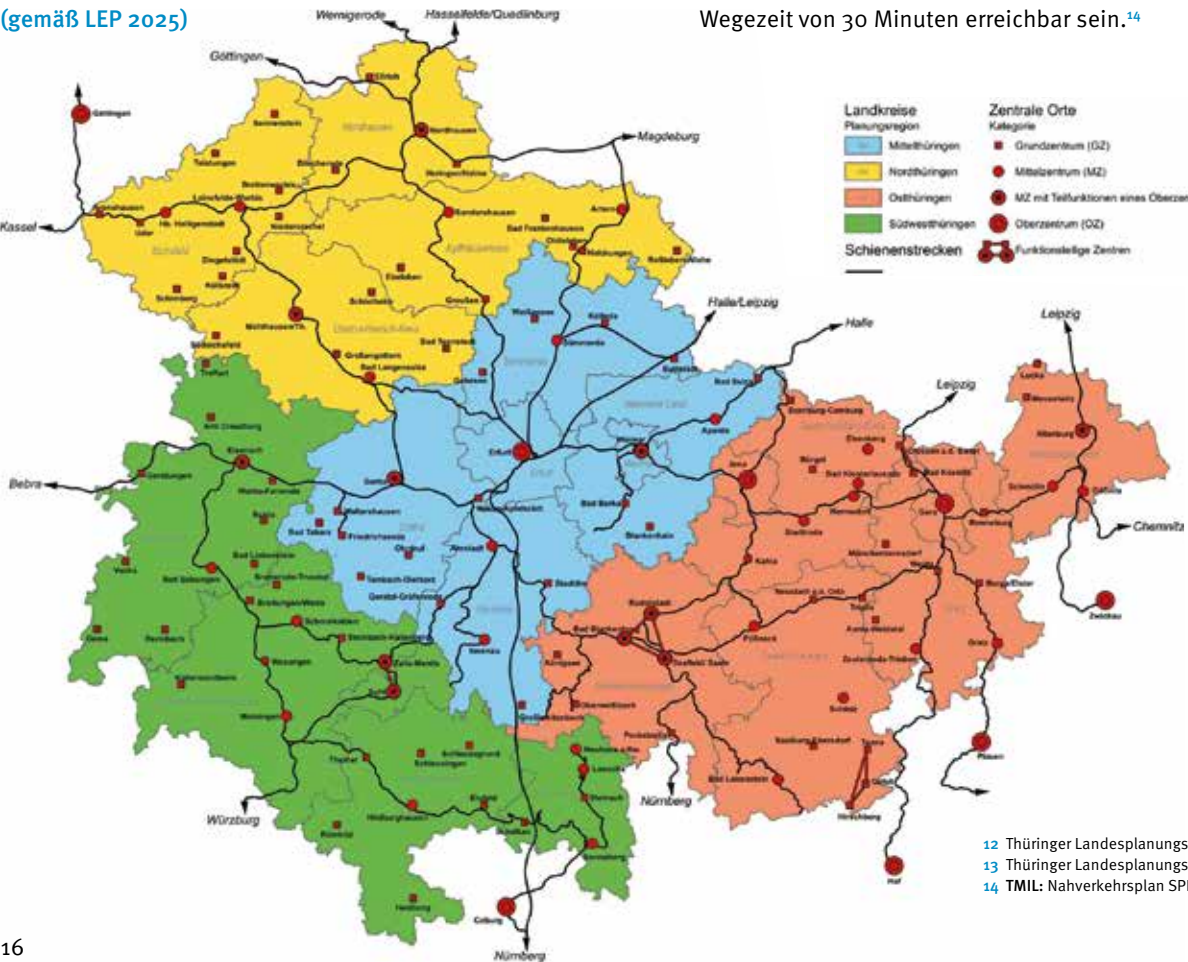
2.2 Schieneninfrastruktur im Kontext der Landes- und Regionalplanung

Der Freistaat Thüringen steht insbesondere mit dem demografischen Wandel, der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte und der Energiewende vor großen Herausforderungen, vor deren Hintergrund das Landesentwicklungsprogramm zur zukunftsfähigen Gestaltung der räumlichen Entwicklung und Bewahrung der Vielfalt der Thüringer Kulturlandschaft entwickelt wird. Das Landesentwicklungsprogramm 2025 (LEP 2025) wurde durch die Thüringer Landesregierung beschlossen und trat am 5. Juli 2014 in Kraft. Gegenwärtig befindet sich das LEP in der Teilfortschreibung.

Das LEP gibt als fachübergreifender Masterplan normative Vorgaben und programmatische Anregungen für die räumliche Landesentwicklung in Thüringen und folglich auch für alle Programme zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Thüringen, so auch für den Masterplan Schieneninfrastruktur.

Thüringen ist in vier Planungsregionen (Mittel-, Nord-, Ost- und Südwestthüringen) unterteilt, in denen jeweils Regionale Planungsgemeinschaften Träger der Regionalplanung sind. Ihnen obliegt die Aufstellung und Änderung des Regionalplans. Des Weiteren können die Regionalen Planungsgemeinschaften Stellung zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen anderer Planungsträger nehmen, soweit diese ihren Aufgabenbereich berühren.¹² Der Regionalplan ist von der Regionalen Planungsgemeinschaft aus dem LEP zu entwickeln. Er legt als räumliche und sachliche Ausformung des LEP für die Planungsregionen die räumliche und strukturelle Entwicklung als Ziele und Grundsätze fest.¹³

Abbildung 5: Planungsregionen und Zentrale Orte (gemäß LEP 2025)



12 Thüringer Landesplanungsgesetz § 14 Abs. 1 und 2
13 Thüringer Landesplanungsgesetz § 5 Abs. 1
14 TMIL: Nahverkehrsplan SPNV Thüringen 2023–2027

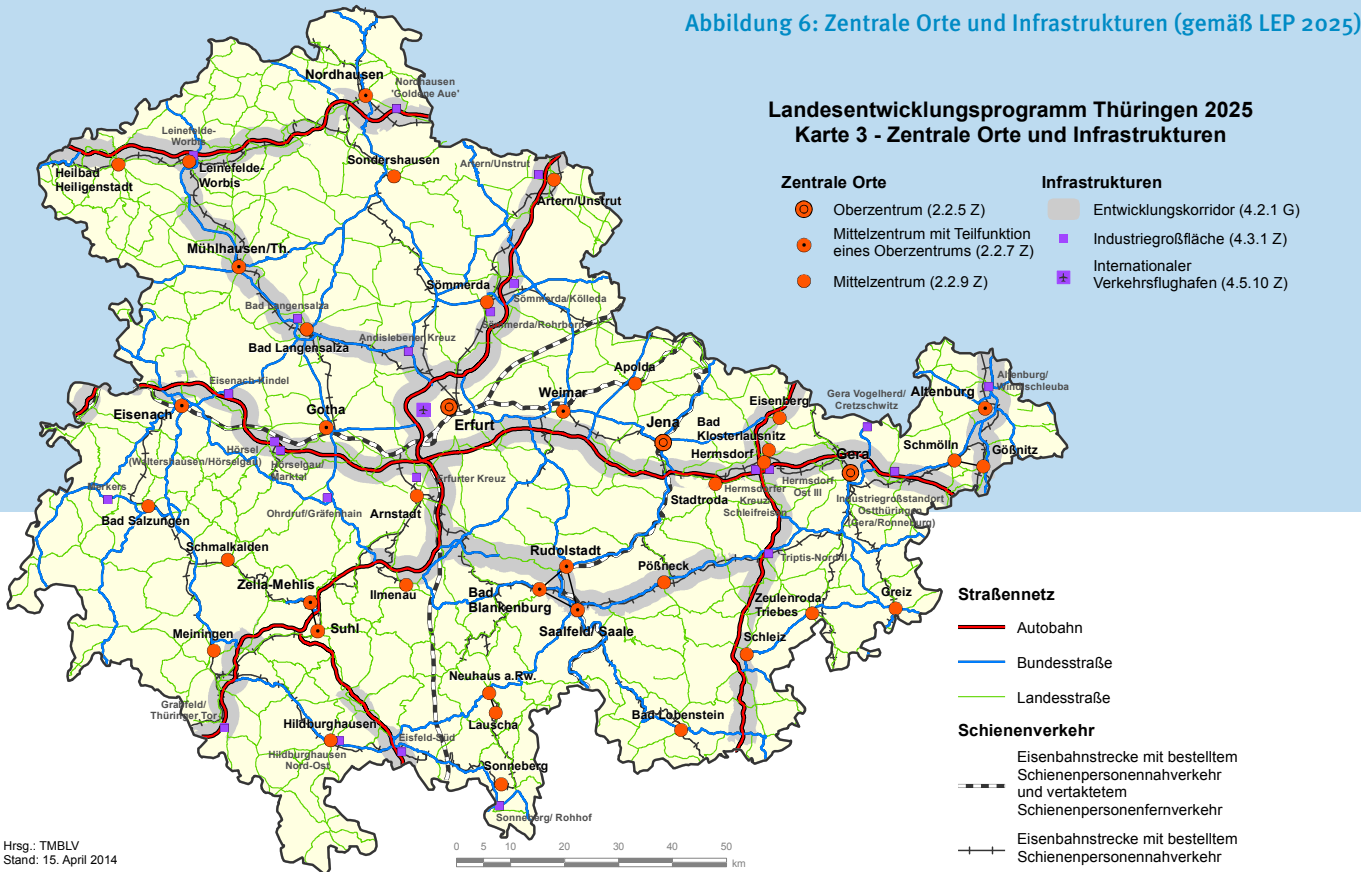
2.2.1 Verkehrliche Funktionen der Zentren gemäß Landesentwicklungsprogramm

Gemäß LEP 2025 übernehmen verschiedene Städte und Gemeinden zentralörtliche Funktionen. Das System der Zentralen Orte in Thüringen enthält die vier Stufen Oberzentrum, Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums, Mittelzentrum und Grundzentrum. Für die Erreichbarkeit Zentraler Orte werden sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr zeitliche Obergrenzen gesetzt. Diese Wegezeit soll nicht überschritten werden und ist daher bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen.

Oberzentren fungieren als großräumige Verkehrsknoten und sollen durch den SPFV sowie den schnellen SPNV (Regional-Express, RE) angebunden und innerhalb von 90 Minuten Wegezeit erreichbar sein. Die Oberzentren Thüringens (Gera, Jena und Erfurt) liegen auf einer zentralen Städtachse in Ost-West-Richtung, die in beiden Richtungen durch Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums verlängert wird. Die Städtachse erzeugt durch ihre konzentrierten Strukturpotenziale eine hohe verkehrliche Wirkung auf das Gebiet des Freistaats Thüringen.

Mittelzentren und Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums wirken regelmäßig als überregionale Verkehrsknoten und sollen durch schnelle (Regional-Express) sowie flächenerreichende Angebote des SPNV (Regionalbahn, RB) angebunden und innerhalb einer Wegezeit von 45 Minuten erreichbar sein. Diese Zentren wirken zudem als Knotenpunkte zwischen dem straßen- und dem schienen gebundenen Personennahverkehr und gewährleisten Umstiege zwischen diesen Netzen.

Grundzentren wirken als regionale Verkehrsknoten und sollen im öffentlichen Verkehr innerhalb einer Wegezeit von 30 Minuten erreichbar sein.¹⁴



2.2.3 Wirtschaftliche Entwicklung und Schieneninfrastruktur

Um gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen des Landes zu sichern, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wesentlich von Bedeutung. Die polyzentrische Siedlungsstruktur in Thüringen sowie die Vielfalt der unterschiedlich geprägten Teilräume werden entsprechend berücksichtigt.

Die gleichmäßig verteilten Mittelzentren, die Entwicklungskorridore entlang leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen sowie die Industriegroßflächen bieten gute Chancen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in allen Landesteilen. Mittel- und Grundzentren sichern als Ankerpunkte und Impulsgeber die Daseinsvorsorge und die Erreichbarkeit von Bildungs-, Gesundheits-, Handels- und Verwaltungsstandorten.¹⁵ Nahezu alle Zentralen Orte in Thüringen sind mit Nahverkehrszügen regelmäßig und vertaktet erreichbar. Räume mit besonderen Entwicklungsaufgaben sollen hinsichtlich ihrer demografischen und wirtschaftlichen Stabilisierung so unterstützt werden, dass ihre Nachteile ausgeglichen und ihre vorhandenen Potenziale gezielt genutzt werden können.

Das LEP 2025 setzt in Bezug auf die Entwicklung der Infrastruktur im Allgemeinen und der Infrastruktur für den Eisenbahnverkehr im Besonderen¹⁶ die Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung in Beziehung zu einem leistungsfähigen Verkehrssystem. Den Entwicklungskorridoren als Räumen mit besonderer Standortgunst sowie den Zentralen Orten wird in diesem Zusammenhang eine besondere verkehrspolitische Bedeutung beigemessen. Darüber hinaus soll Eisenbahninfrastruktur dort entwickelt werden, wo sie der nachhaltigen Stärkung von Wirtschaftsstandorten dient und wirtschaftlich sinnvoll ist.

15 TMIL: „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025. Thüringen im Wandel. Herausforderungen annehmen – Vielfalt bewahren – Veränderungen gestalten“, Vorwort

16 ebenda S. 68–78

Abbildung 6: Zentrale Orte und Infrastrukturen (gemäß LEP 2025)

Trotz eines dichten Schienennetzes in Mitteleuropa ist die Entfernung zum nächsten intermodalen Terminal oft zu groß, um den Schienentransport zu einer wettbewerbsfähigen Alternative zu machen. Raumordnung und Verkehrsplanung sind daher gefordert, den Zugang zum Schienennetz entlang von Neben- und Zubringerstrecken zu verbessern, die Einrichtung und Nutzung von Verladestellen und Industriegleisen als Unterknoten für den Güterverkehr zu fördern und die Attraktivität des Einzelwagenverkehrs zu erhöhen. Nur so kann die Beförderung kleinerer Mengen auf der Schiene und damit ein intermodaler Güterverkehr von Haus zu Haus ermöglicht werden.

Für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ist die ausreichende Bereitstellung von Industrie- und Gewerbe- und Industriegebieten von Bedeutung. Im Rahmen der Thüringer Großflächeninitiative wurden bzw. werden ausgewählte Standorte als Industriegroßfläche entwickelt.

Gewerbe- und Industriegebiete, die im Rahmen dieser Strategien entwickelt werden, sollten grundsätzlich Zugang zum System Eisenbahn haben. Ob ein direkter Gleisanschluss, wie z. B. in den Industriegebieten Erfurter Kreuz und Kölleda, oder ein nahe gelegenes KV-Terminal die jeweils beste Lösung ist, ist von der jeweiligen Gutart, der Transportmenge und anderen Parametern abhängig. Innovative Container- und Waggonlösungen im SGV bieten ebenfalls neue Perspektiven. Die Kombination von Straßen- und Schienenverkehr sollte bei der Entwicklung neuer oder der Stärkung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete vorrangig berücksichtigt werden.

2.3 Mobilität und Intermodalität im öffentlichen Personenverkehr in Thüringen

Mobilität ist einerseits ein Grundbedürfnis und zentral für individuelle Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe. Andererseits ist Mobilität auch Basis einer leistungsfähigen Wirtschaft und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse. Sicherung und Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote ist daher eine wichtige Aufgabe, die der Freistaat Thüringen auch bei zurückgehender Bevölkerungszahl leisten muss. Sinkende Bevölkerungszahlen bedeuten nicht zwangsläufig weniger Fahrgäste im öffentlichen Verkehr. Ein Rückgang der Bevölkerung kann auch durch eine Erhöhung des Modal Splits im Öffentlichen Verkehr ausgeglichen werden. Mobilität im demografischen Wandel benötigt zudem in verstärktem Maße altersgerechte Angebote sowohl hinsichtlich der Transparenz und Bedienbarkeit als auch in Bezug auf Barrierefreiheit. Überdies muss Mobilität heute mehr denn je Anforderungen an Nachhaltigkeit und Klimaschutz gerecht werden.

Zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensverhältnisse muss die Thüringer Landesregierung deshalb in den kommenden Jahren die Erreichbarkeit der ländlichen, häufig peripher gelegenen Regionen im Freistaat mit dem ÖPNV verbessern. Es wird darauf ankommen, ein neues, nachhaltiges Mobilitätssystem zu gestalten, das verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifend sowie nutzerorientiert gedacht ist. Für den wirtschaftlichen Einsatz des Verkehrsmittels im ÖPNV (vorrangig Busse und Bahnen) spielen die Nutzungshäufigkeit, die Zahl der beförderten Personen, die haushalterischen Möglichkeiten und die infrastrukturellen Voraussetzungen allerdings eine entscheidende Rolle (vgl. Kapitel 4).

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“¹⁷ legen die Thüringerinnen und Thüringer rund 7 Millionen Wege täglich zurück. Auf den Einzelnen herunter gerechnet bedeutet das: 3,1 Wege legt jede Person im Freistaat täglich zurück – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto, dem Bus, der Straßenbahn oder dem Zug. Die in Thüringen täglich rund 7 Millionen zurückgelegten Wege ergeben eine Verkehrsleistung von rund 94 Millionen Personenkilometern (Pkm), von denen rund 50 Prozent mit dem Pkw absolviert werden. Das macht das Auto in Thüringen zu dem am häufigsten genutzten Verkehrsmittel.

Im Thüringer Durchschnitt werden 8 Prozent aller Wege im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Dabei streut die Nutzung von 10 Prozent in Mittelthüringen bis 5 Prozent in Südthüringen. Das entspricht den deutschen Durchschnittswerten für den städtischen bzw. ländlichen Raum. Im Vergleich dazu erreichen Metropolen einen ÖPNV-Anteil von durchschnittlich 20 Prozent.¹⁸

Zweifelsohne bestimmt das bestehende Verkehrsangebot die Nachfrage im ÖPNV. Andererseits ist aber auch das individuelle Nutzungsverhalten der Menschen entscheidend. Über die Hälfte aller Thüringerinnen und Thüringer (54 Prozent) sind beispielsweise sog. monomodale Autofahrer, erledigen Wege (fast) ausschließlich mit dem Auto. Der Anteil der monomodalen ÖPNV-Nutzer liegt in Thüringen bei 7 Prozent.

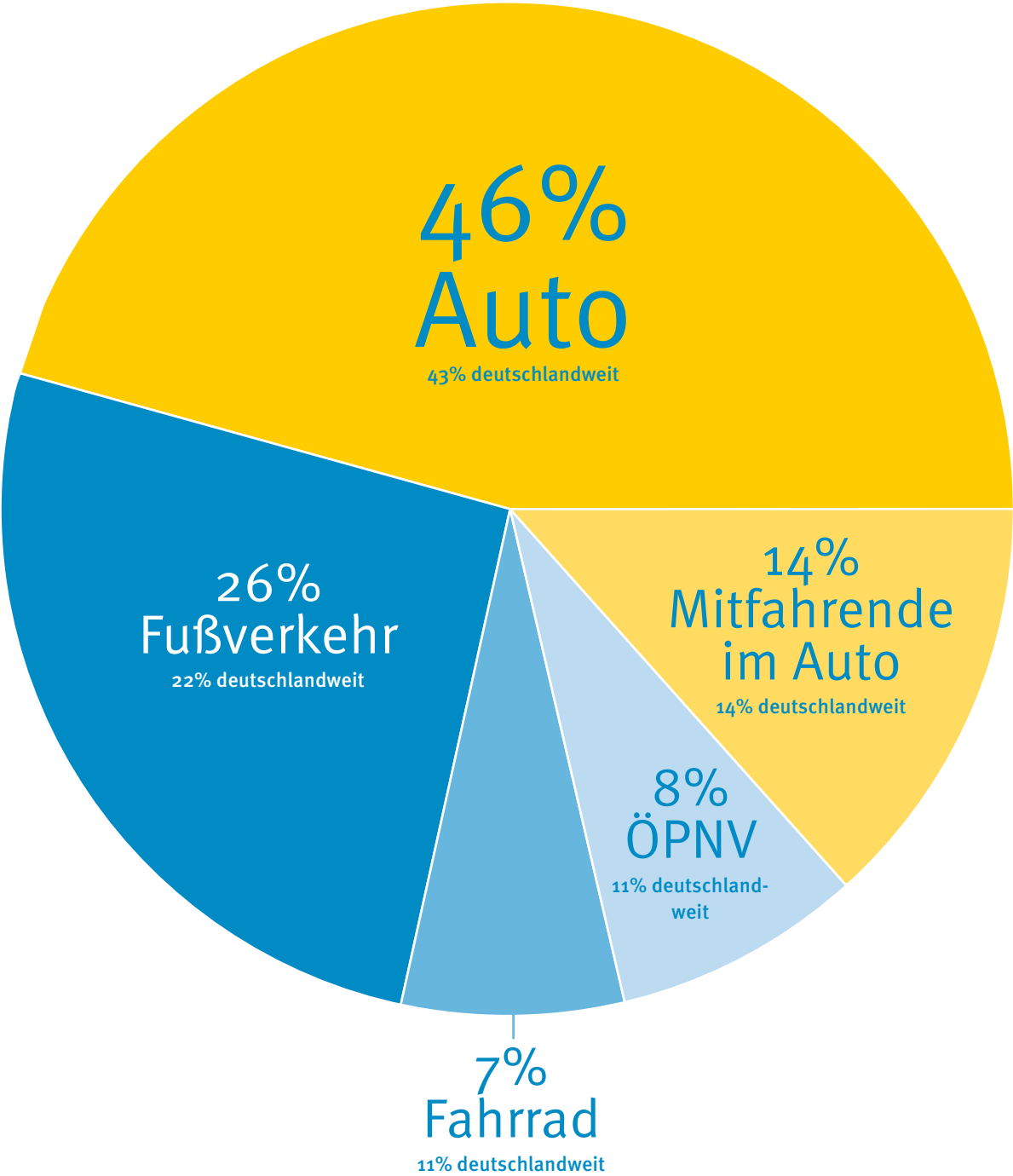
Für die individuelle Verkehrsmittelwahl sind u. a. Gewohnheiten, Flexibilität, zeitliche Aspekte, persönliche Einstellungen, Bequemlichkeit und die Einkommenssituation entscheidende Faktoren. Insofern sind diese Faktoren bei der Diskussion um eine verbesserte Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen.

Für die Attraktivität des ÖPNV sind hohe Bedienungshäufigkeit, günstige Tarife, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Komfort und akzeptable Reisezeiten folglich wichtige Voraussetzungen. Die systematische Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ist deshalb von besonderer Bedeutung, sei es durch die Vernetzung von Fahrplänen des SPNV und StPNV oder durch die Schaffung von Parkmöglichkeiten für PKW und Fahrräder an Bahnhöfen und Haltepunkten. Dem Integralen Taktfahrplan Thüringen wird in Hinblick auf die verbesserte Vernetzung von Bus und Bahn eine besondere Bedeutung beigemessen.

Die Eisenbahn ist und war auf Grund der technischen Rahmenbedingungen ein Massenverkehrsmittel. Züge sind geeignet, eine höhere Zahl an Personen zu befördern als jedes andere Verkehrsmittel an Land. Zugleich sind die Aufwendungen für die Eisenbahninfrastruktur, die Fahrzeuge und den Betrieb besonders hoch. Insofern ist die Bahn verkehrs- und volkswirtschaftlich dann von Vorteil, wenn sie von einer Mindestzahl von Reisenden regelmäßig genutzt wird. Ist dies nicht der Fall, z. B. auf Grund niedriger Einwohnerdichte, sind emissionsarme Angebote des StPNV oder andere individuelle Lösungen verkehrlich, ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoller. Ein gut ausgelastetes und an die regionalen Bedürfnisse optimal angepasstes StPNV-Angebot kann sowohl aus verkehrlichen als auch ökologischen Aspekten vorteilhafter sein als die Reaktivierung einer Bahnlinie, die je Zugfahrt nur eine sehr geringe Auslastung erwarten lässt. Umso wichtiger aber ist sodann die intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln aller Art, um ein in der Verknüpfung attraktives Angebot im ÖPNV zu schaffen. Ebenso bedeutsam sind die damit zusammenhängenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeuge und Personal.

¹⁷ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: „Mobilität in Deutschland 2017“ (https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)
¹⁸ ebenda
¹⁹ ebenda

Abbildung 7: Mobilitätsverhalten Thüringen¹⁹



3. Stärkung der Schieneninfrastruktur im Kontext aktueller Herausforderungen und Initiativen in Deutschland

Das deutsche Schienennetz hat eine Streckenlänge von rund 38.400 km. Dabei betreibt die bundeseigene DB Netz AG ca. 33.400 Streckenkilometern (Stand 2023). Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich seit der Bahnreform 1994 bis 2021 um mehr als 60 Prozent erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf ein Streckennetz und Bahnhöfe, die nicht mitgewachsen sind. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert, weil viele Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke überaltert und damit störanfällig sind.²⁰

Eine leistungsfähige und robuste Eisenbahninfrastruktur ist die Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen und zuverlässigen Schienenpersonen- und SGV. Neben der Instandhaltung, dem Neu- und Ausbau und der Digitalisierung ist die Generalsanierung wichtiger Verkehrskorridore dafür in den kommenden Jahren ein wesentlicher Hebel. Allein im Jahr 2023 erneuert die DB Netz AG bundesweit rund 2.000 Gleise, 1.800 Weichen und 200 Brücken.²¹

Insofern werden die kommenden Jahre geprägt sein von der Sanierung des Bestandsnetzes, kapazitäts- und geschwindigkeitserhöhenden Einzelmaßnahmen, vom barrierefreien Ausbau und der Modernisierung von Verkehrsstationen sowie der Digitalisierung der Schiene (DSD, ETCS). Darüber hinaus ist die Elektrifizierung weiterer Eisenbahnstrecken von entscheidender Bedeutung für die weitere Dekarbonisierung des Eisenbahnverkehrs.

Ressourcenengpässe beim Eisenbahnpersonal (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Betriebs- und Servicepersonal, Ingenieur:innen), bei Planungsleistungen, der Beschaffung von Fahrzeugen sowie erhebliche Kostensteigerungen in allen Bereichen sind weitere Herausforderungen der Zukunft. Langwierige Zulassungs- und Genehmigungsverfahren sowohl im Infrastruktur- als auch im Fahrzeugbereich, aufwändig zu handhabende Förderinstrumente und vielfältige Verantwortungsschnittstellen können die Wirksamkeit gut gedachter Initiativen behindern.

Erhalt und Ausbau vor Neubau – das ist die folgerichtige strategische Ableitung für die kommenden Jahre der zuständigen Deutschen Bahn. In der Zielvorgabe der Deutsche Bahn AG ist die umfassende und komplexe Sanierung von Hochleistungskorridoren von besonderer Bedeutung im deutschen Eisenbahnnetz, ohne dabei jedoch die Instandhaltungs- und Ausbauvorhaben in der Fläche zu vernachlässigen. Der Neubau von Eisenbahnstrecken sowie Reaktivierungsprojekte sind den vorgenannten Herausforderungen nachgelagert. Für den Freistaat Thüringen ist von besonderer Bedeutung, dass der Bund den Instandhaltungs- und Ausbauerfordernissen in der Fläche in angemessener Form nachkommt.

3.1 Initiativen des Bundes zur Stärkung der Schieneninfrastruktur

Um die ambitionierten Ziele der Stärkung des Schienenverkehrs und der Reduktion von Emissionen zu erreichen, bekennen sich die Bundesrepublik Deutschland und die Bundesländer zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und haben Programme, Initiativen und Umsetzungsszenarien entwickelt, um dieses Ziel wirksam und nachhaltig zu erreichen. Zu erwarten ist auch, dass der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vorgesehene „Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV“²² u. a. die Finanzierung des Schienenverkehrs bis 2030 definieren wird. Der Pakt wird nach jetzigem Stand im Laufe des Jahres 2024 von der Bundesregierung vorgestellt. In der darauffolgenden Verkehrsministerkonferenz wird die weitere Vorgehensweise mit den Ländern beraten.

Im folgenden Kapitel werden die allgemeinen Herausforderungen und ausgewählte Initiativen des Bundes, der Länder, von Gebietskörperschaften und Verbänden sowie der Bahnbranche zur Stärkung der Eisenbahn in Deutschland beschrieben. Damit soll ein vergleichender Überblick über die Initiativen gegeben und der Rahmen aufgezeigt werden, innerhalb dessen die Schieneninfrastruktur in Thüringen zu entwickeln sein wird.

²⁰ Deutsche Bahn AG: „Bund und DB entwickeln Hochleistungsnetz für deutlich mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene. 22. Juni 2022“ (https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666#)

²¹ Deutsche Bahn AG: „Neues Netz für Deutschland“ (https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Neues-Netz-fuer-Deutschland-7250964)

²² BMDV: „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 – Kurzbericht“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oepnv-finanzierung-bmdv-summary.pdf>)

Masterplan Schienenverkehr für Deutschland

Mit Blick auf das prognostizierte Verkehrswachstum der nächsten Jahre und vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung ist die zügige und umfangreiche Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die klimafreundliche Schiene notwendig. Im Rahmen der Nationalen Plattform Mobilität wurde gerade auch der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene eine Größenordnung zugewiesen, nämlich das Ziel eines Marktanteils von mindestens 25 Prozent bis 2030 für den SGV. Auch im Personenverkehr soll die Bahn gestärkt werden:

„Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.“²³

Um dies zu erreichen, beschreibt der Masterplan Schienenverkehr für Deutschland konkrete Ziele zur Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland, zu deren Umsetzung einzelne Schritte in sechs Handlungsfeldern konkretisiert werden:

- ▶ Deutschlandtakt einführen (Pünktlichere Bahn),
- ▶ Netzkapazität ausbauen (Zuverlässigere Bahn),
- ▶ Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken (Flexiblere und wettbewerbsfähigere Bahn),
- ▶ Lärm- und Klimaschutz vorantreiben (Leisere und klimafreundlichere Bahn),
- ▶ Innovationen fördern (Innovativere Bahn) und
- ▶ Fachkräfte gewinnen (Attraktivere Bahn).

Masterplan Schienengüterverkehr 2017

Während sich die inländische Güterverkehrsleistung in den zurückliegenden Jahren deutlich erhöht hat (von 2001 zu 2021 plus 36 Prozent), ist der Anteil des SGV mit 18,5 Prozent (Anteil an der Verkehrsleistung 2021) relativ konstant geblieben.²⁴ Diesen Modal Split gilt es, in den kommenden Jahren durch geeignete Maßnahmen signifikant zu steigern.

Der Masterplan SGV 2017²⁵ setzt Ziele und beschreibt ein Leitbild für einen leistungsstarken und zukunftsfähigen SGV in Deutschland. Eine Veränderung der politischen Rahmenbedingungen für den SGV stärkt dessen Wettbewerbsfähigkeit und ist von grundlegender Bedeutung (vergleiche Kapitel 5.1).

Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes

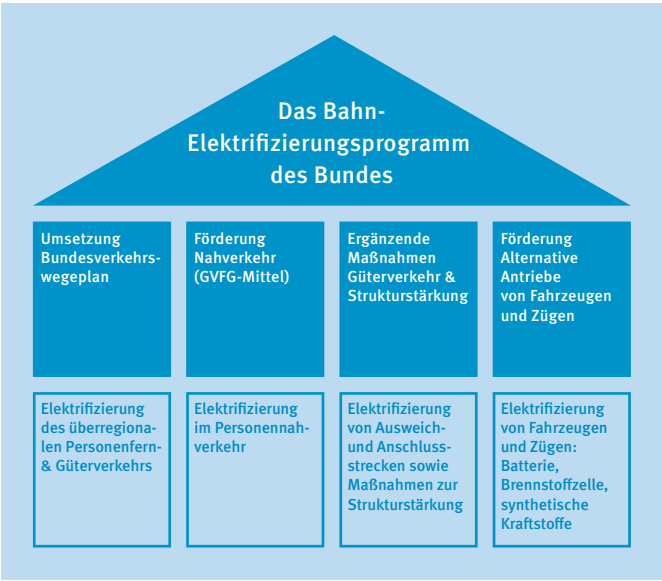
Der elektrische Betrieb bei der Eisenbahn bietet viele Vorteile: Er schont Umwelt und Klima, indem er zunehmend regenerativ erzeugten Strom nutzt. Er ist leiser, da elektrische Antriebe deutlich weniger Lärm verursachen als Dieselmotoren. Und nicht zuletzt kann Bahnfahren schneller werden, vor allem auf Nebenstrecken mit vielen Halten. Denn Elektroantriebe benötigen weniger Zeit zum Beschleunigen, Fahrgäste gelangen rascher an ihr Ziel, neue Anschlüsse können erreicht, zusätzliche Halte realisiert oder auch die Fahrplanqualität verbessert werden. Ein weiteres Plus ist die Möglichkeit der Rückgewinnung der Bremsenergie.

Die Eisenbahn in Deutschland fährt heute schon überwiegend elektrisch (Angaben 2019): 61 Prozent des Schienennetzes in Deutschland sind elektrifiziert, 74 Prozent aller Zugkilometer werden elektrisch zurückgelegt, 90 Prozent aller Verkehrsleistungen werden elektrisch erbracht und 98 Prozent im SPfV, 83 Prozent im SPNV, 93 Prozent im SGV.

Handlungsleitend für die weitergehende Elektrifizierung ist das im Koalitionsvertrag des Bundes verankerte Ziel, die Elektrifizierungsquote des Eisenbahnnetzes bis 2030 auf 70 Prozent anzuheben. Dazu bekennt sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausdrücklich. Bis 2050 wird eine hundertprozentige klimafreundliche Mobilität angestrebt, klimaneutral auf Grundlage erneuerbarer Energien. 100 Prozent aller Zugkilometer sollen dann elektrisch zurückgelegt werden, sei es klassisch über Oberleitungen oder aber neu mit alternativen Antrieben.²⁶

Um dies zu erreichen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ein umfassendes Programm aufgelegt. Es umfasst vier Säulen, mit denen die Eisenbahn weiter „elektrisch geladen“ wird.

Abbildung 8: Säulen des Bahnelektrifizierungsprogramms



3.2 Initiativen zur Reaktivierung von Strecken(-abschnitten)

Neben Erhalt und Ausbau des bestehenden Netzes und Elektrifizierung bzw. Dekarbonisierung wird auch die Reaktivierung von Strecken(-abschnitten) oder der Bau von Lückenschlüssen für SGV oder SPV von den Bundesländern, Verbänden und zivilgesellschaftlichen Akteur:innen sowie EVU diskutiert.

Im April 2020 veröffentlichten der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und die Allianz pro Schiene ein Konzeptpapier zur Reaktivierung von insgesamt 277 Eisenbahnstrecken in Deutschland mit einer Gesamtlänge von 4.573 km. Wesentliche Ziele der Reaktivierung sind die zusätzliche Erschließung von Fahrgastpotenzial und die damit einhergehende Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Mit der dritten Auflage des Konzeptpapiers legten VDV und Allianz pro Schiene die aktualisierte und um 40 Strecken erweiterte aktuelle Reaktivierungsliste vor (August 2022).²⁷ Für den Freistaat Thüringen sind folgende Streckenabschnitte benannt: Eisfeld–Coburg, Triptis–Unterlemnitz, Blankenstein–Marxgrün, Ernstthal am Rennsteig–Probstzella, Ilmenau–Rennsteig, Suhl–Schleusingen, Gotha–Gräfenroda, Vacha–Bad Salzungen, Gerstungen–Heringen (Werra)–Vacha, Rennsteig–Themar, Großheringen–Buttstädt, Sömmerda–Straußfurt, Bretleben–Bad Frankenhausen, Wangen–Artern.

Auch die Deutsche Bahn AG lotet die Möglichkeiten von Streckenreaktivierungen aus, anhand von bundesweit 20 ausgewählten Strecken in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen aus.²⁸ Für Thüringen sind die *Werrabahn* und die *Höllentalbahn* (Status: Konzeptidee) im Portfolio der 20 Strecken enthalten. Letztere wurde jüngst in den Bedarfsplan Schiene im Entwurf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen, dessen Verabschiedung durch den Deutschen Bundestag vorgesehen ist (siehe Kapitel 6.2.2).

Die positiven Effekte einer Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den ländlichen Raum hat ein Forschungsteam im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) herausgearbeitet. Dafür wurden sechs Reaktivierungsprojekte untersucht. Die Studie²⁹ zeigt, dass sich die Wiederbelebung stillgelegter Strecken vielerorts langfristig lohnt. Die Forschenden wiesen die positiven Effekte auf die Bereiche Siedlungsstruktur, Wirtschaft, Verkehr, Umwelt und Gesellschaft nach. Streckenreaktivierungen wirken sich beispielsweise vorteilhaft auf die Bevölkerungsentwicklung aus, führen zu Entlastungen auf angespannten Wohnungsmärkten und reduzieren die Verkehrs- und Umweltbelastung.

Anhand von drei erfolgreich reaktivierten Strecken, der *Nationalparkbahn* (SN/CZ Sebnitz–Dolní Poustevna), des *Seehäsls* (BW Stockach–Stähringen) und der *Oberbergischen Bahn* (NRW Brügge–Gummersbach), wurden die Effekte für den Siedlungsraum in verschiedenen Dimensionen empirisch bewertet. Während o. g. Effekte bestätigt wurden, konnten andere Wirkungen wie beispielsweise die Schaffung neuer Arbeitsplätze, die Stärkung der Region als Wirtschaftsstandort oder ein Anstieg der Kaufkraft nicht nachgewiesen werden. Ebenfalls wurden drei weitere Strecken untersucht, deren Reaktivierung stockt bzw. erfolglos blieb. Neben der *Steigerwaldbahn* (BY Schweinfurt–Kitzingen) und der *Hunsrückbahn* (RP Langenlonsheim–Büchenbeuren) ist auch die Thüringer *Max- und Moritz-Bahn* (Probstzella–Ernstthal) Bestandteil dieser Studie.

Auch in etlichen Bundesländern wurden Studien zur Reaktivierung von Eisenbahninfrastrukturen durchgeführt. Ziel der Studien ist es, jeweils Nutzen und Kosten der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken zu bewerten. Der Nutzen bemisst sich in den meisten Studien vorrangig anhand des Fahrgastpotenzials, bei den Kosten stehen die Infrastrukturaufwendungen und die Betriebskosten im Fokus. Im Ergebnis entwickeln die Bundesländer unterschiedliche Verfahren, um die bewerteten Strecken hinsichtlich der Realisierbarkeit ihrer Reaktivierung zu kategorisieren und den weiteren Prozess einer möglichen Reaktivierung zu gestalten.

²³ BMDV: „Masterplan Schienenverkehr. 29. Juni 2020, S. 8 (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf>)

²⁴ Umweltbundesamt: „Verkehr“ (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr>)

²⁵ BMVDI: „Masterplan Schienengüterverkehr. Juni 2017“ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf>

²⁶ BMDV: „Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes. 12. 03. 2023“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>)

²⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ (<https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2022-3.-auflage.pdf>)

²⁸ Deutsche Bahn AG: „Jeder Kilometer reaktiviertes Gleis ist aktiver Klimaschutz.“, 22.06.2021 (<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/verantwortung/reaktivierung-bahnstrecken-10113820#:~:text=Die%20DB%20stellte%20am%2022.06,Strecken%20im%20Eigentum%20der%20DB>)

²⁹ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: „Räumliche Effekte reaktivierter Schienenstrecken im ländlichen Raum“, Ausgabe 27/2022 (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022.html>)

3.3 Strategische Einordnung und Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen in Thüringen

Vor dem Hintergrund der hohen Kosten- und Ressourcenintensität sowie der langfristigen und vielfältigen Auswirkungen ist ein gezielter und nachhaltig wirksamer Mitteleinsatz bei allen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen zwingend. Voraussetzung für das weitere Vorgehen ist daher die fundierte und realistische Bewertung von Potenzialen, Aufwand, Nutzen und Nachhaltigkeit aller Investitionsvorhaben und der damit verbundenen langfristig wirkenden verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Entscheidungen. Zu berücksichtigen sind dabei aber auch demografische Entwicklungen sowie siedlungsstrukturelle und strukturpolitische Rahmenbedingungen und die Sicherstellung einer langfristig auskömmlichen Finanzierung der künftigen öffentlichen Verkehrsangebote ebenso wie umweltbezogene Aspekte und die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle.

In Thüringen – wie auf Bundesebene – gilt dabei die notwendige Zielvorgabe Erhalt und Ausbau vor Neubau. Dies ist die folgerichtige strategische Ableitung für die kommenden Jahre vor dem Hintergrund des gegenwärtigen Zustands der Schieneninfrastruktur und der erheblichen Investitionsbedarfe in das Bestandsnetz sowie der Dekarbonisierung. Der Neubau von Eisenbahnstrecken sowie Reaktivierungsprojekte müssen angesichts der vorgenannten Herausforderungen als nachrangig eingeordnet werden und hinsichtlich ihrer Potenziale und Kosten im Gesamtkontext der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur bewertet und entsprechend ggf. planerisch eingeordnet werden.

Auch wenn der umfassenden und komplexen Sanierung von Hochleistungskorridoren durch die DB AG in den nächsten Jahren eine besondere Bedeutung im deutschen Eisenbahnnetz zukommt, dürfen die Instandhaltungs- und Ausbauvorhaben durch die Deutsche Bahn AG in der Fläche nicht vernachlässigt werden. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Merkmale des Freistaats Thüringen. In diesem Sinne setzt sich der Freistaat auch weiterhin auf Bundesebene für den Erhalt und Ausbau des Thüringer Streckennetzes ein.

Für die zukunftsfähige Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Thüringen ist es dabei von entscheidender Bedeutung, eine integrierte und klare Agenda in Bezug auf den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem zu verfolgen und der intelligenten Verknüpfung von Bus und Bahn die entsprechende Bedeutung beizumessen. Diese Verknüpfung ist in Thüringen die Voraussetzung, um die Erreichbarkeitsgarantie im gesamten Freistaat zu ermöglichen. Sie ist zudem für die Verlagerung von Mobilität in den öffentlichen Verkehr und die damit einhergehende Reduktion von CO₂-Emissionen erforderlich. Für den Freistaat Thüringen ist es darüber hinaus wichtig, die Potenziale des SGV im Rahmen einer integrierten Betrachtung in die Beurteilung von Infrastrukturvorhaben einzubeziehen.



II. Strategische Perspektiven für die Schieneninfrastruktur in Thüringen

4. Zukunftsfähiger Schienenverkehr braucht Investitionen in Erhalt, Modernisierung und Ausbau des bestehenden Schienennetzes

4.1 Eisenbahn in Thüringen: Aktuelle Herausforderungen

Wie im Kapitel 1.1 beschrieben hat Thüringen ein engmaschiges und überwiegend gut ausgebautes Eisenbahnnetz, in dessen Infrastruktur in den zurückliegenden 30 Jahren erheblich investiert wurde. Vor dem Hintergrund des allgemein wachsenden Interesses an emissionsarmen Verkehren, einem sich wandelnden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, aber auch der Ansiedlung zahlreicher Industriebetriebe und Produktionsstätten in Thüringen erhält die Stärkung der Schiene als Verkehrsmittel für Personen und Güter derzeit eine besondere Aufmerksamkeit, die als Chance zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur genutzt werden muss.

Diese Entwicklung muss vor dem Hintergrund der bestehenden Herausforderungen für das Bahnsystem in Deutschland gesehen werden, die zwangsläufig auch in Thüringen wirken: Sanierungsmaßnahmen im Bestandsnetz, die Umsetzung bereits gestarteter Ausbau- und Modernisierungsprojekte sowie einzelne Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und Robustheit des Netzes werden daher auch hier notwendigerweise mittelfristig im Fokus stehen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund steigender Investitions- und Betriebskosten sowie nicht auskömmlicher Regionalisierungsmittel, die dem Freistaat seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist es aus Sicht des Freistaats Thüringen im Sinne eines zukunftsorientierten Bahnangebots erforderlich, dass mit der Umsetzung von Ersatzmaßnahmen möglichst immer auch eine Verbesserung der Gebrauchswerte (z. B. Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten oder Streckenklassen) einhergeht. Insbesondere bedarf es zur Stärkung der Schiene im Personen- und Güterverkehr in Thüringen und zur Dekarbonisierung der Antriebe einer Erhöhung zweigleisiger und elektrifizierter Streckenanteile im Freistaat sowie einer Modernisierung und Ertüchtigung des Netzes. Im Güterverkehr sind Verbesserungen von Ladestellen und Gleisanschlüsse zu prüfen. Im Personenverkehr sind darüber hinaus die Stationen bzw. Bahnhöfe zu modernisieren, insbesondere die, die noch nicht als barrierefrei gelten.

Da der Bund die Verantwortung für die bundeseigene Schieneninfrastruktur trägt, ist es in erster Linie Aufgabe des Bundes, Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen zu gewährleisten. Der Freistaat Thüringen setzt sich beim Bund dafür ein, dass Schieneninfrastrukturprojekte mit überragender Bedeutung für das Land (Projekte im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege) vereinbarungsgemäß umgesetzt werden. Dennoch erachtet es der Freistaat Thüringen als unverzichtbar, eine nachhaltige Schieneninfrastrukturpolitik zu betreiben und selbst zur Weiterentwicklung des Schienennetzes beizutragen, da nicht alle Projekte von hohem Landesinteresse auch Priorität beim Bund haben. Daher ist es notwendig, dass sich der Freistaat Thüringen einerseits in die Planungen des Bundes einbringt, andererseits diese auch mit entsprechenden Haushaltsmitteln unternimmt.

4.2 Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen: Prioritäten und Projekte

Der Nahverkehrsplan Thüringen 2023–2027 beschreibt die für die kommenden Jahre bis 2027 geplanten Infrastrukturmaßnahmen als Voraussetzung für einen qualitativ und quantitativ hochwertigen SPNV in Thüringen und erläutert einzelne Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf das SPNV-Zielkonzept im Detail. Ergänzend dazu betrachtet der Masterplan Schieneninfrastruktur sowohl Maßnahmen, die auf den SGV ebenso wie solche, die auf den SPV Auswirkungen haben. Im Folgenden werden wesentliche Projekte des Bundes, des Landes und von Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Thüringen erläutert.

Vor dem Hintergrund der Defizite der Thüringer Eisenbahninfrastruktur, insbesondere dem weit unter dem Bundesdurchschnitt liegenden Elektrifizierungsgrad (33 Prozent gegenüber 61 Prozent Bundesdurchschnitt im DB-Netz) und dem nur zu 35 Prozent mehrgleisigen Ausbau (Bundesdurchschnitt 56 Prozent), setzt der Freistaat folgende Schwerpunkte:

1. Elektrifizierungsvorhaben: durch die Umsetzung der geplanten Elektrifizierungsvorhaben Gotha–Leinefelde, Weimar–Gera–Gößnitz und Leipzig–Gera würde sich der Anteil elektrifizierter Strecken in Thüringen langfristig von 33 Prozent auf 45 Prozent erhöhen
2. Maßnahmen zur Umsetzung des Dekarbonisierungskonzepts (Elektrifizierung einzelner Bahnsteiggleise, Bau von Nachladeeinrichtungen in Bahnhöfen, Errichtung von Oberleitungsinselfanlagen, Erhöhung der Streckenklasse)
3. Ausbau zweigleisiger Abschnitte: bis 2030 auf der MDV in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera Hbf
4. Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Beseitigung bestehender Infrastruktureinschränkungen
5. Verlängerung von Bahnsteigen
6. Modernisierung von Verkehrsstationen inkl. Herstellung der Barrierefreiheit
7. Digitalisierung

Im Folgenden werden die genannten Schwerpunkte des Freistaates ausführlicher erläutert.

4.2.1. Elektrifizierungsvorhaben

Vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
(BVWP 2030)

**ABS Gotha–Leinefelde (Projektnummer 2-030-V01) –
Vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
(BVWP 2030)**

Die Elektrifizierung der ABS Gotha–Leinefelde befindet sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Die DB Netz AG hat allerdings bislang keinen Planungsauftrag vom Bund erhalten. Die Thüringer Landesregierung setzt sich daher seit Jahren dafür ein, den Planungsprozess für dieses Projekt voranzutreiben. Die Elektrifizierung dieser Strecke ist für den Freistaat Thüringen von großer Bedeutung, um den Schienenverkehr zwischen Göttingen–Nordthüringen–Erfurt durchgängig elektrisch führen zu können. Die Schließung der Elektrifizierungslücke ermöglicht überregionalen und durchgehend elektrisch betriebenen Personenverkehr und Güterverkehr. Die Landesregierung unterstützt die „*Nordthüringer Erklärung zur Weiterentwicklung der Bahnstrecke Gotha–Leinefelde*“ ausdrücklich und setzt sich deshalb weiterhin beim Bundesverkehrsministerium für einen umgehenden Beginn der Planungen ein. Eine völlige oder auch nur teilweise Übernahme von Teilabschnitten des Projekts durch den Freistaat Thüringen ist nicht nur aus verfassungsrechtlichen Gründen ausgeschlossen (grundgesetzlich geregelte Zuständigkeit des Bundes), sondern auch auf Grund der hohen Investitionskosten laut Bundesverkehrswegeplan 2030, für die es im Landeshaushalt keine Spielräume gibt.

Streckenlänge: 67 km

Maßnahmenbeschreibung: Elektrifizierung Gotha–Bad Langensalza–Leinefelde; Elektrifizierung Verbindungskurve Gotha; durchgehende Herstellung Streckenklasse D4; Einrichtung von drei Kreuzungsbahnhöfen in Ballstädt, Mühlhausen und Silberhausen

Investitionskosten: derzeit nicht abschließend bezifferbar

Projektstatus: noch nicht begonnen

Geplante Inbetriebnahme: offen

Strecke Gerstungen–Heimboldshausen (Elektrifizierung)

Die Strecke Heimboldshausen–Gerstungen wird intensiv durch den SGV genutzt, überwiegend durch Kali- und Salztransporte. Durch die geplante Elektrifizierung kann bis Heimboldshausen elektrisch gefahren werden, was sowohl zeitliche und damit wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile mit sich bringt. Diese Maßnahme trägt wesentlich zur Stärkung des SGV in Thüringen bei.

Streckenlänge: 19 km (Thüringen/Hessen)

Programm: Elektrische Güterbahn (Bahn-Elektrifizierungsprogramm)

Maßnahmenbeschreibung: Elektrifizierung der eingleisigen Strecke

Projektstatus: Leistungsphase 2 (Stand: Juli 2023)

Geplante Inbetriebnahme: 2028

**ABS Weimar–Gera–Gößnitz (Mitte-Deutschland-Verbindung
Projektnummer 2-038-V01) im Vordringlichen Bedarf des
Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030)**

Das Projekt umfasst die Elektrifizierung zwischen Weimar–Gera–Gößnitz, nicht jedoch den zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Abschnitte Papiermühle–Hermisdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera Hbf.

Dieses Projekt hat eine herausgehobene Bedeutung für den Thüringer SPNV und wird durch die Umstellung mehrerer nachfragestarken Linien auf vollelektrische bzw. batterieelektrische Fahrzeuge einen wirksamen Beitrag zur weiteren Dekarbonisierung leisten. Darüber hinaus kann durch den Entfall des sonst notwendigen Traktionswechsels in Erfurt oder Gotha eine durchgängig elektrisch betriebene Fernverkehrslinie zwischen dem Ruhrgebiet und Thüringen/Westsachsen eingerichtet werden. Im Güterverkehr wird mit dieser Maßnahme eine verbesserte Anbindung des westsächsischen Wirtschaftsraums an Mittelthüringen, Rhein/Main und Ruhrgebiet ermöglicht.

Während der Bund die Elektrifizierung der ABS Weimar-Gera-Gößnitz finanziert, ist der zweigleisige Ausbau der Strecke durch den Bund bislang nicht vorgesehen. Der Freistaat Thüringen strebt hierfür eine Förderung durch den Bund gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz an.

Wie das o.g. Projekt liegen auch die folgenden zwei Projekte des Bundes in dessen Finanzierungshoheit und werden durch die DB Netz AG geplant und umgesetzt. Dabei regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Streckenlänge: 115 km

Maßnahmenbeschreibung: Elektrifizierung Weimar–Gera–Gößnitz

Investitionskosten Elektrifizierung: derzeit nicht abschließend bezifferbar

Projektstatus: Leistungsphase 3/4 (Stand Juli 2023)

Geplante Inbetriebnahme: 2028/2030

S-Bahn Leipzig-Pegau-Zeitz-Gera (Elektrifizierung)

Die geplante Elektrifizierung zwischen Leipzig und Gera wirkt für den Thüringer SPNV über die Strecke selbst hinaus, indem durch den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge z. B. auch der SPNV zwischen Gera und Saalfeld dekarbonisiert werden kann. Zudem wird durch den abschnittsweisen zweigleisigen

Ausbau zwischen Zeit und Gera die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht und die Voraussetzung für eine betrieblich stabile Leistungsausweitung geschaffen. Nicht zuletzt kommt die Elektrifizierung natürlich auch dem SGV zugute.

Streckenlänge: 61 km (Thüringen 14 km)

Programm: Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG)

Maßnahmenbeschreibung: Ausbau und Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung Leipzig-Pegau-Zeit-Gera und Elektrifizierung

Projektstatus: in Planung

Geplante Inbetriebnahme: 2036

Durch die Umsetzung der geplanten Elektrifizierungsvorhaben der Strecke Gotha–Leinefelde, der Strecke Weimar–Gera–Gößnitz und Strecke Leipzig–Gera würde sich der Anteil elektrifizierter Strecken in Thüringen langfristig von 33 Prozent auf ca. 45 Prozent erhöhen. Bei einer Gesamtschienenstrecke von 1.607 km in Thüringen ergibt sich damit eine elektrifizierte Schienenstrecke von derzeit 523 km = 33 Prozent. Sind die o. g. Streckenabschnitte in der Elektrifizierung umgesetzt, würde sich eine elektrifizierte Schienenstrecke von ca. 648 km ergeben (ca. 43 Prozent, Gotha–Leinefelde 67 km, Weimar–Gera–Gößnitz 115 km; Leipzig–Gera (S-Bahn) ca. 14 km in Thüringen).

Abbildung 9: Geplante Elektrifizierungen in Thüringen



Stand: März 2023

4.2.2 Maßnahmen zur Umsetzung des Dekarbonisierungskonzepts in Thüringen

Vor dem Hintergrund einer aus Gründen des Klimaschutzes verkehrspolitisch geforderten Dekarbonisierung des Verkehrs wäre eine schnellstmögliche flächendeckende Elektrifizierung des Streckennetzes anzustreben. Da aber die Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes in Thüringen äußerst kosten- und zeitaufwendig ist, ist nicht zu erwarten, dass der Bund diese Aufgabe vollständig in der gebotenen Zeit leisten kann. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im Rahmen des Dekarbonisierungskonzeptes des Freistaats Thüringen wichtig. Die für den Einsatz von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen erforderliche Ladeinfrastruktur auf Strecken und Bahnhöfen in Thüringen (Zielnetz Thüringen) hat somit Priorität, um die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Hierfür sind in den nächsten Jahren erhebliche Mittel des Bundes und des Landes bereitzustellen.

Die Dekarbonisierungsstrategie stellt in Abhängigkeit von der Umsetzung geplanter Elektrifizierungsmaßnahmen, zum Beispiel der MDV, aber auch von anderen infrastrukturellen, verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen sowie der Laufzeit der aktuellen Verkehrsdurchführungsverträge dar, in welchen Etappen welche Netze auf einen dieselfreien Betrieb umgestellt werden könnten. Ziel ist es, dass Mitte der 2030er Jahre nur noch weniger als 5 Prozent des Thüringer SPNV mit nicht (lokal) CO₂-emissionsfreien Fahrzeugen erbracht werden. Die Dekarbonisierungsstrategie ist keine kurzfristig abzuschließende Studie oder Untersuchung. Vielmehr müssen die Planungen fortlaufend weiterentwickelt und an neue Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst werden.

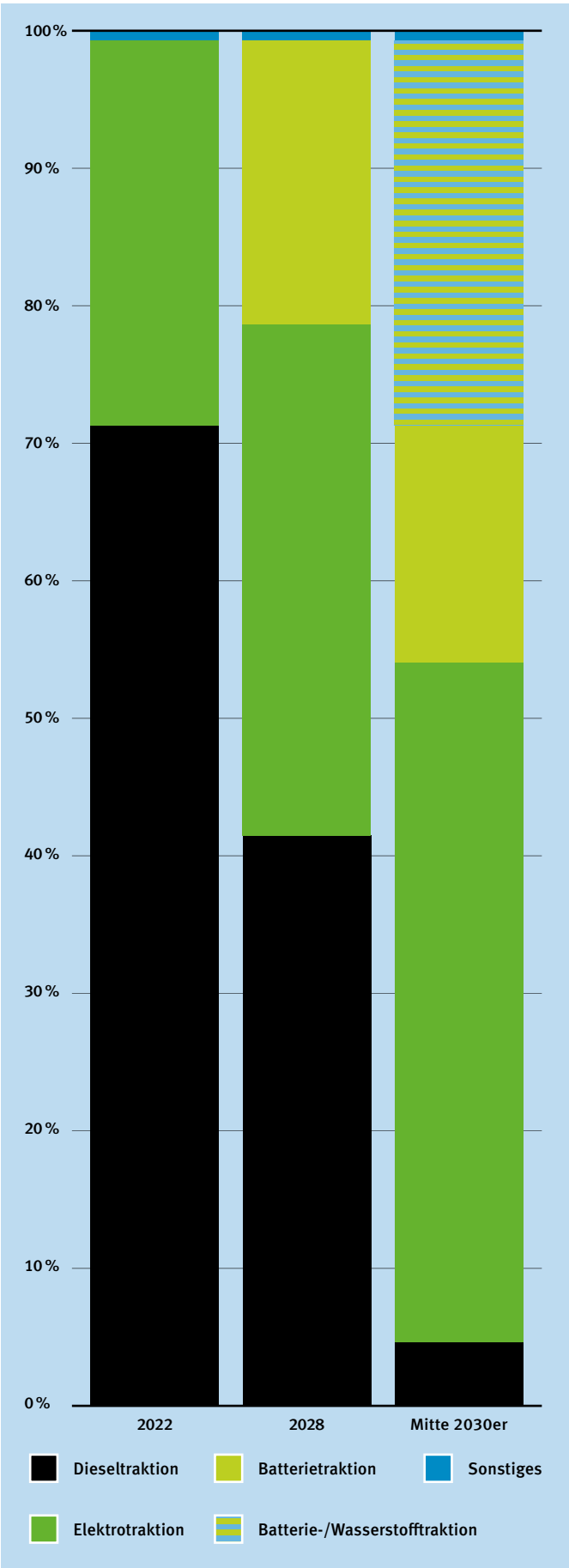
Da eine vollständige Elektrifizierung wegen fehlender Finanzmittel für Planung und Bau in den nächsten Jahren nicht umgesetzt werden kann, bietet sich zunächst die Errichtung sogenannter Oberleitungsinseln an. Diese ermöglichen batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) eine Nachladung der Batterie, wenn die Fahr- oder Haltezeit im Bereich der vorhandenen Oberleitungen nicht ausreicht, um die nicht elektrifizierten Streckenabschnitte mit der Kapazität der Akkus zu befahren bzw. um die erforderliche Menge Strom aufzunehmen. Hierdurch wird der Einsatz von BEMU-Zügen auf langen nicht elektrifizierten Streckenabschnitten möglich.

Konkrete, bereits in der Planung befindliche Infrastrukturmaßnahmen als Voraussetzung für den Betrieb des zukünftigen Mittelthüringer Akku-Netzes sind:

- ▶ Erhöhung der Streckenklasse der Strecke Plaue–Ilmenau
- ▶ Errichtung einer Oberleitung im Gleis 6 des Bahnhofs Fröttstädt (Bahnsteig 3)
- ▶ Errichtung einer Oberleitung im Gleis 5 des Bahnhofs Gotha (Bahnsteig 1a)
- ▶ Errichtung einer Lademöglichkeit in Ilmenau und einem Nebengleis des Bahnhofs Bad Langensalza

Die für die Dekarbonisierung des Südthüringennetzes erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen befinden sich derzeit in Prüfung.

Abbildung 10: Geplante Transformation der Antriebs-technologien im SPNV in Thüringen 2022–203X



(Quelle: TLBV, 2022)

4.2.3 Ausbau zweigleisiger Abschnitte: bis 2030 auf der MDV in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera Hbf

Die MDV ist eine bedeutende Schienenverkehrsachse für die Anbindung der Region Ostthüringen in Richtung Westen und den westsächsischen Raum. Durch die Elektrifizierung der Strecke zwischen Weimar und Gößnitz sowie den geplanten vollständigen zweigleisigen Ausbau des Abschnittes von Weimar bis Gera wird diese Achse gestärkt. Der CO₂-Ausstoß auf dieser Strecke wird reduziert und die Zeit für die Fahrt von Weimar nach Gößnitz – abhängig von Nah- und Fernverkehr – insgesamt um je etwa drei bis vier Minuten verkürzt.

Auf Grund der großen verkehrspolitischen Bedeutung der Strecke hat der Freistaat Thüringen entschieden, die Planungen für den zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Abschnitte auf der MDV selbst voranzutreiben. Der zweigleisige Ausbau soll die Flexibilität der Fahrplangestaltung sowie die Durchlassfähigkeit und betriebliche Stabilität auf dieser Strecke erhöhen und somit die Anbindung der Regionen Ostthüringen und Westsachsen an den ICE-Knoten Erfurt stärken. Ein Verzicht auf diese Infrastrukturmaßnahme würde zu Reisezeitverlängerungen führen und sich negativ auf diverse Anschlussbeziehungen auswirken.

Insbesondere aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, aber auch, um die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke bis spätestens 2030 gewährleisten zu können, sind sowohl die Planung als auch die spätere bauliche Umsetzung der Zweigleisigkeit nur gemeinsam und gleichzeitig mit der Elektrifizierung möglich. Die Investitionskosten für den zweigleisigen Ausbau betragen rund 132 Millionen Euro.

Der zweigleisige Ausbau wurde im Jahr 2022 über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr angemeldet. Der Freistaat Thüringen hat seither die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für eine Finanzierung des Landesanteils geschaffen. Im Fall einer Förderung nach dem GVFG muss der Freistaat Thüringen Landesmittel in Höhe von rund 33 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Im Fall einer nicht gewährten Förderung gemäß GVFG hätte der Freistaat die Gesamtkosten in Höhe von rund 132 Millionen Euro zu tragen, was aus Regionalisierungsmitteln oder anderen Mitteln des TMIL nicht finanzierbar sein wird. Daher wird nach Vorlage der Ergebnisse der Standardisierten Bewertung noch einmal über die Förderfähigkeit der Maßnahme durch den Freistaat Thüringen zu entscheiden sein.

Länge der eingleisigen Abschnitte: 9 km

Maßnahmenbeschreibung: zweigleisiger Ausbau der Abschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera Hbf

Projektstatus: in Planung

Geplante Inbetriebnahme: 2030

Investitionskosten: rund 132 Millionen Euro

4.2.4 Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sowie zur Beseitigung bestehender Infrastruktureinschränkungen

ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (Projektnummer L 13) im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans

Streckenlänge: 29 km (Thüringen)

Maßnahmenbeschreibung: Grundlegende Streckenerneuerung

Projektstatus: Abschnittsweise Ausbaumaßnahmen

Investitionskosten: aktuell noch nicht bezifferbar

Mit dem Streckenausbau Abschnitt Regis-Breitingen–Treben-Lehma auf 160 km/h soll voraussichtlich 2024 begonnen werden: Unter anderem sollen Gleise und Weichen, Ingenieurbauwerke und Bahnsteige sowie Oberleitungen erneuert bzw. neu gebaut werden. In diesem Zusammenhang erfolgt die Aktualisierung der bestehenden Leit- und Sicherungstechnik auf die moderne digitale Elektronische Stellwerktechnik (ESTW). Die Baumaßnahmen sollen „unter dem rollenden Rad“, d. h. bei laufendem Bahnbetrieb, in den Jahren 2024 bis 2026 durchgeführt werden:

- ▶ Streckenlänge: 5,1 km
- ▶ Neubau Oberbau (Gleise)/Tiefbau: 11 km
- ▶ Neubau Oberleitung: 10 km
- ▶ Erneuerung Bahnsteige in Regis-Breitingen: 2
- ▶ Fußgängerunterführung in Regis-Breitingen
- ▶ Bau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) in Regis-Breitingen
- ▶ Neubau Fußgängerunterführung mit Aufzügen, Treppenanlage sowie ein Inselbahnsteig in Treben-Lehma
- ▶ Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik der Bahnübergänge Ramsdorfer Straße in Haselbach und Dr. Robert-Koch-Straße in Treben, Ortsteil Plottendorf
- ▶ Errichtung von Lärmschutzwänden (aktiv) und passiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Lüftungsanlagen etc.)

Für den Streckenausbau Abschnitt Treben-Lehma–Altenburg auf bis zu 160 km/h erfolgte der Baubeginn 2022. Die Fertigstellung soll planmäßig 2024 erfolgen. Für den Bahnhof Gößnitz sind der Spurplanumbau und ein Ausbau auf 160 km/h vorgesehen. Der Baubeginn erfolgte bereits 2022. Die Fertigstellung soll planmäßig 2026 erfolgen. Der Streckenausbau Abschnitt Gößnitz–Crimmitschau auf 160 km/h ist nach Angaben der DB AG in Planung. Der Baubeginn soll voraussichtlich 2024 erfolgen.

Bahnprojekt Fulda–Gerstungen – Projekt des Bundes (BVWP und Deutschlandtakt)

Zentraler Bestandteil des BVWP-Projektes Fulda–Gerstungen ist der Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Langenschwanz nach Ronshausen (Vorzugsvariante). Mit dem Bahnprojekt lassen sich die schnellen Züge des Fernverkehrs von den langsameren des Nah- und Güterverkehrs trennen. Die Reisegeschwindigkeit im Fernverkehr wird erhöht und die Fahrzeit zwischen Fulda und Erfurt verkürzt sich um mindestens zehn Minuten. Die optimale Anbindung des Knotenbahnhofs Erfurt ist auch eine wichtige Voraussetzung für den Deutschlandtakt. Auf Thüringer Gebiet ist der Ausbau der Strecke von Wildeck-Hönebach bis Gerstungen auf 200 km/h geplant. Es wurde eine Vorzugsvariante bestimmt, über die in Form der parlamentarischen Befassung entschieden wird. Der Fertigstellungszeitpunkt des Projektes wird im Rahmen des folgenden Planungsprozesses ermittelt. Die Infrastruktur des Bahnhofs Gerstungen ist in diesem Zusammenhang und in Hinblick auf den zu erwartenden langfristigen Güterverkehrsbedarf der Industrie auf der Strecke Gerstungen–Heimboldshausen–Philippsthal zu berücksichtigen.

.....

Überwerfungsbauwerke Erfurt Hbf im Ost- und Westkopf im Bedarfsplan des Bundes (BSWAG)

Im Rahmen der Erarbeitung des Zielfahrplans Deutschlandtakt hat der Gutachter des Bundes die Notwendigkeit für Überwerfungsbauwerke im Knoten Erfurt detektiert. Diese dienen vor dem Hintergrund der unterstellten Mengenausweitung im SPFV und im SPNV der Kapazitätssteigerung bzw. Engpassauflösung und ermöglichen eine halbstündliche SPFV-Korrespondenz mit kurzen Haltezeiten und parallelen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten. Die Investitionskosten betragen ca. 170 Millionen Euro. Ein Fertigstellungstermin wurde bislang nicht benannt.

.....

Projekte der Stadt Jena – IC-Knoten Jena

Jena nimmt als bedeutender Standort von Wissenschaft und Wirtschaft eine Sonderrolle in Thüringen ein. Dies erfordert eine adäquate Anbindung an den Bahnverkehr. Damit Thüringen endgültig zur schnellen Mitte Deutschlands wird, wird neben dem ICE-Knoten in Erfurt eine angemessene Bedienung der Stadt Jena durch SPFV und SPNV benötigt. Vor diesem Hintergrund wurde vom TMIL 2018 eine Lenkungsgruppe „*IC-Knoten Jena für Ostthüringen*“ eingerichtet. Dem Gremium gehören neben Bürgermeister:innen und Landrät:innen der Region, Vertreter:innen der Deutschen Bahn sowie die Kammern an. Die Lenkungsgruppe diskutiert neben Möglichkeiten zur Ausweitung bzw. Optimierung des SPFV- bzw. SPNV-Angebots u. a. den Neubau eines neuen Verknüpfungsbahnhofs in Jena-Burgau, um die Verknüpfung von SPFV, SPNV und StPNV weiter zu optimieren und so die Stadt als IC-Kreuz zu stärken. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, die Fernverkehrsanbindung Jenas zu verbessern.

KV-Terminal Erfurt-Vieselbach im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Terminals ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 festgeschrieben. Zur Dimensionierung des weiteren Ausbaus des Terminals erfolgt gegenwärtig eine Bedarfsplanüberprüfung durch den Bund. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden Ende 2023 erwartet und bilden die Grundlage für weitere Investitionsentscheidungen zu Kapazitätserhöhungen in den Bereichen Umschlag und Lagerung.

Maßnahmenbeschreibung: Kapazitätserhöhung

Projektstatus: Bedarfsplanüberprüfung (Stand Juli 2023)

Geplante Inbetriebnahme: Aussage erst nach abschließender Bedarfsplanprüfung möglich

Investitionskosten: aktuell noch nicht bezifferbar

.....

Streckenausbau Erfurt–Nordhausen – besonders landesbedeutsames Projekt in Thüringen

Ein seit vielen Jahren angestrebtes Projekt ist der grundlegende Ausbau der Strecke Erfurt - Nordhausen einschließlich der Modernisierung der Verkehrsstationen. Neben der Erhöhung der Gebrauchswerte auf dieser Strecke, der Verkürzung der Reisezeiten sowie für dringend erforderliche Rationalisierungseffekte ist nunmehr der zügige abschnittsweise Ausbau von besonderer Bedeutung, nachdem der Infrastrukturbetreiber die Planungen für dieses Projekt mehrfach verschoben hatte. Die Strecke hat auch Bedeutung für den SGV, dessen Belange beim Ausbau entsprechend berücksichtigt werden (z. B. im Hinblick auf die Streckenklasse). Der Ausbau des Abschnitts Nordhausen - Sondershausen konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Zielstellung ist, dieses Ausbauprojekt spätestens mit Inbetriebnahme des Vergabenetzes Mittelthüringer Akku-Netz im Dezember 2028 fertigzustellen. Eine Arbeitsgruppe aus Deutscher Bahn AG, TMIL und TLBV begleitet diesen Prozess.

.....

Bergsenke Oberrohn – besonders landesbedeutsames Projekt in Thüringen

Die Subrosionssenke in Oberrohn (Strecke 6311, Eisenach–Meiningen, km 21,75–21,85) hat erhebliche Auswirkungen auf den Zugverkehr. Die Geschwindigkeit ist durch die damit zusammenhängende Langsamfahrstelle stark eingeschränkt, die Verfügbarkeit der Strecke gefährdet. Die Stabilisierung der Fahrbahn erfordert anhaltendes und aufwändiges Handeln des Infrastrukturbetreibers. Aktuell hat dieser noch keine Lösung, wie ein dauerhafter Bahnbetrieb in diesem Bereich gewährleistet werden kann. Gegebenenfalls kommt eine Verlegung der Strecke in Betracht, mit entsprechend hohen Kosten und Zeitbedarfen. TLBV sowie das TMIL begleiten diesen Prozess fortlaufend. Infolge der Bedeutung dieser Strecke für den SPNV und zunehmend auch für den SGV ist eine langfristige und nachhaltige Problemlösung durch den Infrastrukturbetreiber erforderlich.

Leimbacher Kurve – besonders landesbedeutsames Projekt in Thüringen

Die sog. Leimbacher Kurve ist eine neu zu errichtende Verbindungskurve nördlich des Bahnhofs Bad Salzungen. Diese Infrastruktur würde die Strecke 6311 (Eisenach - Meiningen) direkt mit der Werratalbahn Gerstungen – Vacha – Bad Salzungen verbinden. Dadurch könnten Züge aus Richtung Norden ohne Fahrtrichtungswechsel in Bad Salzungen in diese Strecke einfahren (vergleiche Abschnitt 5.2.12). Die Leimbacher Kurve entlastet den Bahnhof Bad Salzungen und verkürzt die Fahrzeiten im SGV. Das Projekt ist von der Industrie in Kooperation mit den Infrastrukturbetreibern initiiert worden und befindet sich in der Startphase.

.....

740 Meter-Programm (Projekt des Bundes, BVWP Projektnummer 2-050-V01)

Ziel des 740 Meter-Programms ist es, das deutsche Schienennetz für eine Zuglänge von 740 Meter im SGV zu ertüchtigen. Diese Länge von ca. 35 Containertragwagen wurde von der Europäischen Union zum Standard im transeuropäischen Güterverkehr erklärt. Bisher scheitert deren Einsatz an fehlenden Überholmöglichkeiten für Personenzüge. In Thüringen ist ein entsprechender Ausbau mehrerer Bahnhöfe entlang der Strecke Gerstungen–Erfurt geplant.

Maßnahmenbeschreibung: Ausbau von Überholungsbahnhöfen auf 740 Meter Nutzlänge

Thüringen: Mechterstedt–Sättelstädt (2021), Seebbergen (2025), Wartha (2024), Wutha (2021)

Projektstatus: in Realisierung

Geplante Inbetriebnahme: siehe Klammervermerk

Investitionskosten: sind aktuell nicht bezifferbar

.....

4.2.5 Verlängerung von Bahnsteigen

Die Entwicklung der Sicherheitsanforderungen für Schienenfahrzeuge, die sich insbesondere in der sog. Crashnorm (DIN EN 15 227) niedergeschlagen hat, bedingt konstruktive Veränderungen in der Gestaltung der Fahrzeugköpfe. Um den Fahrgastraum nicht zu verkürzen (bzw. die Sitzplatzkapazität nicht zu reduzieren), erhöht sich dadurch die Baulänge der Fahrzeuge (Länge über Kupplung). Dies erfordert für den zukünftigen Einsatz von Neufahrzeugen die Verlängerung der folgenden Bahnsteige auf der Relation Erfurt–Weimar–Jena–Gera:

- ▶ Hopfgarten
- ▶ Oberweimar
- ▶ Großschwabhausen

- ▶ Neue Schenke

- ▶ Papiermühle

- ▶ Kraftsdorf

- ▶ Töppeln

Der Freistaat Thüringen hat mit der DB Station & Service AG einen entsprechenden Finanzierungsvertrag abgeschlossen.

Abbildung 11: Geplante Vorhaben an Verkehrsstationen im Freistaat Thüringen 2023-2027



4.2.6 Modernisierung von Verkehrsstationen inkl. Herstellung der Barrierefreiheit

Im Hinblick auf die zunehmend älter werdende Bevölkerung wird eine barrierefreie und altersgerechte Ausstattung von Bahnhöfen, Haltepunkten, Bahnsteigen und Einstiegs-möglichkeiten immer wichtiger. Es fällt primär in den Auf-gabenbereich des Bundes, die Stationen zu modernisieren, anzupassen und insbesondere Barrierefreiheit herzustellen.

Moderne, barrierefreie und kundenfreundliche Personenbahn-höfe sind wesentliche Voraussetzungen zur Steigerung von Akzeptanz und Nutzung des SPNV-Angebots in Thüringen. In Thüringen gibt es 304 aktive Verkehrsstationen, deren Ausbau auch im Nahverkehrsplan 2023 - 2027 behandelt wird. Von den 304 Verkehrsstationen sind lediglich 115 Stationen weit-reichend barrierefrei, 58 Stationen teilweise barrierefrei und die übrigen 131 nicht barrierefrei ausgebaut (Stand 2022).

In Anbetracht der Tatsache, dass es noch etwa 130 nicht barrie-refreie Stationen in Thüringen gibt, werden die Anstrengungen der DB zur Herstellung der Barrierefreiheit als nicht ausreichend betrachtet. Insofern ist vorgesehen, den barrierefreien Ausbau von Stationen möglichst mit Landesmitteln zu unterstützen,

um die im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behin-derung (Behindertengleichstellungsgesetz BGG) festgesetzten Ziele auch hinsichtlich der Nutzbarkeit von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch Menschen mit Behinderung zu erleichtern.

Im Jahr 2022 hat der Freistaat Thüringen mit der DB Station&Service AG ein weiteres Bahnhofsmodernisierungs-programm vereinbart, um den Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsstationen bis 2031 voranzutreiben. Im Fokus stehen neben der Herstellung der Barrierefreiheit auch Ver-besserungen der Fahrgastinformation sowie der Ausstattung der Stationen. Außerdem werden kapazitätserhöhende Maßnahmen an den Bahnsteigen für den Halt längerer Züge (Bahnsteigverlängerungen) durchgeführt, die teilweise auch Voraussetzung für die Dekarbonisierung der Antriebe (Um-stellung von Diesel- auf batterieelektrische Antriebe) sind.

Über dieses Programm wird seitens der DB angestrebt, über 70 Stationen in Thüringen bis 2031 zu modernisieren. Insgesamt werden 53 Millionen Euro in die Anpassung und Modernisierung der Stationen investiert. Der Freistaat Thü-ringen beteiligt sich mit 15 Millionen Euro. Bis 2031 werden vor allem die Bahnhöfe in ländlichen Räumen ausgebaut.

4.2.7 Digitalisierung

Die Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs ist eine Voraus-setzung für einen sicheren, wirtschaftlichen, leistungsfähigen, zuverlässigen und zukunftsfähigen Betrieb. Vor diesem Hinter-grund hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) initiiert. Kern des Projekts ist die bundesweite Ausrüstung der Strecken mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) in Verbindung mit digitaler Stell-werkstechnik (DSTW). Das in diesem Kontext von der DB Netz AG definierte bundesweite Starterpaket beinhaltet u. a. den über den Knoten Erfurt verlaufenden sog. Scan-Med-Korridor. Die technische Inbetriebnahme auf den Thüringen betreffenden Strecken soll nach den Plänen der DB Netz AG im Dezember 2033 abgeschlossen sein. Wechselwirkungen mit weiteren Infrastrukturprojekten, z. B. der Generalsanierung der Hochleistungskorridore, sind dabei zu beachten.

Diese grundlegende Modernisierung der Leit- und Sicherungs-technik erfordert eine entsprechende Ausrüstung der Trieb-fahrzeuge. Während bei der Beschaffung von Neufahrzeugen eine Ausrüstung mit ETCS im Vorhinein berücksichtigt werden kann, stellt die zusätzliche Ausrüstung von Bestandsfahr-zeugen eine enorme Herausforderung in organisatorischer, zeitlicher, finanzieller, aber auch verkehrlicher Hinsicht dar. Da praktisch alle bedeutenden Verkehrsdurchführungsverträge in Thüringen den Knoten Erfurt berühren, sind sämtliche darin eingesetzten Fahrzeuge entsprechend auszurüsten. Dies bedarf eines mehrjährigen Vorlaufs. Um die erforderlichen Umrüstungen bei der Fahrzeugindustrie zu beauftragen ist es seitens des Bundes erforderlich, den SPNV-Aufgaben-trägern verbindliche Finanzierungszusagen auszusprechen. Eine Übernahme der mit der DSD verbundenen Kosten durch den Freistaat Thüringen oder die EVU ist nicht möglich.

Der Freistaat Thüringen befindet sich mit der DB Netz AG im kontinuierlichen Austausch über die Rahmenbedingungen und Erfordernisse für eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts.

4.3 Ausbau und Betrieb nichtbundes-eigener Eisenbahninfrastruktur

Während die DB Netz AG als bundeseigenes Unternehmen mit rund 87 Prozent den Großteil des Schienennetzes in Deutschland verantwortet, betreiben Nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen (NE-EIU) weitaus kleinere Netze oder einzelne Strecken. Insofern ist der eigenwirt-schaftliche Betrieb von NE-Eisenbahnstrecken von ganz besonderer Bedeutung für die Unternehmen und liegt in deren unternehmerischer Verantwortung.

In Thüringen werden 235 Strkm (EBO) durch Nichtbundes-eigene Infrastrukturunternehmen betrieben. Dabei betreibt die Thüringer Eisenbahn GmbH mit 115 Strkm das größte nichtbundeseigene Eisenbahnnetz in Thüringen. Weitere Nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen in Thüringen (Strecken EBO) sind die Bayerische Regionaleisenbahn GmbH, die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, die Harzer Schmal-spurbahnen GmbH, die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG und die ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH. Die meisten NE-Strecken sind Infrastrukturen, die die bundeseigenen Infrastruktur-

betreiber wegen unwirtschaftlichem Betrieb im Rahmen eines entsprechenden Stilllegungsverfahrens gemäß § 11 AEG an die-se Betreiber abgegeben haben. Diese haben die Strecken mit langfristigen Pachtverträgen von der DB Netz AG übernommen.

Allgemeine Herausforderungen beim Betreiben von Eisenbahn-infrastruktur sind die hohen Aufwendungen für Investitionen, Unterhaltung und die Betriebsführung des Eisenbahnverkehrs. Diese Aufwendungen müssen sich für die betreibenden EIU wirtschaftlich langfristig darstellen lassen und werden fast ausschließlich durch Trasseneinnahmen erlöst. Das gilt für bundeseigene und nichtbundeseigene EIU gleichermaßen. Allerdings gewährt der Bund der DB Netz AG mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erhebliche Mittel, für die den Nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen keine vergleichbaren Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen.

Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen haben viel-fach eine wichtige Ergänzungs- bzw. Zubringerfunktion im Gesamtsystem Eisenbahn auch in Thüringen.

Sollten sich Investitionen für den Neu- und Ausbau oder den Ersatz von Infrastrukturanlagen für betreffende Nichtbundes-eigene Infrastrukturunternehmen betriebswirtschaftlich nicht darstellen lassen, können gegebenenfalls Finanzierungs-hilfen des Bundes, des Freistaats oder von Konsortien einen Beitrag leisten. Dabei ist es bezogen auf den SGV entscheidend, wie wirksam diese Investitionen in Bezug auf Transportmenge, Transportweite und Langfristigkeit sind.

Sollte das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für die EIU langfristig keine auskömmliche Perspektive bieten, sind entsprechende unternehmerische Entscheidungen zu treffen. Dafür bilden das zu erwartende Transport-aufkommen im SGV sowie die Bestellabsichten des Auf-gabenträgers für den SPNV die Entscheidungsgrundlagen. Wegen der Langfristigkeit von Infrastrukturinvestitionen sind insofern auch im Bereich des SGV langfristige Zu-sagen durch die verladenden Unternehmen erforderlich.

Ange-sichts des wirtschaftlichen Umfelds wird es für die Nichtbundeseigene Infrastrukturunternehmen zunehmend schwierig, die übernommenen Strecken dauerhaft zu be-treiben. Dies insbesondere dann, wenn kein langfristiges Bahnangebot zur Refinanzierung der Aufwendungen existiert. Um zumindest die Nichtbundeseigene Infrastruk-turunternehmen zu unterstützen, auf deren Infrastruktur derzeit Verkehre stattfinden, sollte geprüft werden, diese landesseitig zu unterstützen, sofern dies die gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen ermöglichen.

5. Ein starker Schienengüterverkehr ist Rückgrat und Chance für eine klimafreundliche Wirtschafts- und Verkehrspolitik in Thüringen

Die Verkehrsleistung im deutschen SGV wurde von 70 Milliarden Tonnenkilometern (tkm) im Jahr 1996 auf 130 Milliarden tkm im Jahr 2021 um 85 Prozent gesteigert.³¹ Insgesamt wurde im Jahr 2021 im deutschen Güterverkehr eine Verkehrsleistung von 702 Milliarden tkm erbracht, davon 72 Prozent auf der Straße und 18 Prozent auf der Schiene. Verkehrspolitisches Ziel ist es, den Marktanteil des SGV bis zum Jahr 2030 auf 25 Prozent zu erhöhen. Das entspricht einer Steigerung der Leistung um fast 40 Prozent.

Der Masterplan SGV 2017 des Bundes setzt Ziele und beschreibt ein Leitbild für einen leistungsstarken und zukunftsfähigen SGV in Deutschland. Eine Veränderung der politischen Rahmenbedingungen für den SGV stärkt dessen Wettbewerbsfähigkeit und ist von grundlegender Bedeutung.³²

Grundsätzliche Handlungsfelder zur Stärkung des SGV in Deutschland sind:

- Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur
- Berücksichtigung im Deutschlandtakt
- lange Güterzüge, 740-Meter-Gleise
- Multimodalität (Kombinierter Verkehr) und Zugang zur Schiene ausbauen
- Digitalisierung und Automatisierung (u. a. ETCS-On-Board-Units auf Lokomotiven, Digitale Automatische Kupplung (DAK))
- Verbesserung der Förderinstrumente (u. a. SGFFG)
- Senkung von Infrastrukturentgelten, Trassen- und Anlagenpreisen.

Die Strategie zur Stärkung des SGV in Thüringen orientiert sich am Masterplan Schienengüterverkehr des Bundes. Dabei ist die Entwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur für den Güterverkehr eine Gemeinschaftsaufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Wirtschaft, des Bundes, der Länder und der Kommunen. Die Landesregierung unterstützt zukunftsfähige, wirksame und nachhaltige Projekte zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Die auskömmliche Finanzierung zur Umsetzung dieser Projekte ist nur in steter Abstimmung mit dem Haushaltsgesetzgeber möglich.

Im Rahmen des Masterplans Schieneninfrastruktur für Thüringen sind geeignete Projekte zur Stärkung des regionalen SGV identifiziert worden. Diese Projekte werden bei Bedarf durch das TMIL begleitet.

5.1 Standorte und Potenziale

Einzelprojekte zur Stärkung des SGV in Thüringen werden im Kontext der zur Verfügung stehenden Instrumente zur Finanzierung (siehe Kapitel 7) betrachtet. Die in **Abbildung 12** dargestellten Projekte werden im Folgenden vorgestellt.

Railport Nordhausen

- 1** In Nordhausen wird ein kleinerer Railport durch die Firma Paul Will GmbH & Co. KG betrieben. Dieser Railport ist der erste dieser Art in Thüringen und dient dem Empfang von Waren sowie der Lagerung und der Verteilung per LKW im Raum Nordhausen. Der Railport Nordhausen könnte als Praxisbeispiel für die Errichtung weiterer Serviceeinrichtungen dieser Art in Thüringen dienen.

Gleisanschluss Artern / Esperstedt

- 2** Die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH plant am Bahnhof Artern die Errichtung eines Gleisanschlusses zum Zwecke der regelmäßigen Kiesverladung aus dem Kieswerk Oldisleben. Maßgeblich ist das wirtschaftliche und transportlogistische Erfordernis, das Schüttgut über weitere Strecken mit der Bahn zu transportieren. Die Entscheidung zur Verladung in Artern wurde vor dem Hintergrund der noch offenen Reaktivierungsentscheidung der Strecke Bretleben - Bad Frankenhausen (Kyffhäuserbahn) getroffen. Die Kiesverladung in Esperstedt, an der Kyffhäuserbahn und in unmittelbarer Nähe des Kieswerks Oldisleben gelegen, wäre für die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH die erste Wahl.

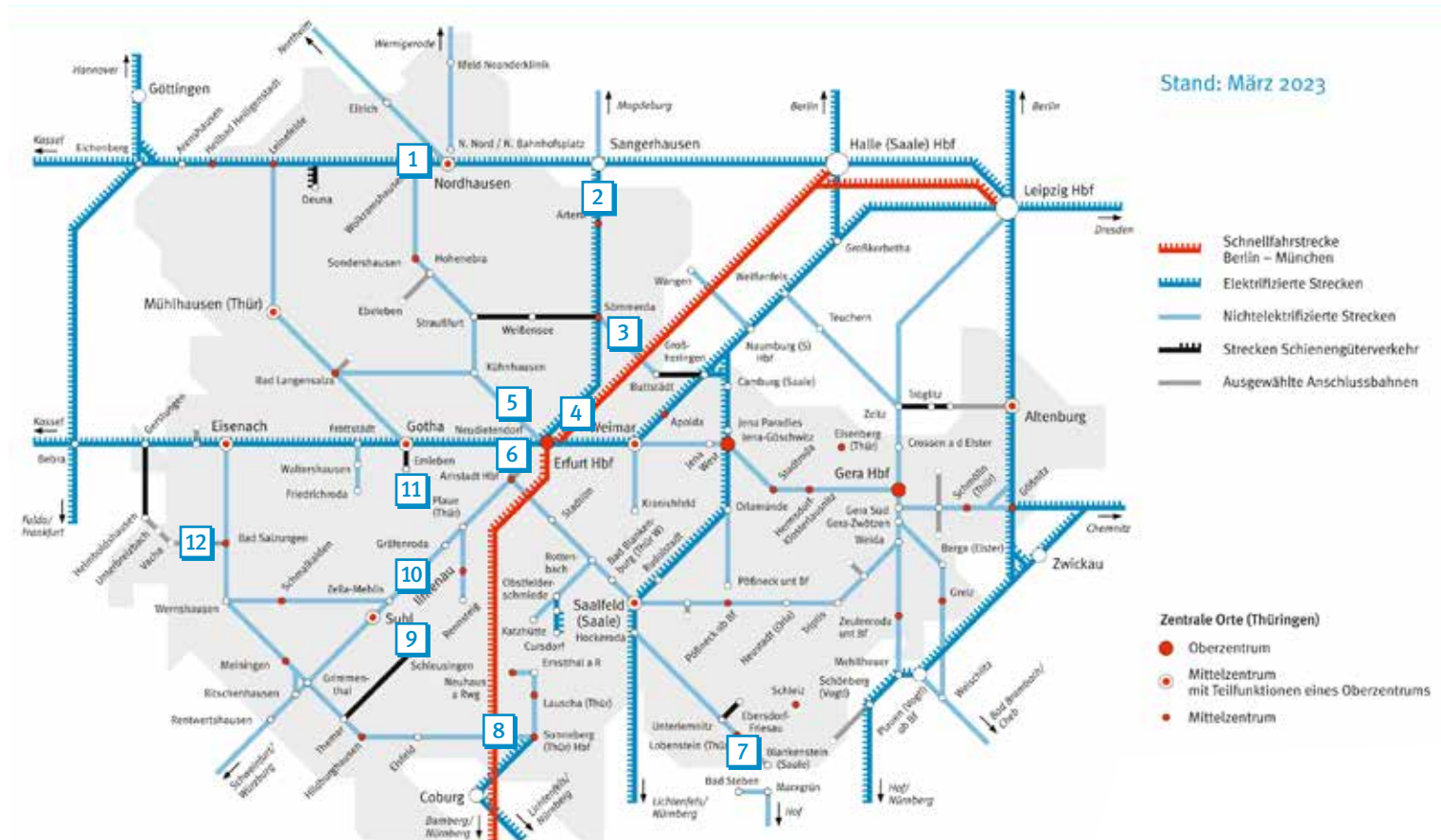
Die Mitnutzung des geplanten Gleisanschlusses in Artern als smartes Terminal für den Kombinierten Verkehr sollte als Option – auch im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung der Industriegroßfläche Artern/Unstrut und damit verbundenen möglichen Potenzialen für den Güterumschlag – beachtet werden. Darüber hinaus wird die günstige Lage des Standorts Artern im elektrifizierten Eisenbahnnetz und die schnelle Erreichbarkeit der BAB 71 und 38 als vorteilhaft gewertet.

Industriestammgleis Kölleda

- 3** Das Industriestammgleis in Kölleda hat eine wichtige Erschließungsfunktion für das Gewerbegebiet und befindet sich im Eigentum der Stadt Kölleda. Die zuverlässige Bedienung dieses Gewerbegebietes ist vor allem auch wegen des Ankercunden MDC Power GmbH und der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes von herausgehobener Bedeutung.

Die erforderliche Teilsanierung wird durch den Freistaat Thüringen bei Bedarf prozessual begleitet.

Abbildung 12: Ausgewählte Projekte SGV in Thüringen



DUSS-Terminal Erfurt-Vieselbach

- 4** Am Standort Erfurt-Vieselbach befindet sich Thüringens größtes Terminal für den Kombinierten Verkehr. Das Terminal wird durch die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) betrieben und ist mit zwei Portalkränen ausgerüstet. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Terminals ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) festgeschrieben.

Zur Dimensionierung des weiteren Ausbaus des Terminals erfolgt gegenwärtig eine Bedarfsplanüberprüfung durch den Bund. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden Ende 2023 erwartet und bilden die Grundlage für weitere Investitionsentscheidungen zu Kapazitätserhöhungen in den Bereichen Umschlag und Lagerung. Ein älterer Portalkran wird ebenfalls ersetzt.

Der Freistaat Thüringen begrüßt Initiativen zur nachhaltigen Stärkung der Anlage in Erfurt-Vieselbach als zentrales KV-Terminal in Thüringen.

Erfurt Güterbahnhof

- 5** Auf Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs (ICE-City Ost) erwägt die Deutsche Bahn einen DB-Campus zur bundesweiten Aus- und Weiterbildung von Fachkräften zu errichten. Sollten im Rahmen von etwaigen Flächenneuordnungen Güterzuggleise verlegt werden, wird empfohlen, eine moderne Ladeinfrastruktur mit der Möglichkeit zum Umschlag von Transportgütern mitzudenken.

Arnstadt Güterbahnhof

- 6** In Arnstadt befindet sich mit dem Industriestandort Erfurter Kreuz Thüringens größtes und bedeutendes Gewerbegebiet. Das Industriegebiet ist mit einem Industriestammgleis an den Arnstädter Hauptbahnhof angebunden und wird aktiv bedient. Ein ursprünglich geplantes modernes Terminal zum Umschlag von Industrieprodukten an diesem Standort wurde nicht realisiert. Diese Fläche im Bahnhof Arnstadt bietet Potenzial als Anlage für den SGV, insbesondere auch für den Kombinierten Verkehr. Infrastrukturbetreiber dieser Bahnanlage ist die DB Netz AG.

³¹ BMDV: „Verkehr in Zahlen 2022/2023“, S. 244 f. (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023.pdf.pdf>)

³² BMDV: „Masterplan Schienengüterverkehr, Juni 2017“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf>)

Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal (ZPR Blankenstein)

7 Die Mercer Rosenthal GmbH betreibt in Blankenstein ein bedeutendes Zellstoffwerk. Das Endprodukt wird weit überwiegend mit der Bahn über Saalfeld an die Zielorte transportiert. Für die Anlieferung des Rohstoffes (Holz) wäre der Transport über Hof nach Blankenstein der direkte und günstigste Transportweg (ca. 200 km kürzer als über Weida, Saalfeld).

Der Aufwand und das verkehrliche Potenzial für den dafür erforderlichen Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün wurden im Rahmen des Gutachtens Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen untersucht.

Holzverladung Hüttensteinach

8 Die ThE verfolgt in Kooperation mit der Stadt Sonneberg die Errichtung einer schienengebundenen Ladestelle für Holz in Hüttensteinach. Die technische Machbarkeit sowie die verkehrliche und wirtschaftliche Perspektive werden durch die Projektpartner bewertet.

Projekt Schleusingen

9 Am Standort Schleusingen plant das Unternehmen Wiegand-Glas die Neuausrichtung der Transporte im Warenein- und -ausgang. Hierbei ist der Kombinierte Verkehr zwischen Straße und Schiene von zunehmender Bedeutung für die Werkslogistik. Durch den Einsatz innovativer Containerlösungen werden der Transport und der Umschlag verschiedener Gutarten in einem Behälter möglich.

Der für den Erfolg des Projektes erforderliche güterverkehrsbezogene Ausbau der Infrastruktur zwischen Schleusingen und Themar (Rennsteigbahn) ist von transportlogistischer Bedeutung und wird durch das TMIL unterstützt. Auch für regelmäßig stattfindende Holzverkehre ist die Strecke Schleusingen - Themar von transportlogistischer Bedeutung.

Ladestelle Zella-Mehlis

10 In Zella-Mehlis wird ein Projekt zur Errichtung einer neuen Umschlaganlage für Bahngüter verfolgt. In dieser Anlage, in unmittelbarer Nähe der Restabfallbehandlungsanlage, könnte im ersten Schritt vorrangig Holz umgeschlagen werden. Die technische Machbarkeit sowie die verkehrliche und wirtschaftliche Perspektive werden durch die Projektpartner bewertet.

Ladestelle Ohrdruf

11 Die geplante Wiederinbetriebnahme der Ohratalbahn auf dem Abschnitt Emleben–Ohrdruf eröffnet die Möglichkeit zur Aufnahme von Gelegenheitsgüterverkehr von und nach Ohrdruf, vorrangig zunächst für Holztransporte. In diesem Zusammenhang wird in Ohrdruf die Errichtung einer Ladestelle für den Kombinierten Verkehr geprüft. Ziel ist es, das Gewerbegebiet und weitere Transportkunden intermodal an die Bahn anzubinden.

Werratalbahn

12 Die Eisenbahnstrecke Gerstungen–Heimboldshausen–Vacha–Bad Salzungen ist für die Kali- und Salzindustrie von strategischer Bedeutung. Darüber hinaus ist am Standort Vacha ein steigender Bedarf an weiterem SGV absehbar. Durch die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Vacha–Untereibach durch die RbT Regiobahn Thüringen GmbH im Jahr 2021 ist nunmehr wieder durchgehender Fahrbetrieb zwischen Bad Salzungen und Gerstungen möglich.

In diesem Zusammenhang ist die Errichtung einer Verbindungskurve südlich von Oberrohn (ehemals sog. Leimbacher Kurve) von strategischer Bedeutung. Durch die Schaffung dieser Infrastruktur könnten Züge aus Richtung Eisenach direkt in die Strecke einfahren. Das erspart den Fahrtrichtungswechsel in Bad Salzungen, entlastet die Kurstadt und beschleunigt die Transporte.

Mit der Stärkung des SGV in Thüringen können die CO₂-Emissionen beim Gütertransport deutlich verringert, die Wettbewerbsbedingungen für Thüringer Unternehmen verbessert und die regionale Entwicklung in Thüringen unterstützt werden. Grundsätzlich entscheiden über Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur deren Betreiber eigenwirtschaftlich unter Inanspruchnahme vorhandener Eigenmittel und gegebenenfalls zur Verfügung stehender Fördermittel. Die auskömmliche Refinanzierung dieser Investitionen durch Trasseneinnahmen bzw. Servicegebühren ist bei intermodalen Wettbewerbsbedingungen nicht einfach, aber für die wirtschaftliche Darstellbarkeit der Projekte entscheidend.

Um den SGV zu stärken, kann der Freistaat Thüringen jedoch prozessbegleitend bzw. finanziell unterstützend mitwirken, sofern ausreichende Haushaltsmittel bereitgestellt werden können. Diese Unterstützung bzw. Förderung von Infrastrukturprojekten zur Stärkung des SGV muss entsprechend den zu erwartenden Verlagerungseffekten und der Nachhaltigkeit der Verkehre bewertet werden.

5.2 Europäische Interreg-Projekte zur regionalen Stärkung des Schienen-güterverkehrs in Thüringen

Thüringen ist aktiv beteiligt an europäischen Interreg-Projekten zur Stärkung des SGV.

5.2.1 Projekt REIF (2019–2022)

Das Grundanliegen des europäischen Projektes *REIF (Regional Infrastructure for railway freight transport – revitalised)* war es, die regionalen Zugangsbedingungen zum Schienennetz für den Güterverkehr zu verbessern und damit die Voraussetzungen für die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu schaffen.

Ein besserer Zugang zum Transport auf der Schiene ist insbesondere für Thüringen von großer Bedeutung, weil hier der Anteil des SGV am gesamten Güterverkehrsaufkommen im nationalen und internationalen Vergleich eher gering ist. Das REIF-Projekt hat Wege aufgezeigt, wie die beteiligten Regionen in Mitteleuropa eigene Beiträge zur Stärkung des SGV und damit zum Klimaschutz im Verkehrssektor leisten können.

Am Beispiel der Pilotaktion „*Reaktivierung der Ohratalbahn für den Güterverkehr*“ wurde eine Roadmap entwickelt, die als praxisnahe Handlungsgrundlage für die Wiederbelebung stillgelegter Bahnstrecken für den Güterverkehr dienen soll. Die Untersuchungen und Erkenntnisse des Projektes REIF zur Ohratalbahn wurden bei dem Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen einbezogen.

5.2.2 Projekt Rail4Regions (2023–2026)

Ziel des Interreg Central Europe Projekts „*Rail4Regions*“ ist es, gemeinsam mit europäischen und regionalen Partner:innen Lösungen zu entwickeln, die den Zugang von Schienengütertransporten zu den europäischen Verkehrskorridoren verbessern, dadurch die regionale Entwicklung fördern und einen umweltfreundlichen Güterverkehr für ländliche und periphere Regionen ermöglichen.

Im Ergebnis sollen die Akteur:innen aus den Bereichen Verkehr und Raumplanung Hilfestellungen erhalten, um den SGV durch Anschlussgleise, revitalisierte Neben- und Zubringerstrecken, verbesserte Ladeinfrastruktur und die Förderung des Einzelwagenverkehrs zu stärken.

Im Projekt Rail4Regions führt das TMIL ein Konsortium mit elf weiteren europäischen Partner:innen. Neben verschiedenen Regionen arbeiten Forschungsinstitute, Universitäten sowie Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Deutschland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn zusammen. Die vollständigen Projektergebnisse werden Anfang 2026 erwartet.

Auch weiterhin nutzt der Freistaat Thüringen aktiv Angebote der EU, die den produktiven Austausch und die Vernetzung von Expert:innen aber auch Modellprojekte zur Stärkung des SGV ermöglichen.

6. Back on Track: Stillgelegte Trassen als Ankerpunkte für Mobilität und regionale Entwicklung

Ebenso wie auch in anderen Bundesländern wird auch in Thüringen die Reaktivierung bzw. Ertüchtigung stillgelegter öffentlicher Eisenbahnstrecken für Güter- und Personenverkehr erwogen. Infolge der Wiedervereinigung und seit der deutschen Bahnreform im Jahr 1994 wurden im Freistaat insgesamt 41 Eisenbahn(teil)strecken mit einer Gesamtlänge von 467 km stillgelegt.³³ Maßgebliche Ursachen dafür waren geringe Fahrgastzahlen, parallele öffentliche Verkehrsangebote bzw. unzureichende Güterverkehrsmengen in Verbindung mit dem Erfordernis, den Schienenverkehr in Deutschland wirtschaftlich auskömmlich zu gestalten.

Ein Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen untersuchte im Auftrag des TMIL den Reaktivierungsaufwand und den verkehrliche Nutzen von acht Eisenbahnstrecken in Thüringen.³⁴

Die öffentlich, medial und im kommunal- und landespolitischen Raum geführten Diskussionen über die Potenziale und Risiken sowie den finanziellen Aufwand der Reaktivierung von Bahnstrecken wurde bislang in der Regel singulär geführt. Das beauftragte Gutachten sollte deshalb erstmals eine einheitliche Bewertung der untersuchten Strecken nach Machbarkeit, Aufwand und Bedarf auf der Basis vergleichbarer Parameter vornehmen. Dabei wurden neben dem SPV auch die Potenziale für den SGV durch den Gutachter betrachtet.

33 Eisenbahn-Bundesamt: „Liste der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken im Land Thüringen“ (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html;jsessionid=627DB8BC9ADE1F128CBCE672866064C2.live21323)

34 TMIL: „Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023“ <https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/unsere-themen/verkehr-und-strassenbau/schienenverkehr/schieneninfrastruktur>

Tabelle 2: Liste der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken im Land Thüringen		
Strecke	Länge	Stilllegung
Förtha–Gerstungen	16	25.09.1994
Niederpöllnitz Anst Materiallager–Münchenbernsdorf	6	27.06.1995
Heiligenstadt (Eichsfeld)–Heiligenstadt (Eichsfeld) Ost	3	01.01.1995
Arnstadt Hbf–Arnstadt Ost	3	01.01.1995
Neudietendorf Stw Ds–Neudietendorf Stw Dn	0	22.08.1995
Bufleben–Friedrichswerth	13	28.09.1995
Oberrohn–Abzw. Leimbach	4	29.01.1996
Zeulenroda unt Bf–Zeulenroda ob Bf	4	31.10.1997
Wünschendorf (Elster)–Weida	5	01.05.1997
Silberhausen–Dingelstädt (Eichsfeld)	2	28.02.1998
Erfurt-Marbach–Erfurt-Bindersleben	9	28.02.1998
Schleiz West–Saalburg (Saale)	14	28.02.1998
Ehrenhain–km19,4–(Langenleuba–Oberhain)	12	15.08.1998
Schlotheim–Mühlhausen (Thür)	17	15.08.1998
Ilmenau–Großbreitenbach (Thür)	21	30.09.1998
Raitzhain–Großenstein (Kr. Gera)	5	26.02.1999
Neumark (Sachs)–km 4,0–Greiz	10	28.02.1999
Crossen an der Elster–Eisenberg (Thür)	9	04.05.1999
Schmalkalden–Kleinschmalkalden	10	30.06.1999
Döllstädt–Straußfurt	20	31.07.1999
Suhl–Schleusingen	16	31.10.1999
Nobitz–Ehrenhain	6	31.12.1999
Vacha–Unterbreizbach	6	31.08.2000
Anschlussst. Rettenmeier (km 16,158)–Hirschberg (Saale)	4	31.08.2000
Werdau–km7,0–km8,04 & km 14,0–Wünschendorf (Elster)	17	15.11.2000
Rudolstadt–Schwarza–Bad Blankenburg (Thüringer Wald)	4	15.12.2000
Teistungen–Leinefelde	15	10.07.2001
Dorndorf (Rhön)–Kalttenordheim	28	31.08.2003
Erfurt Nord–Erfurt-Marbach	4	31.12.2003
Bad Salzungen–Vacha	16	31.12.2003
Bleicherode Ost–Bischofferode (Eichsfeld)	13	31.12.2003
Hohenebra–Ebeleben–Menteroda	22	31.03.2005
Triptis–Ebersdorf–Friesau	47	01.01.2005
Ernstthal am Rennsteig–Probstzella	21	01.07.2006
Schönberg Vogtland–km 14–Anst Rettenmeier	14	01.09.2006
Meuselwitz–Altenburg	11	15.12.2007
Bretleben–Sondershausen-Jecha	25	30.11.2008
Niederpöllnitz–Tanklager Lederhose	2	30.11.2008
Tröglitz–km 9,435–Meuselwitz	3	01.02.2013
Sondershausen-Jecha–Sondershausen	4	08.02.2013
Gera Debschwitz–Gera-Liebschwitz	4	24.10.2016

6.1 Veranlassung und Zielstellung

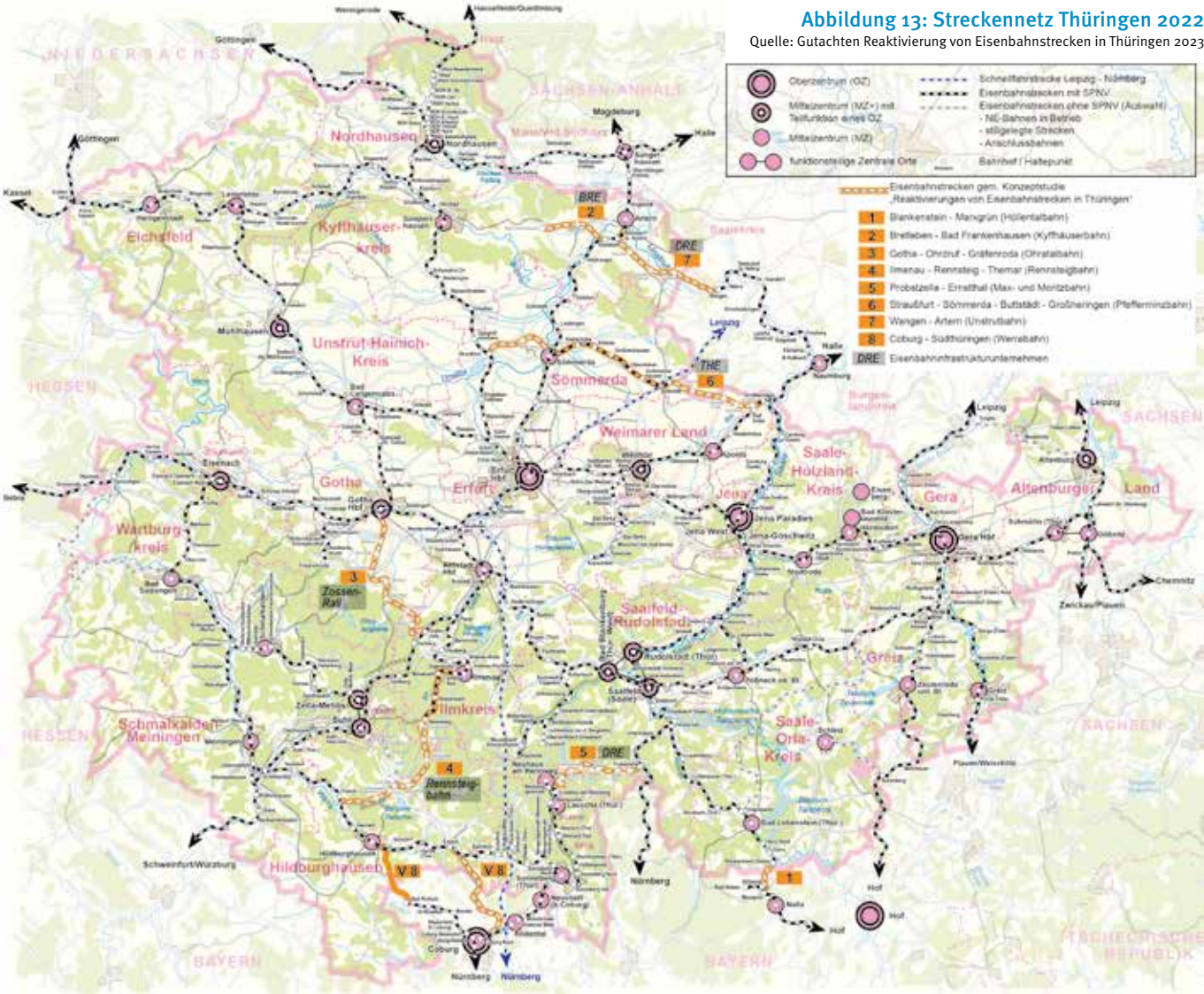
Bis zur politischen Wende 1989 war die Eisenbahn in Thüringen im Personen- und Güterverkehr das wichtigste Transportmittel. Entsprechend dicht war das Eisenbahnnetz. Mit dem sprunghaften Bedeutungsgewinn des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Straßengüterverkehrs sowie den geänderten Wirtschaftsstrukturen (z. B. Güterstruktureffekt und Logistikeffekt) verlor die Eisenbahn nach der Wende stark an Bedeutung. Infolge dessen wurde der Schienenverkehr auf einer Vielzahl von Strecken eingestellt. Die Strecken selbst wurden an private Betreiber verpachtet oder verkauft, stillgelegt oder von Zwecken des Eisenbahnbetriebs freigestellt.

In den letzten Jahren hat vor dem Hintergrund der immer deutlicher werdenden Erfordernisse des Umwelt- und Klimaschutzes ein Umdenken eingesetzt. Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem neuen Klimaschutzgesetz will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um 65 Prozent gegenüber 1990 verringern. Klimafreundliche Mobilität soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Reisendenzahlen im Schienenverkehr sollen sich bis 2030 verdoppeln, der Marktanteil der Eisenbahn am Güterverkehr soll von 18 Prozent auf 25 Prozent steigen. Dies sind ambitionierte Ziele, zu denen die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken einen Beitrag leisten könnte.

Die Thüringer Landesregierung unterstützt die genannten Zielstellungen des Bundes und hat ihrerseits eigene Ziele in diese Richtung formuliert: Die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger soll nachhaltig und wirksam unterstützt werden.

Mit der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken sollen im Wesentlichen folgende Ziele erreicht werden:

- ▶ Unterstützung des Klima- und Umweltschutzes durch Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum ÖPNV,
- ▶ Erschließung weiterer Potenziale für den ÖPNV und Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum,
- ▶ Verbesserung der Anbindung an Mittel- und Oberzentren und der Verbindung von Zentren untereinander,
- ▶ Entlastung bestehender Verkehrswege im Umfeld von Ballungszentren und
- ▶ Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und Wiedernutzbarmachung ggf. noch vorhandener Güterverkehrsinfrastrukturen.



Folgende acht Eisenbahnstrecken wurden innerhalb des Gutachtens untersucht (alphabetische Reihenfolge, Ausnahme Werrabahn):

- *Höllentalbahn* Blankenstein–Marxgrün,
- *Kyffhäuserbahn* Bretleben–Bad Frankenhausen,
- *Ohratalbahn* Gotha–Ohrdruf–Gräfenroda,
- *Rennsteigbahn* Ilmenau–Rennsteig–Themar,
- *Max- und Moritz-Bahn* Probstzella–Ernstthal am Rennsteig,
- *Pfefferminzbahn* Straußfurt–Sömmerda–Großheringen,
- *Unstrutbahn* Wangen–Artern und
- *Werrabahn* Coburg–Südthüringen.

Die *Werrabahn* (Coburg–Südthüringen) wurde vertieft untersucht, weil eine Trassierung auf der ehemaligen Strecke ausgeschlossen ist. Insofern wurden mögliche neue Trassenverläufe ermittelt und bewertet. Die Untersuchung der Werrabahn erfolgte in Kooperation mit der IHK Südthüringen, der IHK zu Coburg und dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

Das Gutachten bietet eine systematische Bewertung von Potenzialen, Kosten und Nutzen reaktivierbarer Strecken und damit die Grundlage für die politische Entscheidung über weitere vertiefende Untersuchungen einzelner Strecken.

6.2 Vorgehensweise und Ergebnisse des Gutachtens zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen

6.2.1 Bewertungsmethode des Gutachtens

Alle acht Strecken wurden mittels Nutzwertanalyse nach neun Dimensionen (sog. Zielbereiche) bewertet, um eine umfassende und komplexe Urteilsfindung zu ermöglichen. Damit können sowohl quantitative als auch qualitative Aussagen zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken getroffen und bewertet werden.

Zielbereiche:

- **Verkehrspolitische Bedeutung:** Welche Vorteile ergeben sich für das umliegende Eisenbahnnetz, die Anbindung an zentrale Orte und welche Rolle spielt die Strecke in übergeordneten Plänen?
- **Reaktivierungsaufwand:** Wie hoch wird der Gesamtaufwand in Bezug auf Machbarkeit, Zustand der Infrastruktur und prozessuale Fragen für die Reaktivierung im Vorhinein eingeschätzt?
- **Investitionskosten:** Mit welchen Kosten ist bei der Planung und Errichtung der erforderlichen Infrastruktur zu rechnen?
- **Betriebskosten:** Welche Kosten fallen für einen wirtschaftlichen Verkehr auf der Strecke für Infrastruktur-

betreiber, SPNV -Leistungsbesteller und / oder für SGV an?

- **Potenziale SGV:** Befragungen potenzieller Kund:innen geben Aufschluss über eine zukünftige Nutzung der Strecke für Schienengüterverkehr, darüber hinaus werden zusätzliche strategische Fragen wie die Anbindung an überregionale Netze, Verlagerungseffekte von Straße auf Schiene oder die Langfristigkeit der Transporte bewertet.
- **Potenziale SPV:** Wie hoch sind die Fahrgastpotenziale und mit welchen Reisendenzahlen ist für jede Strecke im Einzelnen zu rechnen? Darüber hinaus wird die strategische Bedeutung der Strecken für den Fern- und Nahverkehr bewertet und die Vernetzung mit dem ÖPNV beschrieben.
- **Wettbewerb und Intermodalität:** Konkurrierende Verkehrsangebote werden hinsichtlich Angebot und Reisezeiten betrachtet sowie die Voraussetzungen für intermodale Verkehre (Verknüpfung Individualverkehr mit SPV) bewertet.
- **Regionalentwicklung:** Welchen Einfluss hat die Strecke auf die Region als Lebensraum, Wirtschaftsstandort und Tourismus und wie sieht die demografische Entwicklung der umliegenden Gemeinden aus?
- **Klima und Umwelt:** Klimarelevante Punkte wie die aus einer Streckenreaktivierung möglichen CO₂-Einsparungen werden neben Kriterien der Umweltverträglichkeit wie Lärm und Ressourcenverbrauch beurteilt.

Jeder Zielbereich wird durch mehrere Kriterien definiert, die entweder messbar oder beschreibbar sind. Eine genaue Aufschlüsselung der Gewichtung der Zielbereiche ist im Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken nachzulesen.³⁵

Tabelle 3: Gewichtung der Zielbereiche	
Zielbereich	Gewichtung
ZB1 Verkehrspolitische Bedeutung	7 %
ZB2 Reaktivierungsaufwand	8 %
ZB3 Investitionskosten	20 %
ZB4 Betriebskosten	15 %
ZB5 Potenziale SGV	10 %
ZB6 Potenziale SPV	15 %
ZB7 Wettbewerb und Intermodalität	5 %
ZB8 Regionalentwicklung	10 %
ZB9 Klima und Umwelt	10 %
Summe	100%

Ein wichtiger Zielbereich sind die Potenziale im SPV. Dazu wurden einschlägige Strukturdaten entlang der Strecke ausgewertet und auf dieser Grundlage die Reisendenpotenziale ermittelt. Dabei wurden die SPNV-Fahrten pro Tag für den jeweiligen Reaktivierungsabschnitt (Einsteiger) sowie die durchschnittliche Querschnittsbelegung (Pkm/StrKm) berechnet. Nicht berücksichtigt werden konnten die Nachfrageeffekte durch das Deutschland-Ticket in dieser Berechnung, da zum Zeitpunkt der Erstellung die Datengrundlage dafür fehlte.

Für die ausführliche Beschreibung der Methodik wird auf Kapitel 4 des Gutachtens verwiesen. Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse des Gutachters sind tabellarisch im Anhang dieses Dokuments zu finden.

6.2.2 Kurzdarstellung der Ergebnisse zu den einzelnen Strecken und Ableitung der Handlungsoptionen

Alle Entscheidungen über die Reaktivierung einer Eisenbahnstrecke sind im gesamtgesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kontext und insbesondere im Kontext der gesamten Entwicklung der Schieneninfrastruktur im Freistaat Thüringen zu betrachten. Eine „Reaktivierung um jeden Preis“ kann im Einzelfall nicht nur Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes konterkarieren, sondern auch Mittel und Ressourcen verbrauchen, die sich durch die zu erzielenden Potenziale, z. B. mit Blick auf Fahrgast- oder Transportpotenzial oder auch regionale Entwicklung, nicht rechtfertigen lassen. Denn im Kontext des Gesamtsystems Bahn gilt es angesichts der begrenzten finanziellen Mittel für die öffentliche Hand den Mitteleinsatz zu priorisieren.

Reaktivierungsvorhaben müssen demnach einem konkreten verkehrlichen Bedarf folgen und volks- und betriebswirtschaftlich darstellbar sein. Dabei müssen sowohl die Finanzierung in die Infrastruktur als auch die Finanzierung des späteren langfristigen Eisenbahnbetriebs sichergestellt sein. Ebenso muss ein Infrastrukturbetreiber die Verantwortung für den Bau und Betrieb der Strecke und deren Wirtschaftlichkeit übernehmen. Unabhängig davon entscheiden SPNV-Aufgabenträger und Transportunternehmen eigenverantwortlich über die Bestellung von SPNV-Leistungen bzw. die Verlader über die Beauftragung von Güterverkehrsleistungen auf den Strecken. Für eine spätere Bestellung der SPNV-Leistungen sind entsprechende Finanzierungsgrundlagen oder auch Bestellgarantien erforderlich, die dem künftigen Infrastrukturbetreiber eine langfristige Refinanzierungsperspektive ermöglichen.



35 TMIL: „Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023“

*Höllentalbahn Blankenstein–Marxgrün*³⁶

Die fränkische Hölleentalbahn ist eine rund sechs km lange Strecke zwischen den Freistaaten Thüringen und Bayern. Die Nebenbahn führte vom Bahnhof Blankenstein (Saale), dem heutigen Endpunkt der thüringischen Sormitztalbahn, in das fränkische Marxgrün. Hier trifft die Strecke auf die Bahnlinie von Hof in den Kurort Bad Steben. Die Bahnlinie führt auf der gesamten Länge durch das namensgebende Hölleental, davon rund einen Kilometer durch Thüringen (ab Bahnhofsmitte Blankenstein).

Die Höllentalbahn ist stillgelegt, jedoch nicht entwidmet. Unter- und Oberbau müssen wiederhergestellt, Bahnübergänge und Zugangsstellen neu gebaut und u. a. der Kesselbergtunnel mindestens aufwändig saniert werden. Insofern handelt es sich faktisch um einen Streckenneubau. Weiterhin berührt die Strecke ein FFH-Gebiet des EU-weiten Natura 2000-Netzes.

Die Investitionskosten werden auf rund 40 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen sechs Millionen Euro/km. Die Höllentalbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 2,78 von 5 möglichen Punkten.

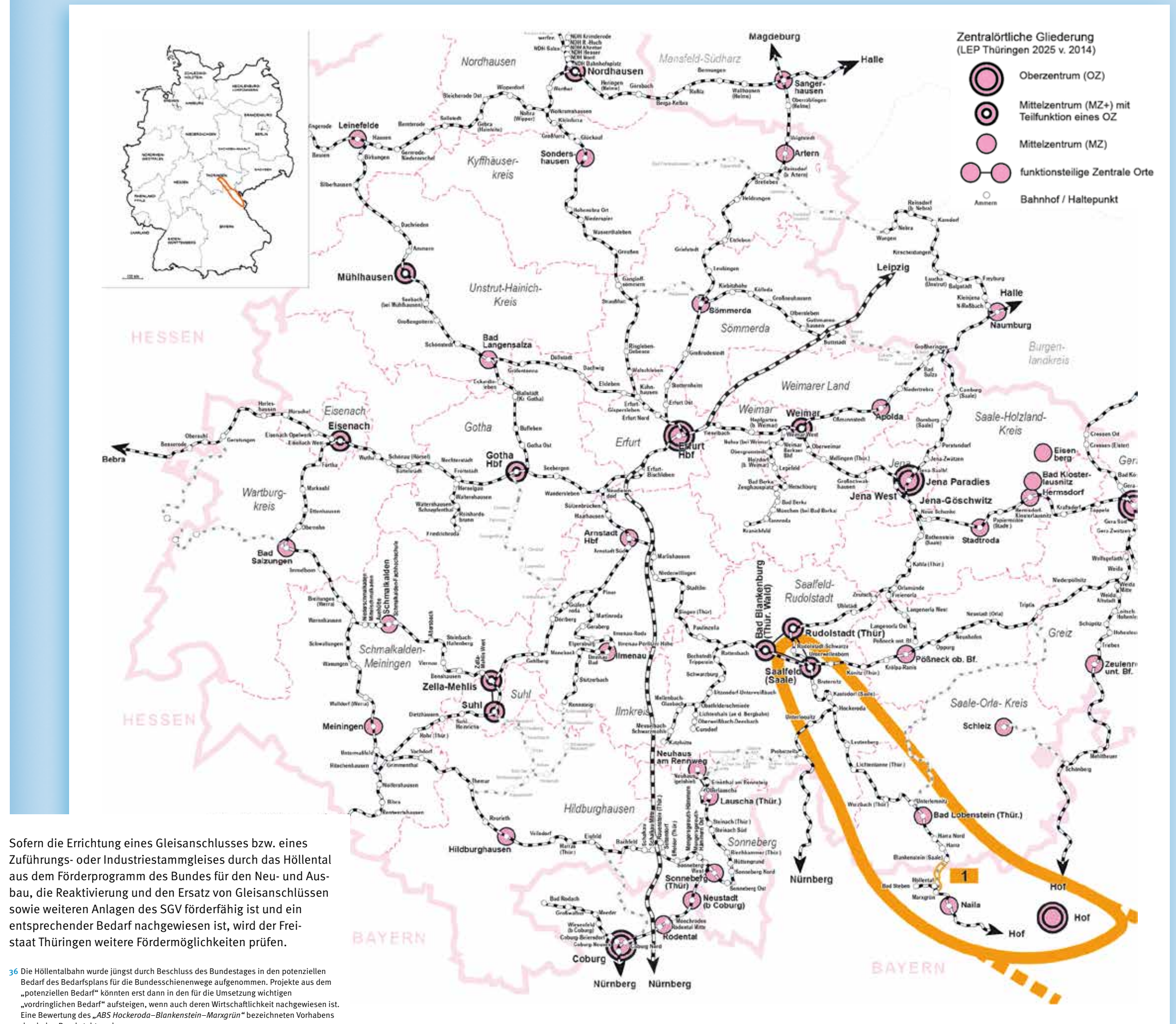
Aus Sicht des Gutachters spricht für den Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün die deutliche Reduktion der Reise- und Transportzeiten im Schienenverkehr und vor allem der damit verbundene erhebliche Gewinn für den SGV. Dem gegenüber wirken sich laut Gutachter der enorme Reaktivierungsaufwand und die hohen Investitionskosten sowie die vergleichsweise hohen Betriebskosten negativ auf die Gesamtbewertung aus. Zu beachten sind die Naturschutzbedenken durch das FFH-Gebiet des EU-weiten Natura 2000-Netzes.

Eine Bestellung von SPNV ist auf Grund des geringen Reisendenpotenzials mit einer errechneten Querschnittsbelastung von 155 Pkm/Strkm aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht zu erwarten.

Die Potenziale für den SGV werden als vergleichsweise hoch angesehen. Insgesamt sechs interessierte Kunden liegen an der Bestandsstrecke. Die in der Holzverarbeitung und dem Holzhandel aktive Firma Mercer gilt als wichtigster Kunde und besitzt bereits einen Gleisanschluss der werktätlich genutzt wird und auch langfristig weiter genutzt werden soll. Eine Reaktivierung würde die überregionale Anbindung verbessern und Transportwege deutlich verkürzen. Die Potenziale im SGV werden deshalb mit 4,6 von 5 Punkten bewertet.

Der Gutachter empfiehlt, „den Lückenschluss auf der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und Marxgrün aus verkehrlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen nicht weiterzuverfolgen“ und regt alternativ an, „die Errichtung eines Gleisanschlusses durch das Höllental“ zu erwägen.

Das TMIL teilt die Einschätzung des Gutachters zu den erheblichen Potenzialen des SGV und unterstützt ebenso die Empfehlung, die Errichtung eines Gleisanschlusses durch das Höllental für den SGV zu erwägen, sofern dies seitens der Akteur:innen vor Ort angestrebt wird und der Freistaat Bayern sich absehbar zur Reaktivierung des in Bayern liegenden Abschnitts der Trasse bekennt.



36 Die Höllentalbahn wurde jüngst durch Beschluss des Bundestages in den potenziellen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen. Projekte aus dem „potenziellen Bedarf“ könnten erst dann in den für die Umsetzung wichtigen „vordringlichen Bedarf“ aufsteigen, wenn auch deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist. Eine Bewertung des „*ABS Hockleroda–Blankenstein–Marxgrün*“ bezeichneten Vorhabens durch den Bund steht noch aus.

Kyffhäuserbahn Bretleben–Bad Frankenhausen

Die **Kyffhäuserbahn** verbindet den an der Bahnstrecke Erfurt–Sangerhausen gelegenen Bahnhof Bretleben mit der Kurstadt Bad Frankenhausen. Die heute noch rund zehn km lange Stichstrecke führte vormals weiter nach Sondershausen und diente als Nebenbahn der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. Im Falle einer Streckenreaktivierung würde das Mittelzentrum Artern aus Richtung Bad Frankenhausen per Bahn erreicht und so eine Umsteigemöglichkeit innerhalb des SPNV u. a. in die Landeshauptstadt Erfurt geschaffen.

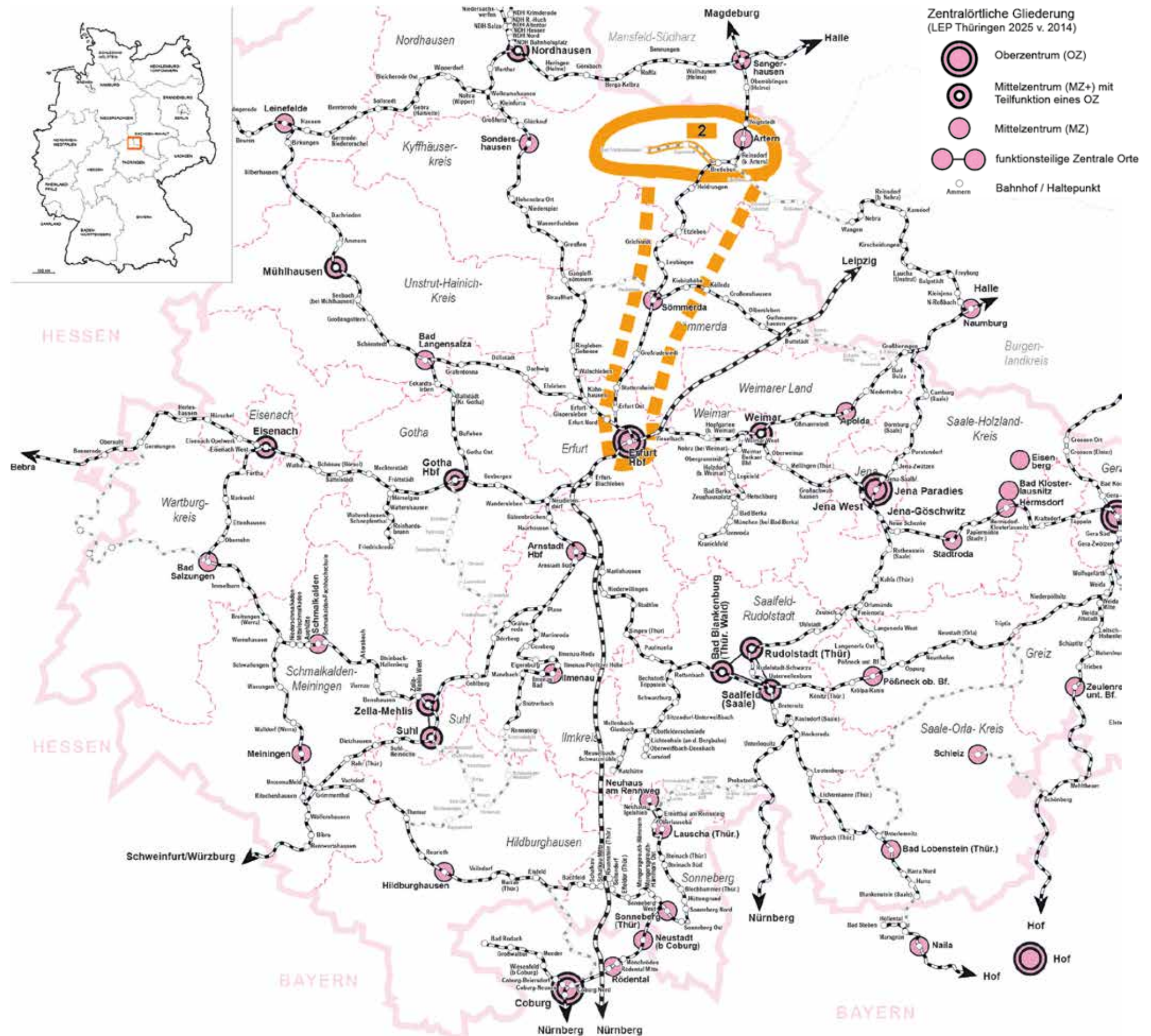
Die Strecke ist nicht stillgelegt, Schwellen und Gleise jedoch weitestgehend abgebaut, der Gleiskörper muss grundhaft aufgebaut werden, zudem muss die Unstrutbrücke neu errichtet werden, wofür bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Außerdem müssen mehrere Bahnübergänge auf den aktuellen Stand der Technik gebracht und die Sicherungstechnik erneuert werden.

Die erforderlichen Investitionskosten werden auf rund 30 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen 2,8 Millionen Euro/km. Die Kyffhäuserbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 3,10 von 5 möglichen Punkten.

Aus Sicht des Gutachters besitzt die Strecke Bedeutung für langfristig gesicherte Militär- und Schüttguttransporte (Kiesgrube Oldisleben) im SGV. Im SPNV können bei Reaktivierung und einer Linienführung von Bad Frankenhausen nach Artern gemäß Potenzialabschätzung durch den Gutachter 589 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) bzw. 448 Pkm/Strkm Querschnittsbelastung erreicht werden. Dieses Potenzial besteht vor allem auf Grund des Schülerverkehrs zu weiterführenden Schulen in Artern bzw. Bad Frankenhausen sowie im Verkehr von und zur Kyffhäuserkaserne. Zum Erreichen dieser Potenziale wäre zwingend eine Anpassung des StPNV im Kyffhäuserkreis erforderlich.

Während im Personenverkehr auf Grund des geringen Verlagerungspotenzials keine CO₂-Äquivalente eingespart werden können, sind im Güterverkehr erhebliche Einsparungen möglich. Auch würde bei Wegfall der Kolonnenfahrten der Bundeswehr eine Lärmentlastung für die Anwohner:innen in Bad Frankenhausen und Sondershausen zu erwarten sein. Die erforderlichen Baumaßnahmen zur Streckenreaktivierung dagegen würden allerdings Klima und Umwelt entsprechend belasten.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gutachter für den Fall einer gemeinschaftlichen Finanzierung der Streckenreaktivierung durch die Wirtschaft, den Bund und den Eisenbahninfrastrukturbetreiber zum Zwecke des SGV, langfristig die Bestellung von Leistungen im SPNV zu prüfen. So könnten Mischverkehre die Auslastung und wirtschaftliche Auskömmlichkeit der Strecke im gegenseitigen Interesse sichern. Insbesondere regt der Gutachter auch die Konzeption eines Forschungs- und Entwicklungskonzeptes zum „vollautomatisierten Fahren“ an. In diesem Sinne wird das TMIL die Reaktivierungsbemühungen der Akteure:innen vor Ort und auch ein etwaiges Modellvorhaben nach Möglichkeit unterstützen.



Gotha–Gräfenroda (Ohratalbahn)

Die 36 km lange Ohratalbahn verbindet Gotha mit den Grundzentren Ohrdruf und Gräfenroda und diente der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verbindet zwei Relationen des bestehenden SPNV-Angebots miteinander und stellt zudem einen Anschluss an den Fernverkehrssystemhalt Gotha her. Die Ohratalbahn bildet somit eine Ergänzung im regionalen Streckennetz. Der öffentliche Verkehrsbedarf wird derzeit durch gut erschließende Regionalbuslinien sichergestellt.

Zwischen Emleben und Gräfenroda ist die Strecke stillgelegt, jedoch nicht abgebaut. Der Oberbau befindet sich nach Erneuerungen in den 2000er Jahren in einem entsprechend guten Zustand, alle wesentlichen Ingenieurbauwerke sind vorhanden, lediglich einzelne Bahnübergänge müssten auf den Stand der Technik gebracht werden, weitere punktuelle Maßnahmen wären erforderlich.

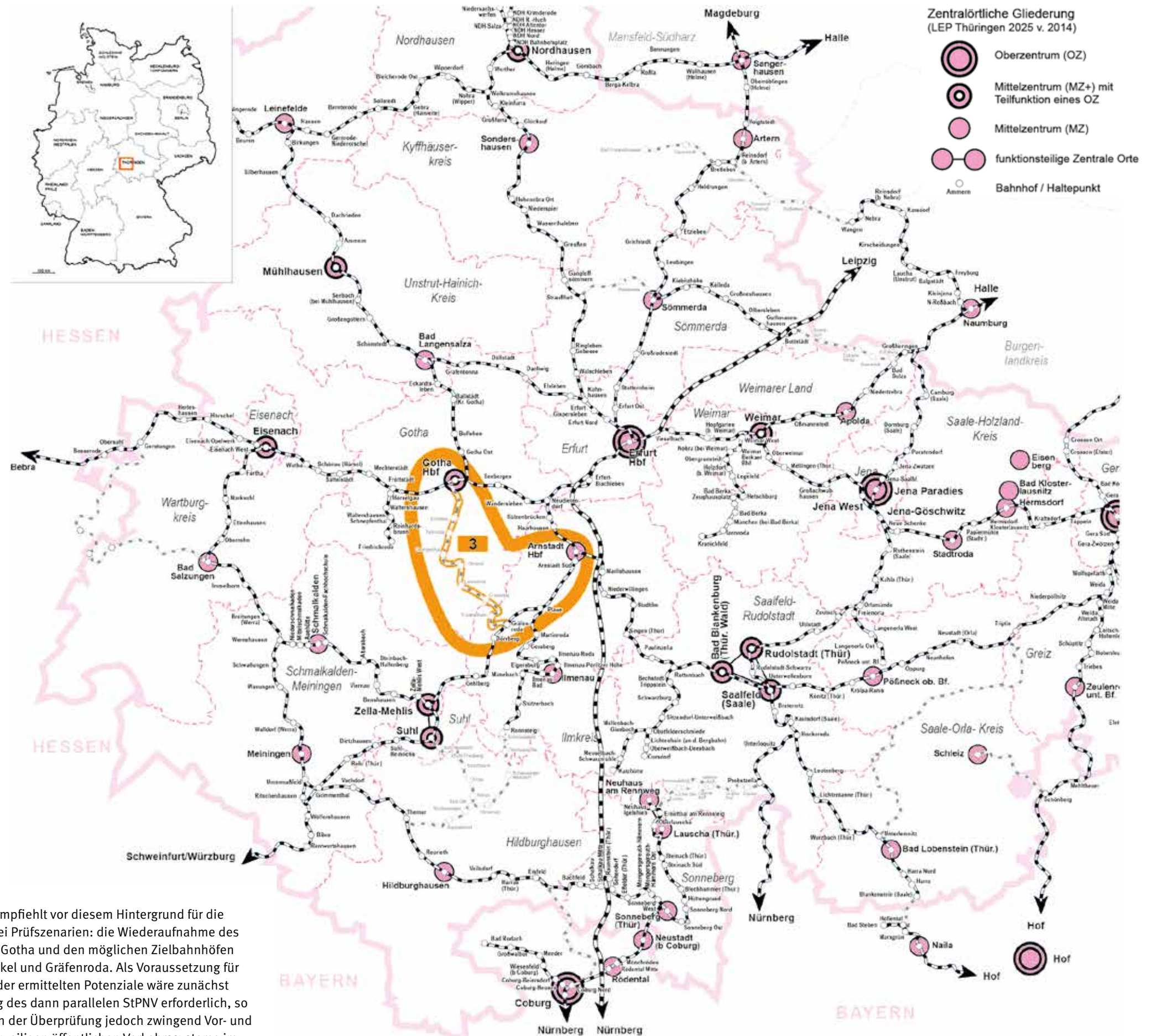
Die erforderlichen Investitionskosten für die Gesamtstrecke inkl. Verkehrsstationen werden auf rund 15 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen 400.000 Euro/km. Die Ohratalbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 3,91 von 5 möglichen Punkten.

Zur Belieferung eines Tanklagers in Emleben wird die aktive Strecke Gotha–Emleben werktäglich im SGV genutzt. Potenziale bietet die Strecke vor allem für Holztransporte ab Ohrdruf. Initiativen zur Erschließung weiterer Transportbedarfe sind in Vorbereitung und würden die Auslastung der Strecke erhöhen. Der Infrastrukturbetreiber ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH plant die Wiederinbetriebnahme des stillgelegten Streckenabschnitts Emleben–Ohrdruf zum Zwecke des Gelegenheitsgüterverkehrs und hat diesen Abschnitt daher bereits 2023 saniert. Die dafür erforderlichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wurden durch den Freistaat Thüringen maßgeblich unterstützt.

Der Gutachter empfiehlt für den Fall der Wiederinbetriebnahme der Strecke Emleben–Ohrdruf zum Zwecke des SGV, langfristig die Bestellung von Leistungen im SPNV zu prüfen. So könnten Mischverkehre die Auslastung und wirtschaftliche Auskömmlichkeit der Strecke im gegenseitigen Interesse sichern. Aus der Verlagerung von Fahrten des MIV sowie aus der Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene ergibt sich ein leichtes Einsparpotenzial an Schadstoffemissionen. Die erforderlichen Baumaßnahmen zur Streckenreaktivierung hätten kaum klima- und umweltschädliche Auswirkungen.

Für den SPNV werden bei Reaktivierung der Gesamtstrecke 1.077 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) berechnet, die sich allerdings nicht gleichmäßig über die Gesamtstrecke, sondern abschnittsweise unterschiedlich verteilen. So fallen auf dem Abschnitt Gotha–Ohrdruf 702 Fahrten pro Tag an, auf dem Abschnitt Ohrdruf–Gräfenroda nur 437 Fahrten pro Tag. Dieser Umstand spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Querschnittsbelegung von 339 Pkm/Strkm auf der Gesamtstrecke wieder. Bei ausschließlicher Reaktivierung des Abschnitts Gotha–Ohrdruf wird eine durchschnittliche Querschnittsbelegung von 497 Pkm/Strkm erreicht, bei einer Reaktivierung des Abschnitts Gotha–Crawinkel immerhin noch eine Querschnittsbelegung von 441 Pkm/Strkm. Auf den Abschnitt Ohrdruf–Gräfenroda entfallen lediglich 191 Pkm/Strkm.

Der Gutachter empfiehlt vor diesem Hintergrund für die Ohratalbahn drei Prüfzenarien: die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gotha und den möglichen Zielbahnhöfen Ohrdruf, Crawinkel und Gräfenroda. Als Voraussetzung für die Erreichung der ermittelten Potenziale wäre zunächst die Reduzierung des dann parallelen StPNV erforderlich, so dass im Rahmen der Überprüfung jedoch zwingend Vor- und Nachteile der jeweiligen öffentlichen Verkehrssysteme im Einvernehmen mit dem Landkreis Gotha und nach einer umfassenden Bürgerbeteiligung abzuwägen wären.



Ilmenau - Rennsteig - Themar (Rennsteigbahn)

Die 43 km lange Rennsteigbahn verbindet die Universitätsstadt Ilmenau mit der an der Werrabahn (ehem. Eisenach - Lichtenfels) gelegenen Stadt Themar. Die Bahnstrecke dient/e der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. In ihrem Verlauf führt die Bahnlinie hinauf in den Thüringer Wald und erreicht am Bahnhof Rennsteig ihren Scheitelpunkt mit 748 m ü. NHN. Mit Neigungen von teils über 60 Prozent ist die Rennsteigbahn eine Steilstrecke, die besondere steilstreckentaugliche Fahrzeuge erfordert. Die eingleisige Nebenbahn verbindet zwei Strecken des SPNV miteinander und bildet somit eine Ergänzung im regionalen Streckennetz.

Die Strecke ist betriebsbereit und wird zwischen Ilmenau und Rennsteig regelmäßig im SPNV (Freizeitverkehre an Feiertagen und Wochenenden) und zwischen Schleusingen und Themar im SGV (Gelegenheitsverkehr) befahren. Dennoch sind für eine Ausweitung der Verkehre, vorrangig zwischen Schleusingen und Themar, umfassende Sanierungsarbeiten an der Strecke, innerhalb des Bahnhofs Schleusingen, der Zugangsstellen sowie Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik inklusive der Bahnübergänge erforderlich.

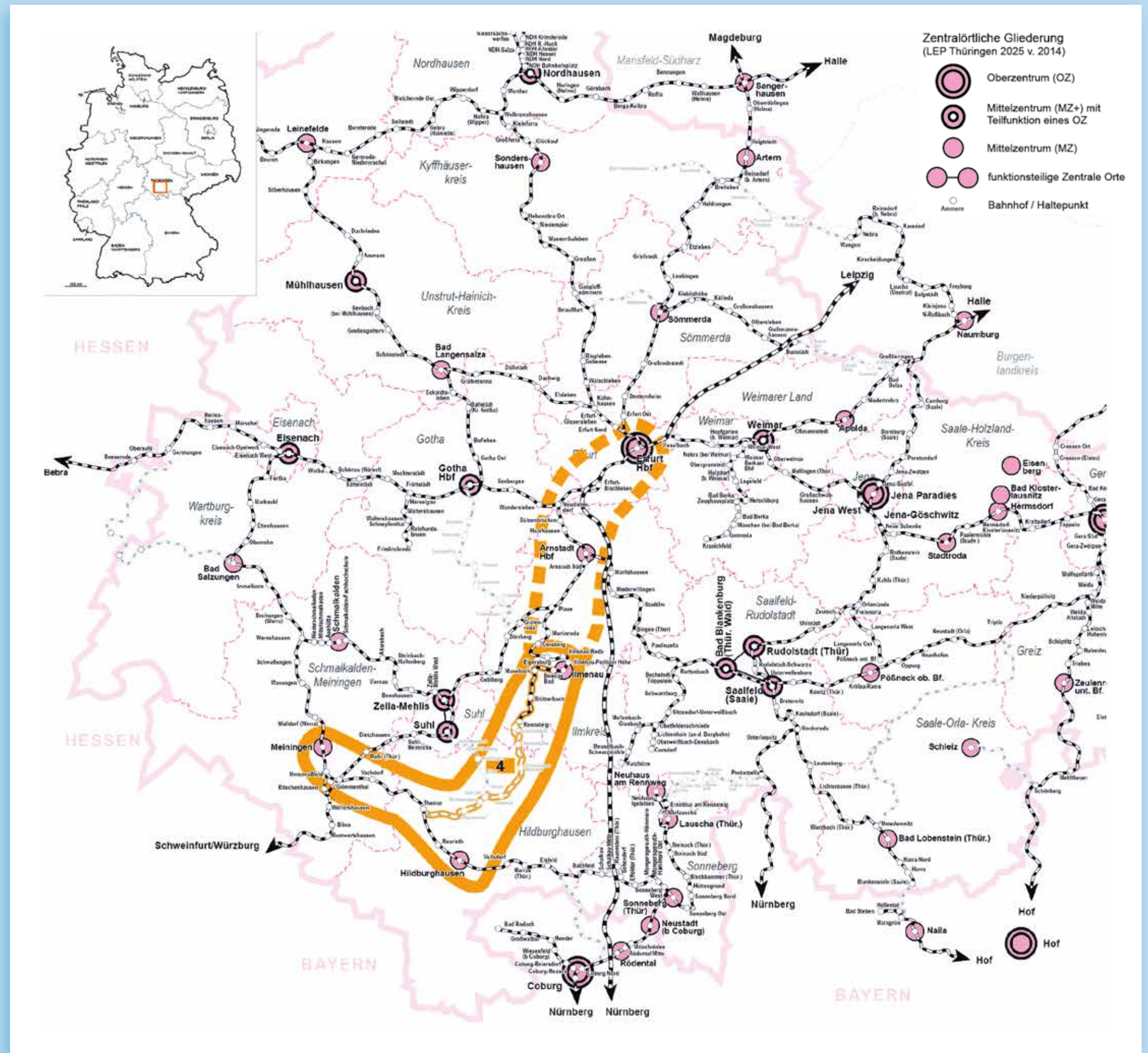
Die erforderlichen Investitionskosten für eine grundlegende und nachhaltige Sanierung der Gesamtstrecke werden auf rund 30 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen 700.000 Euro/km. Die Rennsteigbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 3,30 von 5 möglichen Punkten.

Am Standort Schleusingen existiert ein aufkommensstarker Transportkunde mit Potenzialen für den SGV. Darüber hinaus ist der Streckenabschnitt Schleusingen–Themar für Holztransporte von Bedeutung und wird bereits heute regelmäßig genutzt.

Allein aus einer möglichen Verlagerung von Transporten am Standort Schleusingen auf die Schiene resultiert ein jährliches Einsparpotenzial von mehr als 2.000 t CO₂. Damit würde ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, allerdings wären für die SPNV-Ertüchtigung auch Eingriffe in ein FFH-Gebiet zwischen Rennsteig und Schleusingerneuendorf notwendig.

Trotz einer recht hohen absoluten Anzahl der für die Gesamtstrecke prognostizierten 950 Fahrten pro Tag erreicht die Strecke eine eher geringe durchschnittliche Querschnittsbelegung. Die für die Gesamtstrecke ermittelten Einsteiger verteilen sich auf mehrere Streckenabschnitte, sodass für die Gesamtstrecke nur eine geringe Querschnittsbelegung von 206 Pkm/Strkm erreicht wird. Der Abschnitt Ilmenau–Rennsteig erreicht dabei 257 Pkm/Strkm, der Abschnitt Rennsteig–Themar 181 Pkm/Strkm.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gutachter die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Schleusingen–Themar zur nachhaltigen Verlagerung größerer Gütertransportmengen auf die Schiene. Die Bestellung von Leistungen im SPNV auf den Streckenabschnitten Rennsteig - Schleusingen und Schleusingen - Themar wird auf Grund der geringen Querschnittsbelegung nicht erwartet und sollte aus Sicht des Gutachters nicht weiterverfolgt werden. Das TMIL begleitet die Bemühungen der Akteur:innen vor Ort zur umfassenden Ertüchtigung des Streckenabschnitts Schleusingen - Themar für den SGV und unterstützt regionale Initiativen für intermodale Entwicklungskonzepte entlang der Rennsteigbahn (siehe Kapitel 8).



Probstzella - Ernstthal am Rennsteig (Max- und Moritz-Bahn)

Die 23 km lange Max- und Moritz-Bahn verbindet Probstzella mit Ernstthal am Rennsteig. Die Bahnstrecke diente der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. In Ernstthal bestünde Anschluss in Richtung Neuhaus am Rennweg und Sonneberg. Die Max- und Moritz-Bahn hätte somit eine Ergänzungsfunktion im regionalen Streckennetz.

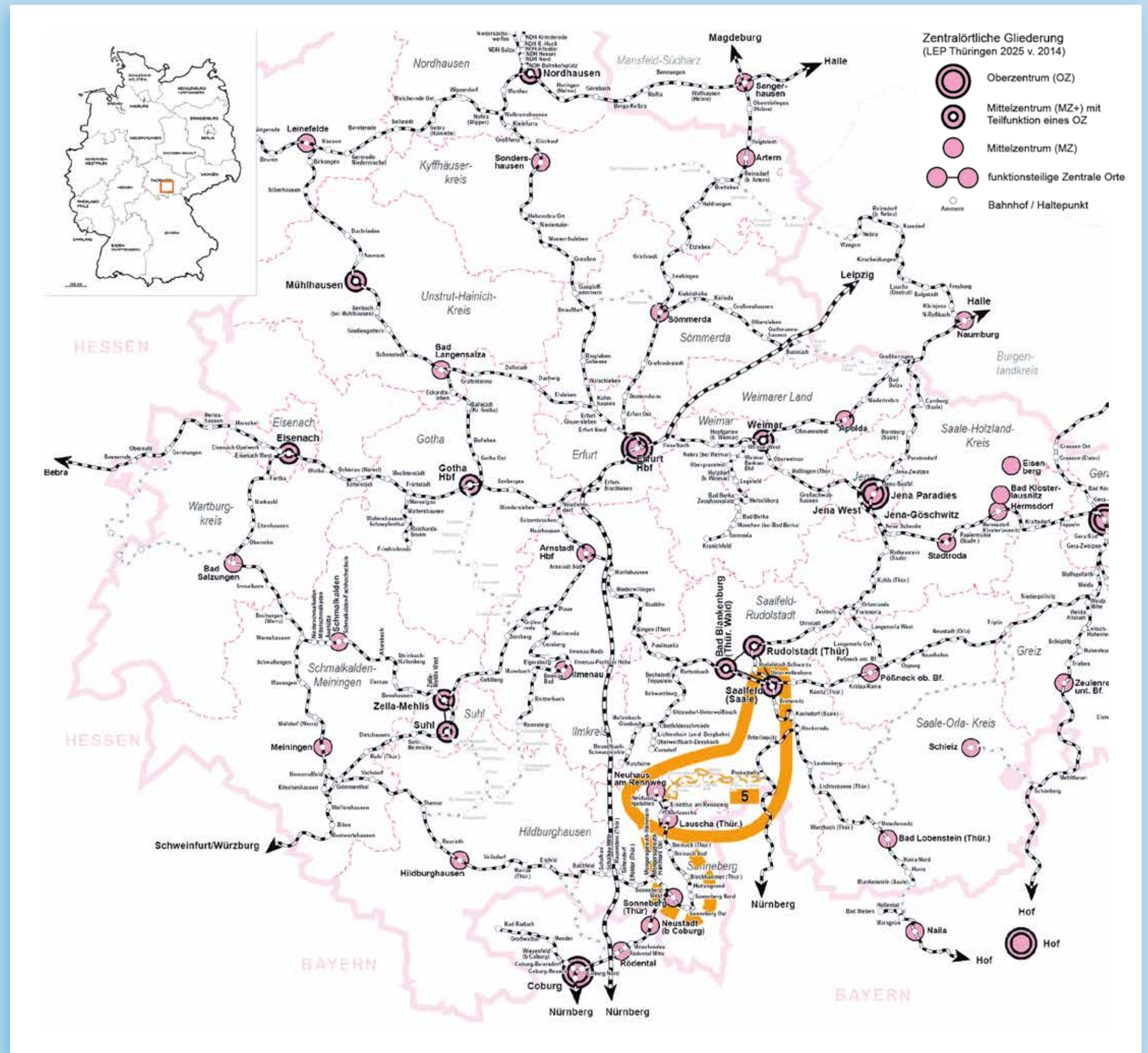
Die Bahnstrecke ist stillgelegt und in keinem betriebsfähigen Zustand. Eine Inbetriebnahme zum Zwecke des Eisenbahnverkehrs erfordert eine umfangreiche Instandsetzung. So müssen der Oberbau, Stützbauwerke, der Froschbergtunnel, Durchlässe und Brückenbauwerke grundlegend saniert bzw. neu errichtet werden. Die anspruchsvolle Topografie wäre eine zusätzliche Herausforderung für die Bau- bzw. Erhaltungsarbeiten.

Die erforderlichen Investitionskosten für eine grundlegende und nachhaltige Sanierung der Gesamtstrecke werden auf mindestens 45 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen zwei Millionen Euro/km. Die Max- und Moritz-Bahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 2,34 von 5 möglichen Punkten.

Entlang der Strecke gibt es zahlreiche Unternehmen mit potenziellem Transportbedarf für den SGV. Diese Bedarfe sind jedoch aus Sicht des Gutachtens zu unkonkret bzw. zu unverbündlich, als dass sie die erheblichen Investitionen in der Eisenbahninfrastruktur rechtfertigen würden.

Auch das prognostizierte Reisendenpotenzial für den SPNV ist niedrig. So sind maximal 394 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) auf der Gesamtstrecke erreichbar, die Querschnittsbelegung ist mit 180 Pkm/Strkm deutlich geringer, so dass nach Aussage des Gutachtens keine Bestellung von SPNV-Leistungen zu erwarten ist. Die Lage der Bahnhöfe an der Strecke wirkt sich hierbei zusätzlich negativ aus. So kann bspw. die Anbindung an Saalfeld besser, z. B. mit kürzerer Reisezeit, über die innerörtlich angebundenen Haltestellen der bestehenden landesbedeutsamen Buslinie gewährleistet werden.

Insgesamt steht aus Sicht des Gutachtens einem hohen Reaktivierungsaufwand für die Strecke wenig Potenzial im Personen- und Güterverkehr gegenüber. Der Gutachter empfiehlt vor diesem Hintergrund, die Reaktivierung der Max- und Moritz-Bahn zwischen Probstzella und Ernstthal am Rennsteig als öffentliche Eisenbahn aus verkehrlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen nicht weiterzuverfolgen. Der durch den Förderverein Max- und Moritz-Bahn e.V. organisierte und betriebene Tourismus- und Freizeitverkehr bleibt von dieser Empfehlung unberührt.



Pfefferminzbahn
Straußfurt–Sömmerda–Buttstädt–Großheringen

Die 53 km lange Pfefferminzbahn verbindet den Bahnhof Straußfurt an der Bahnstrecke Wolkramshausen–Erfurt mit dem Bahnhof Großheringen. Die Pfefferminzbahn dient/e als Nebenbahn der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. In der Kreisstadt Sömmerda kreuzt die Strecke die Hauptbahn Erfurt–Sangerhausen. Die Strecke verbindet drei Korridore des SPNV und bildet somit eine Ergänzung im regionalen Streckennetz.

Die Strecke ist in einem betriebsfähigen Zustand und wird durchgehend im SGV befahren. Der Streckenabschnitt Sömmerda–Buttstädt wird durch regelmäßigen SPNV bedient. Für eine Erhöhung der Gebrauchswerte der Strecke müssten punktuelle Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt werden.

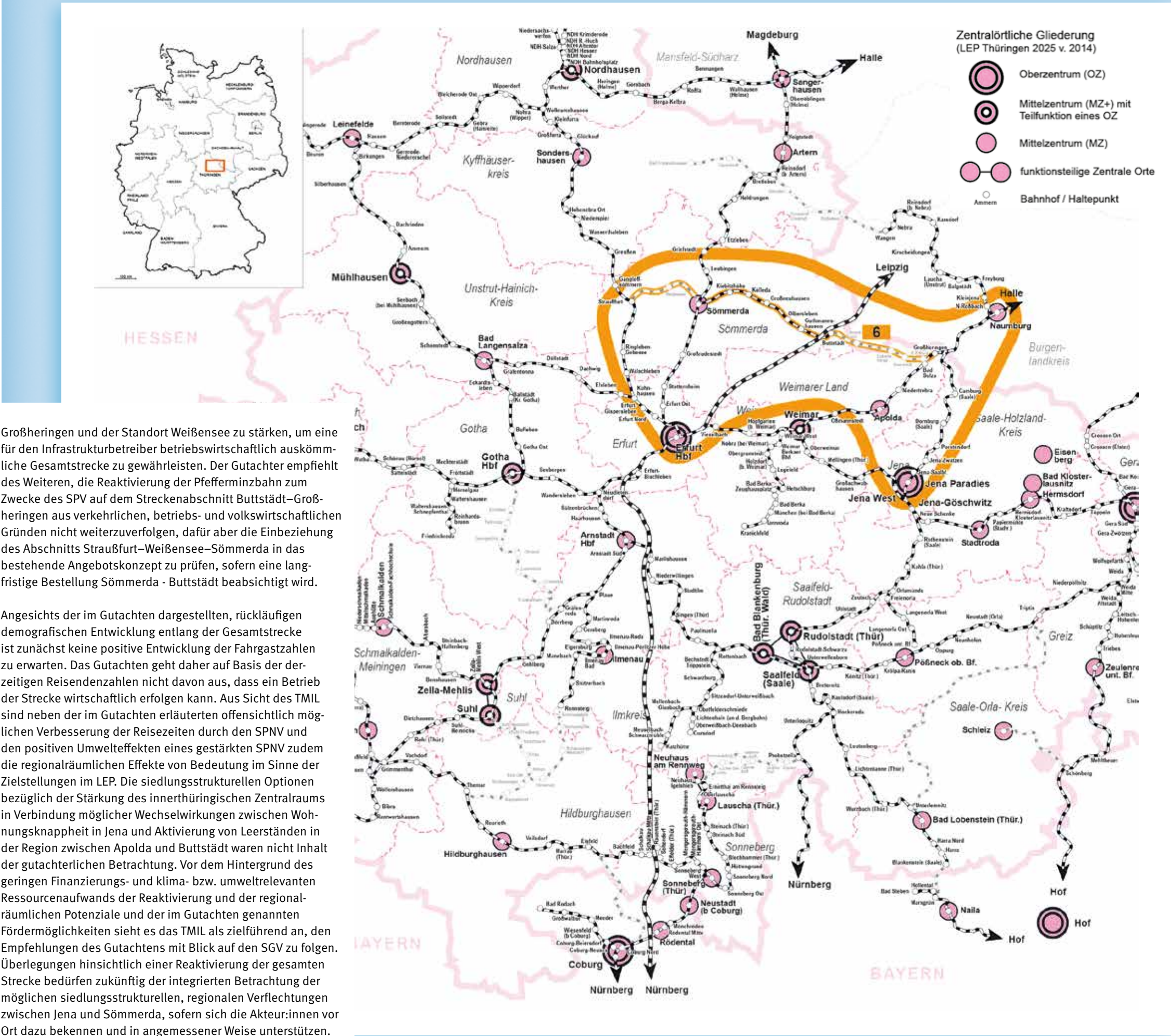
Die erforderlichen Investitionskosten werden auf sechs Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen 200.000 Euro/km. Die Pfefferminzbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 3,68 von 5 möglichen Punkten.

Durch in Köllda, Buttstädt, Eckartsberga und Weißensee ansässige Unternehmen wird die Strecke regelmäßig im SGV genutzt. Besondere Bedeutung hat diese Strecke für das Industriegebiet in Köllda, das über ein Industriestammgleis bedient wird. Weitere Potenziale ergeben sich aus möglichen Verlagerungseffekten von Transporten auf die Schiene am Standort Weißensee.

Im SPNV würden bei einer Reaktivierung der Gesamtstrecke Straußfurt - Großheringen 420 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger, zusätzlich zur bestehenden SPNV-Nachfrage Sömmerda–Buttstädt) erreicht, bei einer Durchbindung bis Jena 547 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger). Für die ausschließliche Reaktivierung zwischen Buttstädt und Großheringen wurden lediglich 73 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) ermittelt. Eine Durchbindung bis Jena könnte diesen Wert auf 175 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) steigern. Da wenige Fahrgäste die Strecke jedoch über ihre gesamte Länge nutzen werden, liegt die durchschnittliche Querschnittsbelegung mit 202 Pkm/Strkm (Straußfurt–Großheringen) allerdings deutlich niedriger. Die höchste durchschnittliche Querschnittsbelegung wird im Abschnitt Straußfurt–Sömmerda mit 287 Pkm/Strkm erreicht. Bei ausschließlicher Reaktivierung des Abschnitts Buttstädt–Großheringen wird in diesem Abschnitt lediglich eine durchschnittliche Querschnittsbelegung von 58 Pkm/Strkm erreicht.

Der Gutachter konstatiert, dass auf nahezu allen betrachteten Relationen der SPNV im Vergleich zum Busverkehr eine Fahrzeitverbesserung erreichen kann, dies gilt insbesondere für die Strecke Straußfurt–Sömmerda. Aus der Verlagerung von Fahrten des MIV ergibt sich aus Sicht des Gutachters aus der prognostizierten geringen Menge an zu verlagerndem Straßengüterverkehrs auf die Schiene nur ein geringes CO₂-Einsparpotenzial. Andererseits werden aus der Verlagerung von Fahrten des MIV und des Straßengüterverkehrs auf die Schiene keine herausragenden Einsparungen von Schadstoffemissionen erwartet

Aus Sicht des Gutachters sollte vor allem der Streckenabschnitt Sömmerda–Köllda langfristig als wichtige Strecke für den SGV gesichert werden. Ebenso sind die Güterverkehre in Richtung



Großheringen und der Standort Weißensee zu stärken, um eine für den Infrastrukturbetreiber betriebswirtschaftlich auskömmliche Gesamtstrecke zu gewährleisten. Der Gutachter empfiehlt des Weiteren, die Reaktivierung der Pfefferminzbahn zum Zwecke des SPV auf dem Streckenabschnitt Buttstädt–Großheringen aus verkehrlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen nicht weiterzuverfolgen, dafür aber die Einbeziehung des Abschnitts Straußfurt–Weißensee–Sömmerda in das bestehende Angebotskonzept zu prüfen, sofern eine langfristige Bestellung Sömmerda - Buttstädt beabsichtigt wird.

Angesichts der im Gutachten dargestellten, rückläufigen demografischen Entwicklung entlang der Gesamtstrecke ist zunächst keine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen zu erwarten. Das Gutachten geht daher auf Basis der derzeitigen Reisendenzahlen nicht davon aus, dass ein Betrieb der Strecke wirtschaftlich erfolgen kann. Aus Sicht des TMIL sind neben der im Gutachten erläuterten offensichtlich möglichen Verbesserung der Reisezeiten durch den SPNV und den positiven Umwelteffekten eines gestärkten SPNV zudem die regionalräumlichen Effekte von Bedeutung im Sinne der Zielstellungen im LEP. Die siedlungsstrukturellen Optionen bezüglich der Stärkung des innerthüringischen Zentralraums in Verbindung möglicher Wechselwirkungen zwischen Wohnungsknappheit in Jena und Aktivierung von Leerständen in der Region zwischen Apolda und Buttstädt waren nicht Inhalt der gutachterlichen Betrachtung. Vor dem Hintergrund des geringen Finanzierungs- und klima- bzw. umweltrelevanten Ressourcenaufwands der Reaktivierung und der regionalräumlichen Potenziale und der im Gutachten genannten Fördermöglichkeiten sieht es das TMIL als zielführend an, den Empfehlungen des Gutachtens mit Blick auf den SGV zu folgen. Überlegungen hinsichtlich einer Reaktivierung der gesamten Strecke bedürfen zukünftig der integrierten Betrachtung der möglichen siedlungsstrukturellen, regionalen Verflechtungen zwischen Jena und Sömmerda, sofern sich die Akteur:innen vor Ort dazu bekennen und in angemessener Weise unterstützen.

Unstrutbahn Wangen–Artern

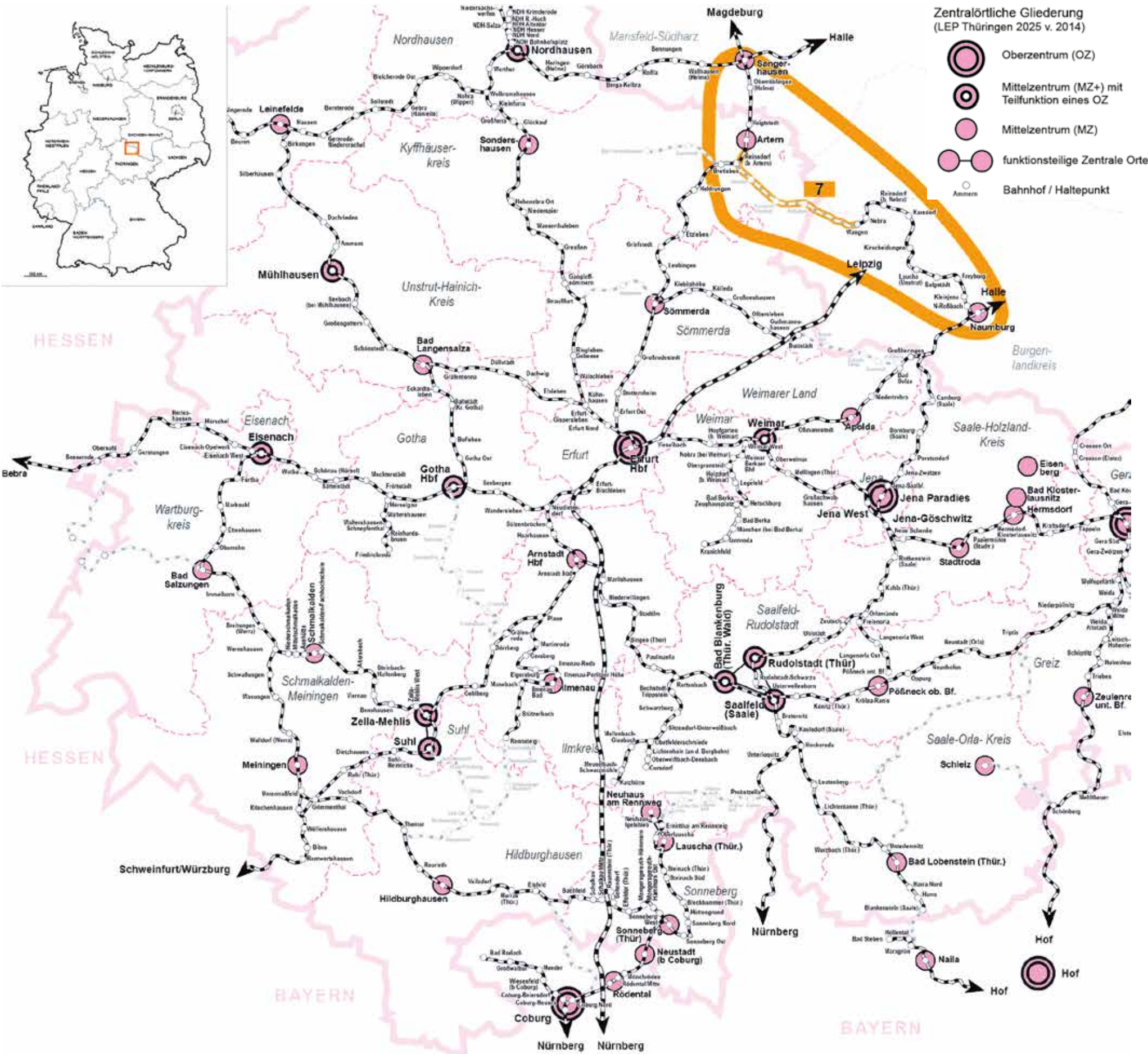
Der 23 km lange Abschnitt Wangen - Artern der insgesamt 55 km langen Unstrutbahn diene als eingleisige Nebenstrecke der lokalen Erschließung im Personen- und Güterverkehr. Die Strecke verbindet zwei Linien des SPNV miteinander und stellt zudem eine Anbindung des Mittelzentrums Artern an den SPNV in Naumburg her. Die Unstrutbahn bildet somit einen grenzüberschreitenden Lückenschluss im regionalen Streckennetz der Länder Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Der Reaktivierungsaufwand für die Unstrutbahn ist auf Grund des aktuellen Zustands der Bahnanlagen und notwendiger Brückensanierungen hoch. Die Strecke verfügt über eine Betriebsgenehmigung, ist in Abschnitten jedoch technisch gesperrt. Die erforderlichen Investitionskosten werden auf 34 Millionen Euro geschätzt. Die spezifischen Investitionskosten betragen 1,3 Millionen Euro/km. Die Unstrutbahn erreicht in der Nutzwertanalyse des Gutachters eine Gesamtpunktzahl von 2,92 von 5 möglichen Punkten.

Im Zuge der Untersuchungen für das Gutachten konnten keine relevanten Potenziale im SGV identifiziert werden. Rückmeldung von Anrainer-Unternehmen erfolgten abschlägig oder blieben aus. Gering ist ebenfalls das durch eine Reaktivierung zu erwartende Reisendenpotenzial, das bei 428 Fahrten pro Tag (Summe der Einsteiger) auf der Gesamtstrecke und einer deutlich geringeren Querschnittsbelegung von 171 Pkm/Strkm liegt, so dass das Gutachten nicht von einer Bestellung von Leistungen im SPNV ausgeht.

Entsprechend des geringen Verlagerungspotenzials und geringen Besetzungsgrads verursacht die Unstrutbahn aus Sicht des Gutachters höhere CO₂-Emissionen als der MIV und der StPNV. Im Ergebnis steht aus Sicht des Gutachters einem hohen Reaktivierungsaufwand wenig Potenzial im Personen- und Güterverkehr gegenüber.

Das Gutachten empfiehlt daher, die Reaktivierung der Unstrutbahn zwischen Wangen und Artern zum Zwecke des StPNV bzw. des SGV aus verkehrlichen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Gründen nicht weiterzuverfolgen. Unabhängig davon wird vom Gutachter eine Prüfung der Verlängerung der vom Land Sachsen-Anhalt bestellten Linie RB 77 (Naumburg (Saale) - Wangen) von Wangen nach Roßleben empfohlen. Eine etwaige Entscheidung ist auch von der Position des benachbarten SPNV-Aufgabenträgers in Sachsen-Anhalt sowie ausreichend Finanzmitteln abhängig.



Werrabahn Lückenschluss Coburg–Südthüringen

Der rund 20 km lange ehemalige Streckenabschnitt Eisfeld–Coburg wurde im Rahmen der deutschen Teilung für den Eisenbahnverkehr unterbrochen und ist in Teilen überbaut.

Der Lückenschluss Südthüringen–Coburg wurde durch den Freistaat Thüringen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, jedoch hat der Bund das Projekt im Ergebnis der Maßnahmenbewertung nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes wäre eine Reaktivierung der Strecke als Regionalbahnverbindung in der Relation Eisenach–Coburg im Zweistundentakt vorbehaltlich der in Bayern geltenden Reaktivierungskriterien sinnvoll.

Es wurden zwei mögliche Trassierungsvarianten für den Lückenschluss geprüft:

- Bad Rodach–Hildburghausen (Trasse A)
- Eisfeld–Coburg (Trasse B).

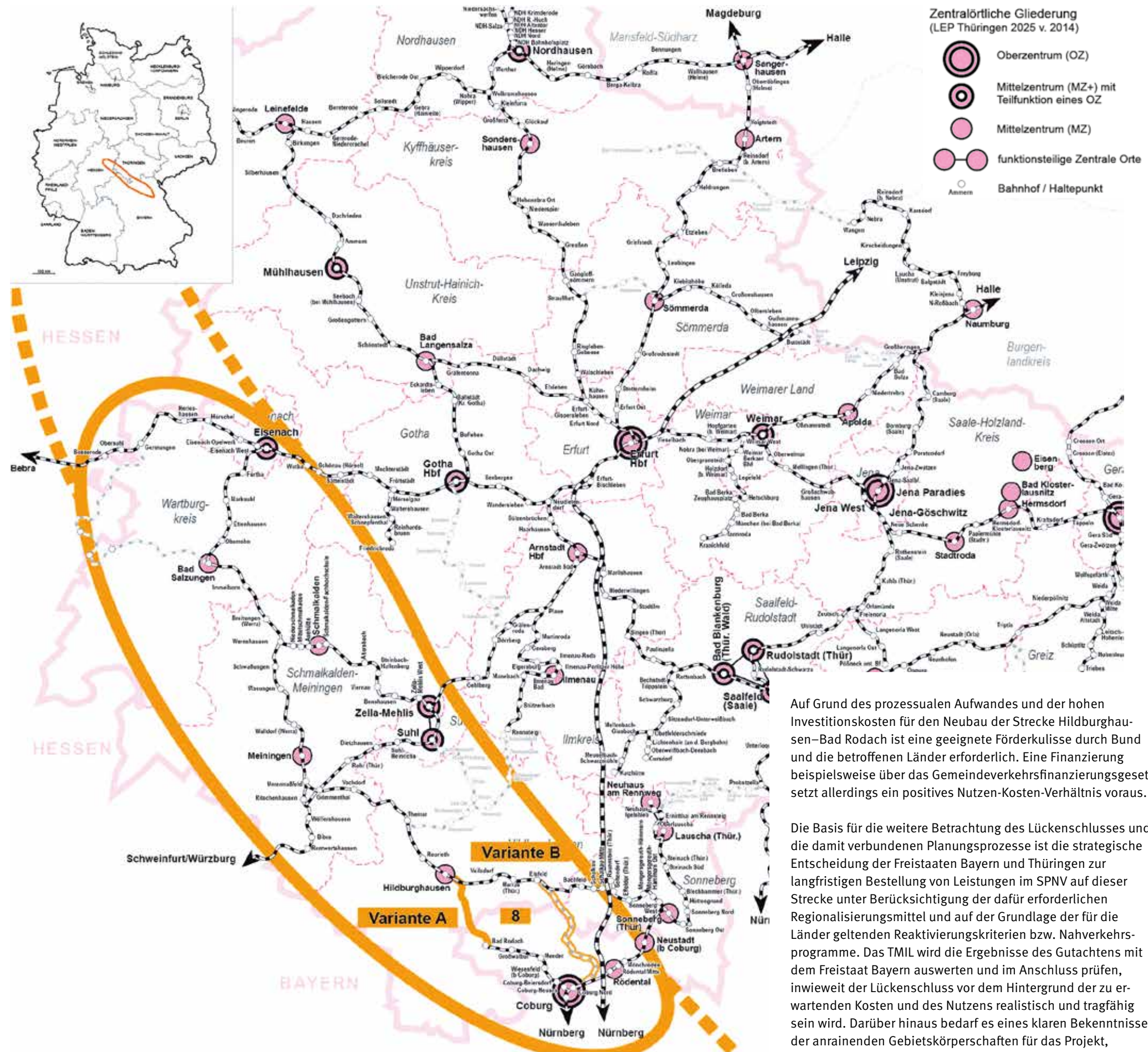
Entlang dieser Trassen wurden verschiedene Varianten untersucht und nach Machbarkeit, Kosten und Potenzial bewertet. Die Untersuchungsergebnisse sind im Kapitel 12 des Gutachtens detailliert dargestellt.

Im Rahmen dieses Gutachtens hat die Werrabahn als länderübergreifende Eisenbahnverbindung auf Grund der hohen verkehrspolitischen Bedeutung für die Region einen besonderen Stellenwert. Auch ihre Bedeutung für die Entwicklung der demografisch und wirtschaftlich stabilen Region wird seitens des Gutachters als vergleichsweise hoch eingeschätzt. Bei allen untersuchten Streckenvarianten handelt es sich allerdings faktisch um eine Neubaustrecke mit erheblichem planerischen und baulichen Aufwand.

Der Gutachter empfiehlt für eine weitere Betrachtung und nach Abwägung aller Parameter die Variante A2 (Bad Rodach–Südmumfahrung) als Vorzugsvariante. Diese Variante erscheint kostenseitig in Bezug auf das zu erwartende Reisendenpotenzial verhältnismäßig. Aus Sicht des Gutachters sollten die anderen Varianten auf Grund des hohen Aufwandes, der unverhältnismäßig hohen Kosten oder der erheblichen Eingriffe in die Natur nicht favorisiert werden.

Die Investitionskosten für die rund 13 km lange Strecke (Variante A2) werden auf mindestens 66 Millionen Euro geschätzt, davon anteilig rund 46 Millionen Euro in Thüringen. Die spezifischen Investitionskosten betragen demnach fünf Millionen Euro/km. Der Lückenschluss zwischen Coburg und Südthüringen (Werrabahn) erreicht in der Nutzwertanalyse 2,33 von 5 möglichen Punkten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass es sich zwischen Bad Rodach und Hildburghausen um eine Neubaustrecke handelt.

Für die Gesamtstrecke Hildburghausen–Bad Rodach–Coburg wird eine Querschnittsbelegung von 663 Pkm/Strkm, für den Abschnitt Hildburghausen–Bad Rodach von 347 Pkm/Strkm ermittelt.



Auf Grund des prozessualen Aufwandes und der hohen Investitionskosten für den Neubau der Strecke Hildburghausen–Bad Rodach ist eine geeignete Förderkulisse durch Bund und die betroffenen Länder erforderlich. Eine Finanzierung beispielsweise über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz setzt allerdings ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis voraus.

Die Basis für die weitere Betrachtung des Lückenschlusses und die damit verbundenen Planungsprozesse ist die strategische Entscheidung der Freistaaten Bayern und Thüringen zur langfristigen Bestellung von Leistungen im SPNV auf dieser Strecke unter Berücksichtigung der dafür erforderlichen Regionalisierungsmittel und auf der Grundlage der für die Länder geltenden Reaktivierungskriterien bzw. Nahverkehrsprogramme. Das TMIL wird die Ergebnisse des Gutachtens mit dem Freistaat Bayern auswerten und im Anschluss prüfen, inwieweit der Lückenschluss vor dem Hintergrund der zu erwartenden Kosten und des Nutzens realistisch und tragfähig sein wird. Darüber hinaus bedarf es eines klaren Bekenntnisses der anrainenden Gebietskörperschaften für das Projekt, insbesondere durch die Städte Bad Rodach und Hildburghausen sowie die Landkreise Coburg und Hildburghausen.

6.2.3 Tabelle 4: Tabellarischer Vergleich der Nutzwertanalyse aller Strecken sowie der Handlungsoptionen und Rahmenbedingungen ihrer Umsetzung

Strecke	untersuchte Variante	Investitionskosten ~ in Mio. €	Nutzen SGV	Nutzen SPNV (Querschnittsbelegung) in Pkm/Strkm	Gesamtnutzwert nach Nutzwertanalyse Punktwerte 1–5	Handlungsempfehlungen
Höllentalbahn	„Lückenschluss Blankenstein–Marxgrün“	40	Bedeutung durch Verkürzung der Transportwege	155	2,78	Das TMIL teilt die Einschätzung des Gutachters zu den erheblichen Potenzialen des SGV und unterstützt die Empfehlung, die Errichtung eines Gleisanschlusses durch das Höllental für den Schienengüterverkehr zu erwägen, sofern dies seitens der Akteur:innen vor Ort angestrebt wird und der Freistaat Bayern sich zur Reaktivierung des in Bayern liegenden Abschnitts der Trasse bekennt. Unter den im Gutachten genannten Bedingungen werden sodann ggf. weitere Fördermöglichkeiten geprüft.
Kyffhäuserbahn	„Stichstrecke (Artern–) Bretleben–Bad Frankenhausen“	30	Bedeutung durch langfristig gesicherte Gütertransporte	448	3,10	Im Fall einer gemeinschaftlichen Finanzierung der Streckenreaktivierung durch die Wirtschaft, den Bund und den Eisenbahninfrastrukturbetreiber für den SGV prüft das TMIL langfristig die Bestellung von Leistungen im SPNV und unterstützt auch die Anregung des Gutachters eines Modellvorhabens zum „vollautomatisierten Fahren“ auf der Strecke.
Ohratalbahn	„Gesamtstrecke Gotha–Ohrdruf –Gräfenroda“	15	Perspektivische Bedeutung durch Gütertransporte	339	3,91	Der Gutachter empfiehlt vor diesem Hintergrund für die Ohratalbahn drei Prüf Szenarien: die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gotha und den möglichen Zielbahnhöfen Ohrdruf, Crawinkel und Gräfenroda. Das TMIL teilt die Einschätzung der Gutachter, dass die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts durch das EIU und die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur Vermeidung von Parallelverkehren von StPNV und SPNV Voraussetzung für die Prüfung von Bestellungen von Leistungen im SPNV sind. Im Rahmen der Überprüfung wären zwingend Vor- und Nachteile der jeweiligen öffentlichen Verkehrssysteme im Rahmen umfassender Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren vor Ort zu klären.
	„Teilstrecke Nord Gotha–Ohrdruf“	9		497		
Rennsteigbahn	„Gesamtstrecke Ilmenau–Rennsteig–Themar“	30	Perspektivische Bedeutung durch langfristig gesicherte Gütertransporte	206	3,30	Das TMIL unterstützt regionale Initiativen für intermodale Entwicklungskonzepte entlang der Rennsteigbahn.
	„Teilstrecke Nord Ilmenau–Rennsteig“	2		257		
	„Teilstrecke Süd Rennsteig–Themar“	28		181		Der Gutachter empfiehlt die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Schleusingen–Themar zur nachhaltigen Verlagerung größerer Gütertransportmengen auf die Schiene. Das TMIL unterstützt die Bemühungen der Akteur:innen vor Ort zur umfassenden Ertüchtigung des Streckenabschnitts Schleusingen–Themar für den SGV.
Max- und Moritz-Bahn	„Gesamtstrecke Probstzella– Ernstthal am Rennsteig“	45		180	2,34	Das TMIL teilt die Einschätzung des Gutachters, dass die Reaktivierung dieser Strecke auf Grund des erheblichen Reaktivierungsaufwands im Verhältnis zu geringen Potentialen im SPNV sowie unspezifischen Bedarfen im SGV unwirtschaftlich ist. Der durch den Förderverein Max- und Moritzbahn e.V. organisierte und betriebene Tourismus- und Freizeitverkehr bleibt von dieser Empfehlung unberührt.
Pfefferminzbahn	„Gesamtstrecke Straußfurt–Großheringen“	6	Bedeutung durch Gütertransporte	202	3,68	Das TMIL befürwortet die Einschätzung des Gutachters, die Gesamtstrecke langfristig für den SGV zu sichern.
	„Teilstrecke West Straußfurt– Sömmerda“	5	Bedeutung durch Gütertransporte	287		Das TMIL befürwortet die Empfehlung des Gutachters, die Bestellung von SPNV-Leistungen bei langfristiger Bestellung von SPNV zwischen Sömmerda und Buttstädt auch für diesen Abschnitt zu prüfen.
	„Teilstrecke Ost Buttstädt–Großheringen“	1	Bedeutung durch Gütertransporte	58		Der Gutachter empfiehlt, die Bestellung von Leistungen im SPNV auf diesem Streckenabschnitt auf Grund der geringen Fahrgastpotenziale nicht weiterzuverfolgen, wobei die siedlungsstrukturellen Effekte (Stärkung des innerthüringischen Zentralraums in Verbindung mit Wechselwirkungen zwischen Wohnungsknappheit in Jena und Aktivierung von Leerständen in der Region zwischen Apolda und Buttstädt) nicht Inhalt der gutachterlichen Betrachtung waren. Aus Sicht des TMIL sollten diese neben den laut Gutachten möglichen Verbesserung der Reisezeiten und den positiven Umwelteffekten eines gestärkten SPNV in einer zukünftigen integrierten Betrachtung Berücksichtigung finden. Eine solche befürwortet das TMIL, sofern die Gebietskörperschaften vor Ort sich zu einer Reaktivierung der gesamten Strecke bekennen und diese in angemessener Weise unterstützen.
Unstrutbahn	„Teilstrecke Wangen–Artern“	34		171	2,92	Das TMIL befürwortet die Empfehlung des Gutachters, die Verlängerung der Linie RB 77 (Naumburg - Wangen) von Wangen nach Roßleben im Benehmen mit dem benachbarten Aufgabenträger in Sachsen-Anhalt zu prüfen.
Werrabahn	„Variante A1 Hildburghausen–Bad Rodach Nord(–Coburg)“	86		350		Voraussetzung für die weitere Betrachtung des Lückenschlusses und den damit verbundenen Planungsprozessen ist die strategische Entscheidung der Freistaaten Bayern und Thüringen zur langfristigen Bestellung von Leistungen im SPNV auf dieser Strecke, unter Berücksichtigung der dafür erforderlichen Regionalisierungsmittel und auf der Grundlage der für die Länder geltenden Reaktivierungskriterien bzw. Nahverkehrsprogramme. Darüber hinaus benötigt es ein klares Bekenntnis der anrainenden Gebietskörperschaften für das Projekt gemäß Punkt III. des politischen Diskussions- und Entscheidungsprozesses.
	„Variante A2 (Vorzugsvariante) Hildburghause–Bad Rodach Süd(–Coburg)“	66		347 (663) *	2,33	
	„Variante B1 Eisfeld–Oberlauter–Coburg“	146		394		
	„Variante B2 Eisfeld–Unterlauter–Bertelsdorf–Coburg“	129		406		
	„Variante B5 Eisfeld–Dörfles-Esbach–Coburg“	83		158		

* inkl. Bestandsstrecke Bad Rodach–Coburg

Quelle: Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023 sowie Kapitel 6 des vorliegenden Masterplans

6.3 Organisation des politischen Diskussions- und Entscheidungsprozesses

Infolge der systematischen Überprüfung der acht Strecken im Rahmen des Gutachtens gab das beauftragte Unternehmen Empfehlungen zu allen untersuchten Bahnstrecken ab. Auf Grund dieser Empfehlungen nimmt das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft politische Ableitungen vor. Aufbauend auf diesen Ableitungen werden nachfolgende weitere Handlungsschritte vorgeschlagen:

Reaktivierungen und Lückenschlüsse von Schienentrassen im Güter- und Personenverkehr sind Maßnahmen von besonderer struktur- und wirtschaftspolitischer ebenso wie verkehrspolitischer Bedeutung, die zugleich in erheblichem Maße auf Umwelt und Naturschutz wirken und mit großen Investitionsbedarfen einhergehen. Sie sind daher sowohl von großer regionaler ebenso wie landesweiter Bedeutung. Um dieser regional wie landesweiten Bedeutung im Entscheidungsprozess gerecht zu werden, bedarf es daher einer gemeinsamen Abstimmung, Begleitung und Partizipation aller relevanten Entscheidungsträger:innen und Betroffenen.

Um diesen Prozess zu gestalten, sollten folgende Vorhaben kombiniert werden:

1. Im Jahr 2024 soll ein Mobilitätsnetzwerk Thüringen (MoNeT) gegründet und aufgebaut werden. Ihm sollen Expert:innen aus kommunalen Spitzenverbänden, Verkehrs- sowie Fahrgastverbänden, Wirtschaft und Wissenschaft angehören. Primäre Aufgabe ist die Vernetzung, der Austausch und Wissenstransfer zwischen Thüringer Akteur:innen. In diesem Zusammenhang soll für den Bereich Masterplan Schieneninfrastruktur ein Dialogforum mit Verkehrsexpert:innen sowie Branchen- und Interessenvertreter:innen etabliert werden, um Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen in Thüringen im gesamtheitlichen und regionalen Kontext zu bewerten. Dabei werden neben den erforderlichen Maßnahmen zum Erhalt und dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur auch die Empfehlungen des Gutachtens Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen vertieft und Handlungsoptionen für die jeweilige Region und Thüringen insgesamt sondiert.
2. Darüber hinaus wird angeregt, nach der Landtagswahl 2024 mit den zuständigen parlamentarischen Mitgliedern des Thüringer Landtags, welche sich besonders für Verkehrsthemen engagieren, einen parlamentarischen Lenkungskreis ins Leben zu rufen, der die Entwicklung der Schieneninfrastruktur in ihrer gesamten Komplexität begleitet. Dabei werden auch die im Dialogforum herausgearbeiteten Handlungsoptionen für Lückenschlüsse und Reaktivierungen beraten. Eine entsprechende Entscheidungsgrundlage wird seitens des TMIL aufgrund der ressortübergreifenden und landesweiten Bedeutung in Abstimmung mit der Thüringer Staatskanzlei vorbereitet. Im Kapitel 8 werden die Aufgaben und Ziele des Mobilitätsnetzwerkes Thüringen sowie des parlamentarischen Lenkungskreises Schieneninfrastruktur näher beschrieben.

3. Das TMIL wird die Etablierung eines Programms „Back on Track“ im Jahr 2025 prüfen. Dieses Programm unterstützt regionale Initiativen und beinhaltet zwei Programmlinien, innerhalb derer Anträge gestellt werden können, sofern die jeweiligen Bedingungen erfüllt sind und im Landeshaushalt die entsprechenden Mittel sowie Personalressourcen zur landesseitigen Operationalisierung des Programms im zuständigen Ministerium und im TLBV zur Verfügung gestellt werden.

Programmlinie A: Unterstützung von vertiefenden Untersuchungen, Mobilitätsgutachten und Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ist neben dem verkehrlichen Bedarf und der volks- bzw. betriebswirtschaftlichen Darstellbarkeit bzw. Finanzierbarkeit entscheidend vom Votum der anrainenden Gebietskörperschaften und der Bevölkerung vor Ort abhängig.

Sofern die entlang der zu reaktivierenden Eisenbahnstrecke anliegenden Gebietskörperschaften gemeinsam mit den an einer Reaktivierung interessierten Akteur:innen der Wirtschaft, kommunalen Spitzenverbänden, Wirtschaftskammern, Interessengruppen und Zivilgesellschaft dies beantragen, wird das TMIL die Finanzierung einer tiefergehenden Untersuchung für die Reaktivierung jener Trassen unterstützen, die hinreichendes Potenzial für einen wirtschaftlichen Betrieb aufweisen. Basis für die Entscheidung über die Vertiefung der Untersuchungen sind die Aussagen des Gutachtens. Die vertiefenden Untersuchungen bzw. Planungen richten sich nach dem jeweiligen Status der Strecke und können beispielsweise intermodale Mobilitätsgutachten, technische Machbarkeitsstudien oder die Standardisierte Bewertung als Voraussetzung für eine mögliche Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sein.

Wo neben vorhandenen oder geplanten Fahrten im SGV Leistungen im SPNV nicht wirtschaftlich angeboten werden können, sollen im Rahmen von Mobilitätsstudien intermodal vernetzte Angebote für den ÖPNV gemeinsam mit den StPNV-Aufgabenträgern entwickelt werden. Gegenstand dieser Mobilitätsstudien ist auch die Konzeption einer Finanzierungsstrategie unter Nutzung möglicher Förderprogramme. Die konkreten Förderbedingungen für diese Programmlinie werden im Anschluss erarbeitet.

Programmlinie B: Erstellung eines integrierten Konzepts für regionale Entwicklung und Mobilität entlang ehemaliger Bahntrassen

Eisenbahnstrecken sind Ausweis historisch gewachsener funktionaler und kultureller regionaler Verflechtungen. Insbesondere Bahnhofsgebäude sind zudem oft emotionale und siedlungsstrukturell bedeutsame Orte, die vielfach auch baukulturellen Wert besitzen. Ankerorte entlang der Trassen können daher auch Ausgangs- und Knotenpunkte von räumlicher Entwicklung und neuen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum sein.

Entlang ehemaliger Eisenbahnstrecken, deren Reaktivierung auf Grund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht tragfähig

ist, sollen solche Entwicklungen durch die Konzeption intermodal vernetzter Verkehre und Mobilitätsstationen an Ankerpunkten, wie beispielsweise bestehende oder ehemalige Bahnstationen, angestoßen werden. Zusammenschlüsse bzw. Initiativen lokaler Gebietskörperschaften, der Wirtschaft, potenzieller Investor:innen, von Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen sowie der Zivilgesellschaft können sich um finanzielle Unterstützung entsprechender integrierter Entwicklungskonzepte bewerben. Die konkreten Förderbedingungen für diese Programmlinie werden im Anschluss erarbeitet.

4. Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken stellt vor dem Hintergrund der anstehenden Aufgaben im Schienenverkehr und bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen eine zusätzliche Aufgabe im Verkehrsressort dar, deren Umsetzung mit zusätzlichen Mitteln im Landeshaushalt untersetzt werden muss. Neben der Finanzierung von Machbarkeitsstudien, Planungen und investiven Maßnahmen umfasst das auch Mittel für die Personalisierung der zuständigen Stellen im TMIL und im TLBV. Dabei sind die jeweils notwendigen Ressourcen abhängig vom jeweiligen Reaktivierungsszenario. Für die unterschiedlichen Maßnahmen sind je nach Eigentümer und Betreiber der Infrastrukturen, Aufgabenträger oder Maßnahmenträger sowie entsprechend dem verkehrlichen Zweck unterschiedliche Finanzierungs- und Förderungsmöglichkeiten seitens Land, Bund oder EU gegeben, die im Rahmen aller weiteren Machbarkeitsstudien und Konzeptionen präzise zu bestimmen und auszuschöpfen sind.

7. Ein starker Schienenverkehr braucht eine stabile Finanzierung! Finanzierungsmodelle für die Stärkung des Schienenverkehrs

Für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur und die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs bedarf es erheblicher Investitionen und zusätzlicher Mittel in den nächsten Jahrzehnten. Die gesetzliche Verantwortung für Bau und Erhalt von öffentlicher Schieneninfrastruktur obliegt dem Bund bzw. der DB Netz AG. Vor dem Hintergrund des aus der fortschreitenden Überalterung der Schieneninfrastruktur resultierenden, weiter zunehmenden Erneuerungsbedarfs hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bereits im Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ formuliert. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle aus Sicht des Freistaats Thüringen erforderlichen bzw. wünschenswerten Infrastrukturmaßnahmen vom Bund bzw. der DB Netz AG realisiert werden können. Das bisherige Engagement des Freistaats Thüringen zur finanziellen Unterstützung geeigneter Maßnahmen muss daher fortgeführt und verstärkt werden. Eine alleinige Ko-Finanzierung aus den nicht auskömmlichen Regionalisierungsmitteln kann – auch angesichts der stark steigenden Kosten für die Leistungsbestellungen – nicht erfolgen. Vielmehr sind diese Investitionen nicht ohne zusätzliche Mittel aus dem Landeshaushalt des Freistaats zu schultern.

7.1 Förderinstrumente des Bundes

Für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur bestehen verschiedene Finanzierungsinstrumente bzw. Fördermöglichkeiten seitens des Bundes. Dabei wird u. a. nach dem Verkehrszweck, der Verkehrsmenge, der strategischen Bedeutung sowie dem Eigentümer der Infrastruktur unterschieden.

Im Folgenden werden Finanzierungsmodelle bzw. Fördererinstrumente für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur mit Projektbezug Masterplan Schieneninfrastruktur Thüringen dargestellt.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Das Bundeschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Die Finanzierungsoptionen, von denen der Bund künftig Gebrauch machen kann, beziehen sich auch auf die Übernahme von Kosten

- ▶ für einmalig anfallenden Aufwand, z. B. Elektrifizierung von Strecken,
- ▶ für Unterhaltung und Instandhaltung,
- ▶ für bauliche Maßnahmen auf Grund rechtlicher Auflagen wie etwa Denkmalschutz,

- ▶ für IT-Leistungen im Rahmen der Digitalisierung,
- ▶ für nachhaltige beziehungsweise erweiterte Ersatzinvestitionen wie die Anpassung von Bahnsteigen sowie
- ▶ für Folgekosten bei vom Bund initiierten Investitionsprogrammen für Barrierefreiheit und Lärmsanierung.

Folgende im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) bzw. des Bedarfsplans Schiene hinterlegten Projekte betreffen den Freistaat Thüringen:

- ▶ ABS Weimar–Gera–Gößnitz (Elektrifizierung der MDV)
- ▶ ABS Gotha–Leinefelde (Elektrifizierung und Ausbau)
- ▶ ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (grundlegende Streckenerneuerung der *Sachsen-Franken-Magistrale*)
- ▶ NBS/ABS Fulda–Gerstungen
- ▶ Überwerfungsbauwerke Erfurt Hbf im Ost- und Westkopf (aus dem Deutschlandtakt abgeleitete Maßnahme)
- ▶ V-Terminal Erfurt-Vieselbach (Erhöhung der Leistungsfähigkeit)
- ▶ 740 m-Programm (Ermöglichung längerer Güterzüge)
- ▶ Bau eines zusätzlichen Überholgleises in Eischleben (NBS Erfurt–Ebensfeld) zur Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr (aus dem Deutschlandtakt abgeleitete Maßnahme)

Weiterführende Informationen zu diesen Projekten werden in den Kapiteln 4.2.1.1 bzw. 4.2.4 gegeben.

Darüber hinaus wurde die Höllentalbahn jüngst in den Potenziellen Bedarf des Bedarfsplans aufgenommen.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Diese Vereinbarung zwischen dem Bund und der DB regelt die Finanzierung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen im bundeseigenen Eisenbahnnetz. Davon abzugrenzen ist die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen, die insbesondere über das BSWAG und das GVFG erfolgt.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III ist am 1. Januar 2020 mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2020–2029) in Kraft getreten. Sie sieht bis 2030 insgesamt 86 Milliarden Euro für Ersatzinvestition und Instandhaltung vor (davon 62 Milliarden Euro Finanzierungsanteil des Bundes und 24 Milliarden Euro Anteil der Deutschen Bahn AG).

Die Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III regelt Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur, die dem SPNV dienen. In Thüringen wird mit der Vereinbarung im Wesentlichen der Ausbau der Strecke Erfurt–Nordhausen umgesetzt (Projekt ERNO), so dass hier für weitere Maßnahmen kein finanzieller Spielraum besteht.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden bietet der Bund den Ländern im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes die Möglichkeit, Großvorhaben der Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanzieren zu können.

Mit dem rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wurden diese Möglichkeiten noch wesentlich verbessert. Es wurde eine Vielzahl neuer Fördertatbestände zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV geschaffen, die zur Verfügung gestellten Bundesfinanzhilfen aufgestockt, die Mindestvorhabengröße abgesenkt sowie die Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände erhöht. Dadurch können die Länder und Kommunen den ÖPNV noch umfassender verbessern und attraktiver gestalten.

Gemäß § 6 Absatz 1 Nr. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz können Vorhaben gefördert werden, deren zuwendungsfähige Kosten zehn Millionen Euro überschreiten, wobei die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände möglich ist.

Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz können ausschließlich in Verbindung mit stattfindendem oder geplantem SPNV beantragt werden. So kann z. B. die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken zum Zwecke des ÖPNV mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Voraussetzung für die Bewilligung von Fördergeldern nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist eine vorausgehende Wirtschaftlichkeitsberechnung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis. Eine Finanzierung mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kommt grundsätzlich beispielsweise für den zweigleisigen Ausbau auf der MDV in Betracht (vgl. Kapitel 4.2.1).

Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)

Der Bund fördert gemäß Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Seit einer Gesetzesnovelle im Jahre 2021 umfasst dies neben Ersatzinvestitionen auch Neu- und Ausbauvorhaben.

Förderfähig sind Ersatzinvestitionen in Schienenwege,

- ▶ die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 km/h befahren werden können,

- ▶ die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 t und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 t pro Meter aufnehmen können (Streckenklasse C2),

- ▶ die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,

- ▶ auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat und voraussichtlich auch künftig stattfinden wird.

Förderfähig sind Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus, wenn

- ▶ die Investitionen die Durchführung von Verkehren des Schienengüterfernverkehrs verbessern oder ermöglichen,
- ▶ die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen mit einer Streckengeschwindigkeit von in der Regel mindestens 50 km/h befahren werden können,
- ▶ die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 22,5 t und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 8 t pro Meter aufnehmen können (Streckenklasse D4),
- ▶ eine nicht bundeseigene Eisenbahn zur Durchführung der Investitionen berechtigt ist und die Schienenwege betreibt oder betreiben wird,
- ▶ für die Investitionen zum Zeitpunkt der schriftlichen Antragstellung alle erforderlichen planungsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind,
- ▶ der Kapitalwert der Investitionen nach der Kapitalwertmethode ohne Förderung negativ ist und mit Förderung mindestens null beträgt und
- ▶ aus den auf diesen Schienenwegen auf Grund der Investitionen zu erwartenden Mehrverkehren des Schienengüterfernverkehrs ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes von nicht kleiner als eins resultiert.

Der Bund beteiligt sich an erforderlichen Investitionen sowie den Planungskosten mit einem Anteil von 50 Prozent. Für eine Beteiligung an den Planungskosten gilt einschränkend, dass diese 13 Prozent der Baukosten nicht überschreiten dürfen.

Die Förderung nach Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz wird beim Projekt Schleusingen (vgl. Abschnitt 5.1.9) in Ansatz gebracht und könnte bei der Förderung von Ersatzinvestitionen an Industriestammgleisen (in öffentlicher Hand, z. B. in Kölleda) Anwendung finden.

Anschlussförderrichtlinie

Weiterhin fördert der Bund den Neu- und Ausbau, die Reaktivierung und den Ersatz von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des SGV. Hierunter fallen auch Zuführungs- und Industriestammgleise, sofern sie nicht in öffentlicher Hand sind.

Förderfähig sind Ausgaben für zur Betriebsabwicklung erforderliche eisenbahntechnische Anlagen, für die zur Be- und Entladung von Güterwagen nutzbaren erforderlichen Anlagen und Planungskosten. Die Fördersumme ergibt sich dabei aus der Verlagerungsmenge, ist jedoch bei Gleisanschlüssen sowie Industrie- und Stammgleisen auf 50 Prozent, bei multifunktionalen Anlagen auf 80 Prozent begrenzt.

Die Förderung nach Anschlussförderrichtlinie wird ebenfalls beim Projekt Schleusingen (vgl. Abschnitt 5.1.9), hier bei der Förderung des Anschlusses an Wiegand Glas, in Ansatz gebracht.

7.2 Förderung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Die Möglichkeit des Einsatzes von Mitteln aus dem EFRE ist bei Bedarf zu prüfen. Die aktuelle Förderperiode 2021–2027 beinhaltet mit der Prioritätsachse „Energiewende, Klima“ die Förderung von Mobilitätskonzepten zur Bedienung nachhaltiger, multimodaler und innovativer Mobilitätsanforderungen.³⁷ In der europäischen Dimension ist es allerdings unbestimmt, ob regionale Infrastrukturprojekte oder Reaktivierungsvorhaben in Thüringen in diesem Programm Berücksichtigung finden. Darüber hinaus benötigen Infrastrukturprojekte in der Regel lange zeitliche Vorläufe, so dass größere Infrastrukturmaßnahmen in der bestehenden Förderperiode grundsätzlich nicht mehr abgeschlossen werden können.

7.3 Beihilfen nach De-minimis

Über die vorgenannten öffentlichen Fördermodelle hinaus besteht die Möglichkeit, Projekte in privatwirtschaftlicher Initiative umzusetzen, wenn es zum gegenseitigen Vorteil ist. Das betrifft vor allem Infrastrukturprojekte für den SGV. Der Freistaat Thüringen kann hier unterstützen, indem EIU innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren finanzielle Beihilfen bis zu einer Höhe von maximal 200.000 Euro gewährt werden. Sollte darüber hinaus finanzielle Unterstützung durch den Freistaat Thüringen erforderlich sein, wird diese im Einzelfall auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie des jeweiligen Rechtsrahmens geprüft.

Beihilfen nach De-minimis kommen u. a. für Kleinmaßnahmen wie Gleiserneuerung oder Schwellentausch auf kurzen Abschnitten in Betracht.

7.4 Fazit

Die Landesregierung nutzt bereits jetzt verschiedene Förderoptionen, um verkehrs-, wirtschafts- und klimapolitische sinnvolle Investitionen in Schienenwege umzusetzen. Um den verkehrspolitisch angestrebten weiteren Ausbau des Schienennetzes zügig voranzubringen, werden zusätzliche Fördermöglichkeiten und Kooperationen identifiziert und geprüft. Betreiber privater Eisenbahninfrastrukturen werden nach Möglichkeit bei der Akquise von Fördermitteln beraten. Für eine notwendige Kofinanzierung mit Landesmitteln muss haushalterische Vorsorge getroffen werden.

8. Zusammenfassung und Perspektiven zur Umsetzung des Masterplans

Klima- und verkehrspolitisch ist es das erklärte Ziel der Thüringer Landesregierung, den SPV in Thüringen zu stärken und den Güterverkehr auf der Schiene zu mehren. Vor diesem Hintergrund zeigt der Masterplan Schieneninfrastruktur Perspektiven und Empfehlungen für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen auf und bietet somit eine Orientierung für Investitionsentscheidungen bis zum Jahr 2030, die zur angestrebten Verlagerung von Verkehr auf die Schiene beitragen können. Diese sind aufbauend auf dem Masterplan jeweils im Einzelnen fachlich fundiert mit Blick auf ihre verkehrlich nachhaltige und CO₂-reduzierende Wirkung abzuwägen und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen sowie haushaltsrechtlicher Maßgaben zu treffen, wobei mit dem Masterplan selbst keine Entscheidung über zukünftige Investitionen getroffen wird und werden kann.

Ziel und Aufgabe des Masterplans Schieneninfrastruktur ist vielmehr die systematische Einordnung möglicher Infrastrukturertüchtigungen, Lückenschlüsse und Reaktivierungen für den SPV und SGV im Freistaat Thüringen aus der Sicht des Landes. Erstmals werden diese Infrastrukturmaßnahmen mit dem Masterplan zusammen gedacht und konzeptionell vernetzt betrachtet. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf den SGV sowie auf Handlungsoptionen im Umgang mit stillgelegten Eisenbahninfrastrukturen gelegt. Dabei werden die Vorteile der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene im Zusammenhang mit ihrer raumstrukturellen und klimapolitischen Bedeutung, dem volkswirtschaftlichen Nutzen, den erforderlichen Aufwendungen und den ordnungspolitischen Rahmenbedingungen betrachtet. Der hierbei als Notwendigkeit vorausgesetzten intelligenten, intermodalen Vernetzung von Verkehrsträgern wird im ländlich geprägten Flächenland Thüringen dabei eine besondere Bedeutung beigemessen. Der Masterplan bietet somit einen Einblick in die bestehende Eisenbahninfrastruktur und einen Ausblick auf Chancen und Herausforderungen bei der Stärkung des Eisenbahnverkehrs im Freistaat Thüringen. Dabei orientiert er sich an den Grundsätzen und Inhalten von übergeordneten Plänen des Bundes sowie an den strategischen Ansätzen des in Fortschreibung befindlichen NVP 2023–2027. Darüber hinaus werden das Landesentwicklungsplan 2025, die Regionalpläne, die Strategie zur Dekarbonisierung im SPNV und der Integrale Taktfahrplan Thüringen im Masterplan berücksichtigt.

Der Masterplan Schieneninfrastruktur ist das Ergebnis eines iterativen Prozesses mit regionalen Akteur:innen aus Wirtschaft, Verkehrsbranche, Politik und Zivilgesellschaft sowie Fachexpert:innen und umfangreicher Abstimmungen innerhalb der Landesregierung. Er stellt nicht das Ende eines Entscheidungsprozesses, sondern die sachliche Grundlage dar, auf der die beteiligten Akteur:innen in Politik und Wirtschaft, auf Landesebene wie regional und lokal Entscheidungen über Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur erörtern können. Soweit möglich werden Optionen und Prozesse, die seitens des Freistaats bereitgestellt werden können, in diesem Plan bereits dargestellt und am Ende dieses Kapitels in eine Gesamtstruktur gegossen.

Schieneninfrastruktur und -verkehr im Jahr 2023: Die Ausgangslage im Überblick

Der Freistaat Thüringen verfügt bereits über ein sehr dichtes Eisenbahnnetz mit einer Streckenlänge von rund 1.600 km (Strecken nach Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung, EBO). Über 400.000 Nahverkehrszüge, 41.000 Fernverkehrszüge und 73.000 Güterzüge fahren jährlich auf Eisenbahnstrecken in Thüringen, mit einer Verkehrsleistung von insgesamt 33 Millionen Zugkilometern (Stand 2022). Annähernd 100 Gleisanschlüsse, über 20 Ladestellen (DB Netz AG) und zwei Anlagen für den Kombinierten Verkehr erschließen die Potenziale im SGV. Thüringen profitiert von seiner zentralen Lage und der damit verbundenen Lagegunst in besonderem Maße. Allerdings sind die Strecken in Thüringen im Bundesvergleich mit nur 33 % unterdurchschnittlich elektrifiziert.

Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München im Dezember 2017 hat sich Erfurt als wichtiger deutscher ICE-Knoten etabliert. Der SPNV ist systematisch darauf abgestimmt und gewährleistet gute Umsteigebeziehungen zwischen dem Nah- und Fernverkehr. Nahezu alle Zentralen Orte in Thüringen sind mit Nahverkehrszügen im Taktverkehr erreichbar. Trotz abnehmender Bevölkerungsprognosen geht der NVP 2023–2027 von konstanten Nachfragezahlen im SPNV aus.

Intermodalität und Integraler Taktfahrplan für Thüringen

Die Eisenbahn war und ist auf Grund der technischen Rahmenbedingungen ein Massenverkehrsmittel. Züge sind geeignet, eine höhere Zahl an Personen zu befördern als jedes andere Verkehrsmittel an Land. Insofern ist die Bahn dann von Vorteil, wenn sie von einer Mindestzahl von Reisenden regelmäßig genutzt wird. Ist dies nicht der Fall, sind emissionsarme Angebote des StPNV oder andere individuelle Lösungen verkehrlich, ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvoller. Diese Grundsätze sind bei Investitionsentscheidungen in Verkehrssysteme und die Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. Gerade in Thüringen als einem größtenteils dünn besiedelten Flächenland kommt daher der systematischen Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung zu. Diese kann durch die Vernetzung von Fahrplänen des SPNV und StPNV gelingen oder durch die Schaffung von Parkmöglichkeiten für PKW und Fahrräder an Bahnhöfen und Haltepunkten. Dem Integralen Taktfahrplan wird in Hinblick auf die verbesserte Vernetzung von Bus und Bahn eine besondere Bedeutung beigemessen. Denn für die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem sind v. a. Bedienungshäufigkeit, günstige Tarife, Zuverlässigkeit, Komfort und akzeptable Reisezeiten wichtige Voraussetzungen.

³⁷ ebenda, S. 214.

Für einen starken Schienenverkehr: Bestand zukunfts-fähig gestalten, Güterverkehr ausbauen, tragfähige Reaktivierungen ermöglichen!

In Thüringen wie in Deutschland sind Ausbau, Erhalt und Modernisierung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, Digitalisierung und Dekarbonisierung sowie die intelligente Vernetzung von öffentlichen Verkehrsmitteln die Handlungsschwerpunkte der kommenden Jahre. Sie sind die Basis für einen leistungsfähigen und zuverlässigen Schienenverkehr in Deutschland und in Thüringen.

Landesseitig ist es notwendig, diese Prozesse durch die Bereitstellung der notwendigen Investitionsmittel und die auskömmliche personelle Ausstattung der fachlich zuständigen Stellen im TMIL und im TLBV zu fördern und zu unterstützen. Das Ministerium wird die Umsetzung der im Masterplan Schieneninfrastruktur genannten Maßnahmen im Kontext verkehrspolitischer Gesamtstrategien koordinierend und kommunikativ begleiten.

Priorität Bestandsnetz: Zukunfts-fähig ertüchtigen, ausbauen und Schienenverkehr dekarbonisieren

In den zurückliegenden 30 Jahren wurde die Eisenbahninfrastruktur des Freistaats Thüringen maßgeblich modernisiert und teilweise neu gebaut. Auch wenn eine Vielzahl an Strecken stillgelegt und nahezu ein Viertel des Netzes außer Betrieb genommen wurde, hat Thüringen im bundesweiten Vergleich ein dichtes Eisenbahnnetz. Seit 1994 wurden über sieben Milliarden Euro in die bundeseigene Schieneninfrastruktur des Freistaats Thüringen investiert. Dabei liegt die Verantwortung für den Erhalt und den Ausbau dieser Infrastruktur beim Bund.

Die aktuellen Herausforderungen der Eisenbahn in Deutschland wirken auch in Thüringen. Die kommenden Jahre müssen geprägt sein von Sanierung und Ausbau des Bestandsnetzes, Maßnahmen zur Erhöhung von Kapazität und Robustheit des Netzes sowie der Geschwindigkeit des Verkehrs, dem barrierefreien Ausbau und der weiteren Modernisierung von Verkehrsstationen sowie der Digitalisierung der Schiene. Dabei kommt der umfassenden und komplexen Sanierung von Hochleistungskorridoren im deutschen Eisenbahnnetz durch die Deutsche Bahn AG eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig dürfen Instandhaltungs- und Ausbauvorhaben der Deutschen Bahn AG in der Fläche nicht vernachlässigt werden. Darüber hinaus ist die Elektrifizierung weiterer Eisenbahnstrecken durch den Bund von entscheidender Bedeutung für die fortschreitende Dekarbonisierung des Eisenbahnverkehrs und ist daher zu forcieren. Ebenso sind Investitionen in Dekarbonisierungsprojekte für den Freistaat Thüringen von herausgehobener Bedeutung, um den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in der Vergabepaxis in Thüringen angemessen berücksichtigen zu können. Die für den Einsatz von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen erforderliche Ladeinfrastruktur auf Strecken und Bahnhöfen in Thüringen (Zielnetz Thüringen) hat somit Priorität, um die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Eine besondere Herausforderung dabei ist es, die für diese Maßnahmen erforderlichen finanziellen Mittel in erforderlicher Höhe bereitzustellen bzw. zu priorisieren. Erhalt, Modernisierung und Ausbau

des bestehenden Schienennetzes als Ganzes hat deshalb Priorität vor der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken.

Schienengüterverkehr ausbauen!

Die Strategie zur Stärkung des SGV in Thüringen orientiert sich am Masterplan SGV des Bundes. Dabei ist die Entwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur für den Güterverkehr eine Gemeinschaftsaufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Wirtschaft, des Bundes, der Länder und der Kommunen. Die Landesregierung unterstützt zukunfts-fähige, wirksame und nachhaltige Projekte zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene. **Eine auskömmliche Finanzierung zur Umsetzung dieser Projekte ist nur in stetiger Abstimmung mit dem Haushaltsgesetzgeber möglich.**

Im Rahmen des Masterplans Schieneninfrastruktur wurden geeignete Projekte zur Stärkung des regionalen SGV identifiziert. Mit der Stärkung des SGV in Thüringen können die CO₂-Emissionen beim Gütertransport deutlich verringert, die Wettbewerbsbedingungen für Thüringer Unternehmen verbessert und die regionale Entwicklung in Thüringen unterstützt werden. Gewerbe- und Industriegebiete, die im Rahmen landesbedeutsamer Entwicklung von Industrie-flächen entwickelt werden, sollten grundsätzlich Zugang zum System Eisenbahn haben. Die Kombination von Straßen- und Schienenverkehr sollte bei der Entwicklung neuer oder der Stärkung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete vorrangig berücksichtigt werden.

Grundsätzlich entscheiden über Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur deren Betreiber eigenwirtschaftlich unter Inanspruchnahme vorhandener Eigenmittel und gegebenenfalls zur Verfügung stehender Fördermittel. Die auskömmliche Refinanzierung dieser Investitionen durch Trasseneinnahmen bzw. Servicegebühren ist für die wirtschaftliche Darstellbarkeit der Projekte entscheidend. Um den SGV zu stärken, kann der Freistaat Thüringen jedoch prozessbegleitend bzw. finanziell unterstützend wirken. Diese Unterstützung bzw. Förderung von Infrastrukturprojekten zur Stärkung des SGV wird entsprechend den zu erwartenden Verlagerungseffekten und der Nachhaltigkeit der Verkehre bewertet werden.

Stillgelegte Eisenbahnstrecken in Thüringen: Potentiale systematisch und effizient heben!

Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken kann einen geeigneten Beitrag zur Verkehrswende leisten, wenn der dafür erforderliche Aufwand und der daraus entstehende verkehrliche Nutzen volks- und betriebswirtschaftlich darstellbar sind und gegenüber dem StPNV die bessere Alternative darstellt.

Das Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken untersuchte im Auftrag des TMIL den Reaktivierungsaufwand und den verkehrlichen Nutzen von acht Eisenbahnstrecken in Thüringen. Ziel des Gutachtens war die systematische und ganzheitliche Analyse und Bewertung möglicher Infrastruktur-ertüchtigungen, Lückenschlüsse und Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken im Freistaat Thüringen. Dabei wurden neben dem SPV auch die Potenziale für den SGV betrachtet. Bestandteil und wesentlicher Inhalt der Studie ist eine einheit-

liche Bewertung der untersuchten Strecken nach Machbarkeit, Aufwand und Bedarf auf der Basis vergleichbarer Parameter.

Bei Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken müssen sowohl die Finanzierung in die Infrastruktur als auch die des langfristigen Eisenbahnbetriebs sichergestellt sein. Ebenso muss ein Infrastrukturbetreiber die Verantwortung für den Bau und Betrieb der Strecke und deren langfristige Wirtschaftlichkeit übernehmen. Ungeachtet dessen entscheiden SPNV-Aufgabenträger und Transportunternehmen eigenverantwortlich über die Bestellung von Leistungen im Personen- und Güterverkehr. Für die detaillierte Darstellung der Untersuchungsergebnisse wird auf das Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen verwiesen.³⁸

Das TMIL wird die Etablierung eines Programms „Back on Track“ zum Haushaltsjahr 2025 prüfen. Dieses Programm beinhaltet zwei Programmlinien, innerhalb derer Anträge gestellt werden können, sofern die jeweiligen Bedingungen erfüllt sind und im Landeshaushalt die entsprechenden Mittel sowie Personalressourcen zur landesseitigen Operationalisierung des Programms im zuständigen Ministerium und dessen nachgeordneten Bereich zur Verfügung gestellt werden.

- ▶ Mit der Programmlinie A werden vertiefende Untersuchungen, Mobilitätsgutachten und Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken gefördert. Voraussetzung hierfür sind neben dem verkehrlichen Bedarf und der volks- bzw. betriebswirtschaftlichen Darstellbarkeit ein positives Votum der anrainenden Gebietskörperschaften und der Bevölkerung und Akteur:innen vor Ort. Basis für die Entscheidung über die Vertiefung der Untersuchungen sind die Aussagen des Gutachtens. Die konkreten Förderbedingungen für diese Programmlinie werden seitens des TMIL erarbeitet.
- ▶ Mit der Programmlinie B wird die Erstellung eines integrierten Konzepts für regionale Entwicklung und Mobilität entlang ehemaliger Bahntrassen gefördert. Entlang ehemaliger Eisenbahnstrecken, deren Reaktivierung auf Grund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht tragfähig ist und vor dem Hintergrund der Kosten und des Nutzens sowie gegebener Förderbedingungen weder sachgerecht noch realistisch umsetzbar ist, können mit diesem Programm Strategien für intermodal vernetzte Verkehrskonzepte und Mobilitätsstationen an Ankerpunkten (bspw. ehemalige Bahnhöfe) entwickelt werden, sofern dies seitens lokaler Gebietskörperschaften und regionaler Akteur:innen angestrebt und nachhaltig unterstützt wird. Die konkreten Rahmen- und Förderbedingungen für diese Programmlinie werden erarbeitet.

Um der Komplexität und landesweiten Bedeutung ebenso wie der notwendigen Abstimmung und Kommunikation mit den Akteur:innen der jeweiligen Regionen Rechnung zu tragen, werden die Ergebnisse des Gutachtens sowie des Masterplans hinsichtlich der Reaktivierungen in der Arbeitsgruppe Schieneninfrastruktur des Mobilitätsnetzwerks Thüringen sowie im parlamentarischen Lenkungskreis Schieneninfrastruktur erörtert. Beide Gremien werden den Entscheidungsprozess auf Landesebene und die Umsetzung des Programms Back on Track begleiten. Unerlässlich für eine Akzeptanz und Nachhaltigkeit von Entwicklungsstrategien entlang der Eisenbahnstrecken ist auf regionaler Ebene ein intensiver Kommunikationsprozess

und von den Gebietskörperschaften und allen relevanten Akteur:innen getragene Unterstützung der Vorhaben.

Es besteht in Thüringen bereits ein erheblicher zusätzlicher Bedarf an weiteren finanziellen Mitteln für den Erhalt und Ausbau der Bestandsinfrastruktur (z. B. Bahnhofsmernisierung, Barrierefreiheit, Beschleunigung, Kapazitätserhöhung etc.), die Verbesserung des bestehenden ÖPNV Angebots (zusätzliche Kapazitäten, Angebotsverdichtung, Qualitätsverbesserungen etc.) sowie eine angemessene Personalausstattung der zuständigen Fachbereiche im TMIL und im TLBV. Die bereits aktuell nicht auskömmliche Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln für das Status quo-Angebot stellt das Land in den nächsten Jahren vor besondere finanzielle Herausforderungen. Die Begleitung der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken stellt eine zusätzliche landesseitige Aufgabe im Verkehrsressort dar, deren Personalisierung und Förderung vor dem Hintergrund des Umfangs der Herausforderungen und Aufgaben im Schienenverkehr und bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Thüringen mit zusätzlichen Mitteln im Landeshaushalt unteretzt werden muss. Alle Entscheidungen zu Reaktivierungen oder Lückenschlüssen setzen daher eine breite gesellschaftliche und politische Verständigung über die Priorisierung des Mitteleinsatz voraus.

Schienenverkehr stärken braucht Kommunikation und Kooperation! Der Masterplan Schieneninfrastruktur im politischen Prozess

Wesentlich zur zukunfts-fähigen Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur und des Schienenverkehrs sind eine engmaschige Kooperation und Abstimmung sowie ein transparentes Prozedere, im Zuge dessen Entscheidungen mit allen beteiligten Akteur:innen erörtert, abgewogen und getroffen werden. Dies gilt nicht nur auf Landesebene, sondern muss auch regional und lokal gewährleistet werden, wo nicht nur die räumlichen Implikationen etwaiger verkehrlicher Investitionsentscheidungen seitens des Freistaats unmittelbar erfahrbar werden, sondern durch Planungs- und Investitionsentscheidungen der zuständigen Gebietskörperschaften und unternehmerische Investitionen lokaler Unternehmen oder die Zusicherung des langfristigen Betriebs von Eisenbahninfrastrukturen erst ermöglicht werden können bzw. durch diese begleitet werden müssen. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur eingebettet in übergeordnete Planungen seitens des Bundes sowie der Deutschen Bahn und deren unternehmerische Entscheidungen und nicht zuletzt abhängig von den Strategien benachbarter Bundesländer und Aufgabenträger.

Der Ausbau von Schieneninfrastruktur und insbesondere Reaktivierungen und Lückenschlüsse von Schienentrassen sind zugleich Maßnahmen von besonderer struktureller, wirtschafts- und verkehrspolitischer Bedeutung, die in erheblichem Maße auf Umwelt und Naturschutz wirken und mit großen Investitionsbedarfen einhergehen. Sie sind daher sowohl von großer regionaler ebenso wie häufig landesweiter Bedeutung. Um dieser regional wie landesweiten Bedeutung im Entscheidungsprozess gerecht zu werden, bedarf es einer angemessenen Unterstützung, Begleitung und Partizipation aller relevanten Entscheidungsträger:innen und Betroffenen. Das TMIL schlägt vor, diesen komplexen und vielschichtigen Entscheidungsprozess auf Landesebene wie folgt zu begleiten:

Mobilitätsnetzwerk Thüringen (MoNeT),
Arbeitsgruppe Schieneninfrastruktur

Mit dem im Jahr 2024 neu zu gründenden MoNeT wird seitens des Freistaats eine Plattform für bessere Mobilität und die kooperative Gestaltung der Mobilitätswende in Thüringen ins Leben gerufen. Das MoNeT dient der Institutionalisierung von Austausch, Kommunikation und Wissenstransfer und damit dem übergeordneten Ziel, die Verkehrswende, die gerade auch die Verlagerung von MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel inkludiert, in Thüringen sozial und räumlich gerecht zu gestalten. Insbesondere dient es im Kontext der kleinteiligen Gemeinde- und Verkehrsstrukturen dazu, Wissen und Kompetenzen zu teilen, im Austausch gemeinsam Problemlösungen zu entwickeln sowie organisierten Wissenstransfer zu ermöglichen. Wesentliches Herzstück des MoNeT ist ein „Runder Tisch“, der dem kooperativen Austausch und Wissenstransfer der wesentlichen Träger:innen und Akteur:innen der Verkehrswende in Thüringen dient. Ihm sollen Expert:innen aus kommunalen Spitzenverbänden, Verkehrs- sowie Fahrgastverbänden, Wirtschaft und Wissenschaft angehören. Das MoNeT erhält eine Geschäftsstelle, die das Programm des Mobilitätsnetzwerks umsetzt und die Austauschformate organisiert. Zur Bearbeitung seiner Aufgaben bedient sich das MoNeT verschiedener Formate und Arbeitsgruppen sowie der Öffentlichkeitsarbeit. Dabei ist insbesondere eine regionale Ausrichtung und Anbindung regionaler Akteur:innen von Bedeutung. Die besonderen Entwicklungsaufgaben ländlicher Regionen bei der Sicherstellung der Daseinsvorsorge stellen dabei einen Schwerpunkt dar.

Im MoNeT wird eine Arbeitsgruppe Schieneninfrastruktur geschaffen, in der Verkehrsexperte:innen sowie Branchen- und Interessenvertreter:innen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen in Thüringen im gesamtheitlichen und regionalen Kontext bewerten. Dabei werden neben den erforderlichen Maßnahmen zum Erhalt und dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur auch die Empfehlungen des Gutachtens Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen vertieft und Handlungsoptionen für die Region und Thüringen abgeleitet.

Parlamentarischer Lenkungskreis
Schieneninfrastruktur in Thüringen

Das TMIL regt an, nach der Landtagswahl 2024 einen parlamentarischen Lenkungskreis Schieneninfrastruktur in Thüringen zu etablieren, der die Entwicklung der Schieneninfrastruktur in ihrer gesamten Komplexität begleitet. Dabei werden auch die im Mobilitätsnetzwerk herausgearbeiteten Handlungsoptionen für Lückenschlüsse und Reaktivierungen beraten. Eine entsprechende Entscheidungsgrundlage wird seitens des TMIL aufgrund der ressortübergreifenden und landesweiten Bedeutung in Abstimmung mit der Thüringer Staatskanzlei vorbereitet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung des Thüringer Streckennetzes
zwischen 2007 und 2023

Tabelle 2: Stillgelegte Eisenbahnstrecken in Thüringen (1994–2023)

Tabelle 3: Gewichtung der Zielbereiche

Tabelle 4: Streckenvergleich und Empfehlungen des TMIL

Tabelle 5: Ergebnis der Nutzwertanalyse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick über die Thüringer Schieneninfrastruktur

Abbildung 2: Eisenbahnstrecken in Thüringen I Status Quo

Abbildung 3: Zugfahrten in Thüringen pro Tag

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung der Landkreise und kreisfreien Städte im Freistaat Thüringen 2021 bis 2042 (gemäß 3. rBv)

Abbildung 5: Planungsregionen und Zentrale Orte (Einstufung gemäß LEP 2025)

Abbildung 6: Zentrale Orte und Infrastrukturen (gemäß LEP 2025)

Abbildung 7: Mobilitätsverhalten Thüringen

Abbildung 8: Säulen des Bahnelektrifizierungsprogramms

Abbildung 9: Bedeutsame Infrastrukturprojekte in Thüringen (Auszug)

Abbildung 10: Geplante Elektrifizierungen in Thüringen

Abbildung 11: Geplante Transformation der Antriebstechnologien im Schienenpersonennahverkehr in Thüringen 2021 -203X

Abbildung 12: Ausgewählte Projekte SGV in Thüringen

Abbildung 13: Streckennetz Thüringen 2022

Abbildung 14: Untersuchungsraum Höllentalbahn

Abbildung 15: Untersuchungsraum Kyffhäuserbahn

Abbildung 16: Untersuchungsraum Ohratalbahn

Abbildung 17: Untersuchungsraum Rennsteigbahn

Abbildung 18: Untersuchungsraum Max-und Moritz-Bahn

Abbildung 19: Untersuchungsraum Pfefferminzbahn

Abbildung 20: Untersuchungsraum Unstrutbahn

Abbildung 21: Untersuchungsraum Werrabahn

Abkürzungsverzeichnis

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz

BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

BRE Bayerische Regionaleisenbahn GmbH

BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr

BMVDI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz

BVWP Bundesverkehrswegeplan

DAK Digitale Automatische Kupplung

DB Deutsche Bahn AG

DRE Deutsche Regionaleisenbahn GmbH

DSD Digitale Schiene Deutschland

DUSS Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße mbH

DZSF Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung

EBO Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

EFRE Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen

ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz

ETCS European Train Control System

EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen

FFH Fauna-Flora-Habitat
(naturschutzrechtlich besonders geschütztes Gebiet)

GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

IC Intercity

ICE Intercity-Express

IHK Industrie- und Handelskammer

ITF Integraler Taktfahrplan

km/h Kilometer pro Stunde

KV Kombiniertes Verkehr

P/LKW Personen-/Lastkraftwagen

LEP 2025 Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025

LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
MDV	Mitte-Deutschland-(Schienen)Verbindung	ZB	Zielbereich
MiD	Mobilität in Deutschland (Verkehrserhebung)	Zkm	Zugkilometer
MIV	Motorisierter Individualverkehr		
NE-EIU	Nichtbundeseigenes Eisenbahn- infrastrukturunternehmen		
NVP	Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
ÖV	Öffentlicher Verkehr		
Pkm	Personenkilometer		
rBV	regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung		
REIF	Regional Infrastructure for railway freight transport – revitalised		
RSB	Rennsteigbahn GmbH & Co. KG		
Scan-Med	Skandinavien-Mittelmeer-Korridor		
SGFFG	Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz		
SGV	Schienengüterverkehr		
SN	Freistaat Sachsen		
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr		
SPNV	Schienenpersonennahverkehr		
STLand	Sachsen-Anhalt		
StPNV	Straßenpersonennahverkehr		
Strkm	Streckenkilometer		
SPV	Schienenpersonenverkehr		
TEN V	Transeuropäische Verkehrsnetze		
TH	Freistaat Thüringen		
ThE	Thüringer Eisenbahn GmbH		
tkm	Tonnenkilometer		
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr		
TMIL	Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft		
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit		

Anhang

Tabelle 5: Ergebnis der Nutzwertanalyse								
Zielbereiche	Höllentalbahn Blankenstein– Marxgrün	Kyffhäuserbahn Bretleben– Bad Frankenhausen	Ohratalbahn Gotha–Ohrdruf– Gräfenroda	Rennsteigbahn Ilmenau–Renn- steig–Themar	Max- und Moritz-Bahn Probstzella– Ernstthal	Pfefferminz- bahn Straußfurt–Söm- merda–Buttstädt– Großheringen	Unstrutbahn Wangen–Artern	Werrabahn Coburg– Südthüringen
Verkehrs- politische Bedeutung	3,3	2,2	3,1	3,0	2,8	3,2	3,1	4,5
Reaktivierungs- aufwand	1,3	2,2	3,5	3,6	2,0	4,7	2,4	1,0
Investitions- kosten	2,3	3,7	4,3	4,0	3,3	5,0	4,0	2,0
Betriebs- kosten	4,3	4,0	4,2	2,5	2,8	3,0	4,8	2,2
Potenziale SGV	4,6	4,2	4,2	4,2	2,6	4,1	2,0	1,8
Potenziale SPNV+SPFV	1,0	1,6	4,0	3,5	1,4	3,1	1,8	2,4
Wettbewerb & Intermodalität	4,0	3,7	3,3	2,8	1,7	3,7	3,7	2,7
Regional- entwicklung	1,9	2,7	3,6	3,0	1,9	2,7	1,7	3,1
Klima und Umwelt	3,2	3,3	3,7	2,4	1,6	3,0	1,6	2,3
Gesamt- nutzwert mit Gewichtung	2,78	3,10	3,91	3,30	2,34	3,68	2,92	2,33

Quelle: Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023

Quellenverzeichnis

Allianz-pro-Schiene: „Güterverkehr – Mehr Verkehr auf die Schiene“

<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr>

Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung):

„Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen. Juli 2022“

https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-08/2022-08-08_uebersicht_reaktivierung.pdf

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: „Schienenpersonennahverkehr“

<https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/nahverkehr/index.php>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): „Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum. BBSR-Online-Publikation. Ausgabe 27/2022“

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-27-2022.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Verkehr in Zahlen 2022/2023“, S. 244f.

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

„Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes. 12. März 2023“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). 22.03.2023“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 – Kurzbericht“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oepnv-finanzierung-bmdv-summary.pdf>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Masterplan Schienengüterverkehr. Juni 2017“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienenngueterverkehr.pdf>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Masterplan Schienenverkehr. 29. Juni 2020, S. 8“

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf>

Deutsche Bahn AG: „Jeder Kilometer reaktiviertes Gleis ist aktiver Klimaschutz 22.06.2021“

<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/verantwortung/reaktivierung-bahnstrecken-10113820>

#:~:text=Die%20DB%20stellte%20am%2022.06,Strecken%20im%20Eigentum%20oder%20DB

Deutsche Bahn AG: „Bund und DB entwickeln Hochleistungsnetz für deutlich mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene. 22. Juni 2022“ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666#

Deutsche Bahn AG:

„Die Digitale Schiene Deutschland war beim Tag der Schiene am 15. und 16. September in Berlin mit dabei! 18.09.2023“

<https://digitale-schiene-deutschland.de/de>

Deutsche Bahn AG: „Neues Netz für Deutschland“

https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Neues-Netz-fuer-Deutschland-7250964

Deutsche Bahn AG: „Bahnprojekt Fulda–Gerstungen. Stadt – Land – Schnell“ <https://www.fulda-gerstungen.de/home.html>

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt:

„Begleitende Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken. Forschungsbericht 32 (2022), September 2023“

https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Forschungsberichte/2022/ForBe_32_2022_Reaktivierung.html?nn=2208160

Eisenbahn-Bundesamt: „Liste der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken im Land Thüringen“

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html;

[jsessionid=627DB8BC9ADE1F128CBCE672866064C2.live21323](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html)

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: „Mobilität in Deutschland 2017“

https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Brandenburg): „Neues Leben für stillgelegte Gleise – Gutachten untersuchte Potentiale für Brandenburg. 13.01.2022“

<https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~13-01-2022-potentialanalyse-zur-reaktivierung-bahnstrecken>

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg. Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials. 02.11.2020“

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/Potenzialanalyse_PTV_Bericht_01.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: „Stillgelegte Gleise zu neuem Leben erwecken“

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/livestream-reaktivierung-bahnstrecken>

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung:

„Reaktivierung von Bahnstrecken / Neue Reaktivierungsuntersuchung 2023“

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/themen/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: „Die Schiene kommt zurück: Offensive des Freistaates Sachsen zur Aktivierung stillgelegter Bahnstrecken. 17.08.2021“ <https://www.medianservice.sachsen.de/medien/news/256713>

Statista GmbH: „Bevölkerungsdichte in den Land- und Stadtkreisen Thüringens im Jahr 2021 (Einwohner je km²)“

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1185500/umfrage/bevoelkerungsdichte-kreise-thueringen>

Statistisches Bundesamt: „Verkehr – Eisenbahnverkehr. Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2021. Fachserie 8 Reihe 2.1 – 2021“

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Publikationen/Downloads-Betriebsdaten-Schienenverkehr/betriebsdaten-schienenverkehr-2080210217004.pdf>

Thüringer Landesamt für Statistik: „Bevölkerungsentwicklung 2021 bis 2042 nach Geschlecht in Thüringen“

<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabAnzeige.asp?tabelle=lz300123>

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: „Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025. Thüringen im Wandel. Herausforderungen annehmen – Vielfalt bewahren – Veränderungen gestalten“

https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strat_Landesentwicklung_Demografie/Raumordnung_Landesplanung/Landesentwicklung_TH/Landesentwicklungsprogramm_TH_2025.pdf

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: „Nahverkehrsplan SPNV Thüringen 2023 – 2027“

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: „Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023“

<https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/unsere-themen/verkehr-und-strassenbau/schienenverkehr/schieneninfrastruktur>

Umweltbundesamt: „Klimaschutz im Verkehr – 15.03.2023“

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#rolle>

Umweltbundesamt: „Verkehr“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr>

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.: „Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“

<https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2022-3.-auflage.pdf>

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH: „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten. 2022“

<https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/VBB%20Potenzialuntersuchung%20Bericht%20aktualisiert.pdf>

vci VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH Dresden, 2021 <https://www.vcidresden.de>

