

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ralph Lenkert, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 20/6897 –**

### **Entwicklung, Zustand und Situation der Bahninfrastruktur in Thüringen**

1. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke werden in Thüringen heute noch befahren?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) beträgt die Streckenlänge der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für das Land Thüringen für das Berichtsjahr 2022 1 419 Kilometer. Datenstand ist der 30. November 2022 (Infrastrukturkataster 2022).

2. a) Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind in Thüringen seit 1990 stillgelegt worden (bitte nach Jahren aufschlüsseln und einzelne Streckenabschnitte mit Kilometeranzahl angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 4 bis 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/28588 verwiesen. Darüber hinaus sind in den Jahren von 2021 bis 2022 keine Stilllegungen von Strecken erfolgt.

- b) Welche Streckenabschnitte davon sind nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom Eisenbahnbetriebszweck freigestellt worden?

Die Freistellung erfolgt nicht streckenbezogen, sondern bezüglich einzelner Grundstücke oder Gruppen von Grundstücken. Dabei können nicht nur Strecken oder Streckenabschnitte, sondern alle Arten von Eisenbahnbetriebsanlagen vom Freistellungsverfahren betroffen sein. Vor diesem Hintergrund liegt weder dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) noch der DB AG eine Statistik zur Freistellung von Strecken oder Streckenabschnitten vor.

- c) Auf wie vielen Streckenkilometern in Thüringen wurde der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit 1990 nach Kenntnis der Bundesregierung reduziert (bitte je Streckenabschnitt nach Einstellung des SPNV oder Reduzierung des SPNV mit Angabe des Zeitpunktes der Veränderung differenzieren)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich der Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger.

2. d) Auf wie vielen Streckenkilometern in Thüringen wurde der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) seit 1990 nach Kenntnis der Bundesregierung reduziert (bitte je Streckenabschnitt nach Einstellung des SPFV oder Reduzierung des SPFV mit Angabe des Zeitpunktes der Veränderung differenzieren)?
3. d) Auf wie vielen Streckenkilometern in Thüringen wurde der SPFV seit 1990 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgeweitet (bitte je Streckenabschnitt nach neuen Angeboten und/oder Ausweitung des SPFV mit Angabe des Zeitpunktes der Veränderung differenzieren)?

Die Fragen 2d und 3d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG liegen der DB Fernverkehr AG systemgestützt keine Daten für die Jahre 1990 und 2000 vor. Zur Beantwortung der Fragen wurden die Jahre 2005, 2010, 2020 und 2022 ausgewertet.

Tägliche Zugpaare werden in den Systemen der DB AG nicht erfasst, daher wurde die mittlere Anzahl der tatsächlichen täglichen Zughalte (Start, Ziel, Zwischenhalt) ausgewertet. Mithin sind alle tabellarischen Angaben Ist-Zahlen, bilden also tatsächlich gefahrene Leistungen ab, inklusive Baustelleneinschränkungen und ggf. Ausfällen.

Dies vorangestellt ist grundsätzlich festzustellen, dass sich seit der systematischen Erfassung bei der DB AG sowohl die Anzahl der tatsächlich überfahrenen Streckenkilometer wie auch die Anzahl der Zugkilometer (also der von der DB Fernverkehr AG gesamthaft absolvierten Zugfahrten) systematisch erhöht haben. Die Zahl der angebotenen Sitzplätze für Fernverkehrsreisende von/nach Thüringen hat sich im Zeitraum der Jahre von 2005 bis 2022 verdoppelt (siehe Tabelle 1).

Mit der sukzessiven Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin–München von Dezember 2015 bis Dezember 2017 profitieren Erfurt und weite Teile Thüringens von der neuen schnellen Erreichbarkeit in/aus Richtung Leipzig, Halle, Berlin, Dresden und Süddeutschland. Auf der Achse Berlin–Erfurt–München hat sich die Reisenden-Nachfrage nach Auskunft der DB AG mehr als verdoppelt, so dass das Angebot an Fernverkehrszügen sukzessive ausgeweitet wurde (z. B. seit Dezember 2022 sechs Mal pro Tag/Richtung Sprinter Berlin–München via Erfurt; Einsatz neuer ICE 4; neue Verbindung Berlin–Wien via Erfurt).

Die Fernverkehrslinie Dresden–Leipzig–Erfurt–Gotha–Eisenach–Frankfurt (Main)–Wiesbaden (L50) verbindet seit knapp 20 Jahren die Landeshauptstädte Erfurt, Dresden und Wiesbaden sowie die Wirtschaftsmetropolen Frankfurt (Main) und Leipzig im 2-Stundentakt.

Seit Dezember 2018 verkehren zwei bis drei Intercity-Zugpaare nahezu täglich zwischen Gera–Kassel–Rhein/Ruhr. Für die avisierte Verlängerung der Intercity-Züge auf dieser Linie bis nach Chemnitz ist zunächst die Fertigstellung der

Elektrifizierung im Streckenabschnitt Weimar–Gößnitz (Ziel: Dezember 2028) erforderlich.

Auf der Linie Leipzig–Jena–Nürnberg(-Karlsruhe) verkehrt nach Auskunft der DB AG seit Dezember 2017 ein Intercity-Zugpaar (IC-Linie 61) täglich mit Halt in Saalfeld (Saale), Jena (Göschwitz und Paradies), ab Dezember 2023 sind vier weitere Intercity 2-Doppelstockzüge pro Tag/Richtung im Zweistundentakt geplant.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

Tabelle 1: Entwicklung Streckenkilometer und Angebot DB Fernverkehr AG in Thüringen (Ist-Zahlen)

	2005	2010	2020	2022
<b>Überfahrene Streckenkilometer</b>	237	319	494	554
<b>Zugkilometer (in Mio.)</b>	2,98	3,2	3,69	4,25
<b>Platzkilometer (in Mio.)</b>	1312,9	1260,9	2061,4	2620,4

Tabelle 2: Entwicklung bedienter Halte DB Fernverkehr AG in Thüringen (Ist-Zahlen; Mittlere Anzahl Halte [Start-, Ziel- oder Zwischenhalt])

	2005	2010	2020	2022
<b>Anzahl an den Fernverkehr angeschlossener Bahnstationen</b>	8	10	14	12
<b>Bahnstation</b>	<b>Mittlere Anzahl täglicher Zughalte (gerundet)</b>			
Erfurt Hbf	51	47	86	102
Eisenach	51	43	39	42
Gotha	24	30	26	28
Weimar	42	44	7	6
Jena Paradies	17	29	4	5
Saalfeld (Saale)	17	18	3	3
Jena Göschwitz	<1	0	8	8
Jena West	0	0	5	4
Stadtroda	0	0	5	4
Hermisdorf-Klosterlausnitz	0	0	5	4
Gera Hbf	0	0	5	4
Apolda	3	1	1	1
Nordhausen	0	<1	<1	0
Leinefelde	0	<1	<1	0
Heiligenstadt (Eichsfeld)	0	<1	0	0

3. Wie viele Streckenkilometer Bahnstrecke sind in Thüringen 2020, 2021 und 2022 zum Netz hinzugekommen (bitte einzelne Streckenabschnitte mit Kilometeranzahl angeben)?
  - a) Wie viele davon wurden neu gebaut?

Die Fragen 3 und 3a werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden in den Jahren 2020 bis 2022 in Thüringen keine Streckenkilometer neu gebaut.

- b) Wie viele davon wurden reaktiviert?

Nach Auskunft der DB AG wurde die Strecke Vacha–Unterebreizbach (fünf km) für den Schienengüterverkehr im Mai 2021 reaktiviert. Eigentümer und Betreiber ist RbT (Regiobahn Thüringen GmbH).

- c) Auf wie vielen Streckenkilometern in Thüringen wurde der SPNV seit 1990 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgeweitet (bitte je Streckenabschnitt nach neuen Angeboten und/oder Ausweitung des SPNV mit Angabe des Zeitpunktes der Veränderung differenzieren)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 2c verwiesen.

4. Wie viele Bahnstationen existieren in Thüringen insgesamt (bitte nach Kategorien aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG betreibt die DB Station&Service AG in Thüringen 280 Verkehrsstationen. Mit der Einführung von Preisklassen wurde das bisherige Categoriesystem abgelöst. Die Zuordnung nach dem Preisklassensystem (ehemals Categoriesystem) erfolgt für jeden Bahnhof nach einer festgelegten Kategorisierungslogik in eine von sieben Preisklassen (ehemals Kategorien). Eine Aufschlüsselung nach Preisklassen ist folgender Tabelle zu entnehmen.

<b>Preisklasse (ehemals Kategorie)</b>	<b>Anzahl Verkehrsstationen</b>
1	0
2	2
3	10
4	10
5	15
6	141
7	102

Quelle: DB AG, Stand Dezember 2022.

- a) An wie vielen davon ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein kostenfreier Zugang zu öffentlichen Toiletten möglich?

Nach Auskunft der DB AG werden an den Bahnhöfen je nach Reisendenaufkommen und den örtlichen Verhältnissen der Station Toiletten angeboten. Die DB AG betreibt an fünf Standorten öffentliche WC-Anlagen in Empfangsgebäuden, die sich im Besitz der DB Station&Service AG befinden. Diese sind in der Regel – ähnlich wie öffentliche Toiletten Dritter – nicht kostenfrei. Auch an kleinen Stationen ist die DB AG bestrebt, zusammen mit der jeweiligen Kommune kundengerechte Lösungen herzustellen. Diese sind häufig zum Schutz vor Vandalismus gegen eine Nutzungsgebühr zugänglich. Die Zuständigkeit liegt bei der kommunalen Ebene, eine vollständige Datengrundlage zu kostenfreien Toilettenanlagen liegt daher nicht vor.

- b) An wie vielen davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bahnhofsgaststätten in Betrieb?

Nach Auskunft der DB AG wurden Bahnhofsgaststätten im klassischen Sinne mittlerweile durch andere Gastronomie- bzw. Imbisskonzepte und Handelseinrichtungen abgelöst. Hierzu gehören u. a. Bäcker, Convenience Stores, Presse und Buchläden usw. Im Freistaat Thüringen gibt es 29 Gastronomien bzw. gastronomieähnliche Betriebe in den Bahnhöfen der DB Station&Service AG. Die Auswertung enthält ausschließlich Gastronomien bzw. gastronomieähnliche Betriebe in Empfangsgebäuden, die durch die DB Station&Service AG betrieben werden.

- c) An wie vielen davon gibt es einen Fahrkartenverkauf durch Automaten bzw. Personal?

Nach Auskunft der DB AG sind in Thüringen 67 Ticketautomaten und vier Videoreisezentren im Einsatz.

- d) Wie viele davon sind vollständig barrierefrei?

Nach Auskunft der DB AG sind in Thüringen 210 von 280 der Verkehrsstationen stufenfrei erreichbar.

Die DB Station&Service AG hat das Bewertungssystem „weitreichende Barrierefreiheit“ für bestehende Personenbahnhöfe entwickelt. Aus der EU-Verordnung „TSI PRM“ (Technische Spezifikation für Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität) wurden verschiedene mobilitätseingeschränkte Kundengruppen und Ausstattungsmerkmale abgeleitet, die für die barrierefreie Zugänglichkeit zu den Personenbahnhöfen notwendig sind.

Beispiele für Merkmale der weitreichenden Barrierefreiheit sind die Ausstattung mit Zugzielanzeigern oder dynamischen Schriftanzeigern (279 von 280 Verkehrsstationen in Thüringen), dynamische Schriftanzeiger mit Akustikmodul oder Lautsprecheranlagen (274 von 280 Verkehrsstationen in Thüringen) oder eine kontrastreiche Wegeleitung und Beschilderung (245 von 280 Verkehrsstationen in Thüringen).

Mit dem Datenstand vom Dezember 2022 sind im Freistaat Thüringen von den 280 Stationen 81 Stationen weitreichend barrierefrei.

- e) An wie vielen davon sind direkte Umstiege zu Bus oder Tram möglich?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Zuständig für den ÖPNV, einschließlich der Ausgestaltung des SPNV, sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger.

- f) Wie viele davon verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über Fahrradabstellanlagen (bitte einzeln nach überdacht und nicht überdacht aufschlüsseln)?

Für die Radverkehrsinfrastruktur vor Ort, d. h. deren Planung, Bau und Unterhaltung, sind – mit Ausnahme der Radwege an Bundesstraßen – die Länder und Kommunen zuständig. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine vollständigen Daten vor.

- g) Wie viele davon verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über Fahrradverleihangebote?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Zahlen dazu vor.

5. Wurden seit 1990 Bahnstationen in Thüringen stillgelegt (bitte ggf. einzeln mit Datum der Stilllegung nennen)?

Wie viele Bahnstationen in Thüringen hatten Anschluss an den Bahnfernverkehr (bitte jede Bahnstation mit Fernverkehr für die Jahre 1990, 2000, 2010 und 2020 mit den jeweiligen täglichen Zugpaaren im Fernverkehr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegen der DB Station&Service AG systemisch bedingt nur Daten seit 2008 vor. Im Zeitraum von 2008 bis 2015 wurden in Abstimmung mit dem SPNV-Aufgabenträger 168 Verkehrsstationen stillgelegt. Ab dem Jahr 2016 bis heute gab es keine weiteren Stilllegungen.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu den Fragen 2d und 3d verwiesen.

6. Wie hat sich der Anteil der barrierefreien Bahnstationen in Thüringen seit 2013 verändert (bitte für jedes Jahr mit beliebigem Stichtag angeben: Gesamtzahl; Anzahl, die alle verfügbaren Kriterien der „Weitreichenden Barrierefreiheit“ erfüllt; sowie Anzahl, die den Anforderungen der EU-Verordnung „TSI PRM“ genügt)?

Nach Auskunft der DB AG ist eine Beantwortung der Frage erst ab dem Jahr 2017 möglich, da die relevanten Daten vor diesem Zeitpunkt nicht systemisch erfasst worden sind. Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 4d verwiesen.

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl aktive Personenbahnhöfe</b>	<b>Anzahl weitreichend barrierefrei</b>
2017	280	54
2018	280	64
2019	280	64
2020	280	64
2021	280	75
2022	280	81

Quelle: DB AG.

7. Welche Investitionsmittel des Bundes wurden in den letzten fünf Jahren für barrierefreie Bahnstationen in Thüringen bereitgestellt, und wie viel davon wurde investiert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

In den vergangenen Jahren wurden rund 28 Mio. Euro in Projekte zur barrierefreien Modernisierung (z. B. Aufzüge und Rampen) von Verkehrsstationen in Thüringen investiert.

<b>Jahr</b>	<b>Investitionssumme (gerundet in Mio. €)</b>
2017	4
2018	5
2019	9
2020	5
2021	5

Quelle: DB AG.

8. Wie viele Kilometer Schiene waren 1990 in Thüringen elektrifiziert?

Wie viele Streckenkilometer wurden bis 2000, 2010 und 2020 in Thüringen elektrifiziert (bitte einzelne Streckenabschnitte mit Länge angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegen für das Jahr 1990 keine Daten zum Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes für den Freistaat Thüringen vor. Bis zum Jahr 2000 wurden insgesamt rund 314 Streckenkilometer in Thüringen elektrifiziert. In den Jahren 2015 und 2017 kamen mit den beiden Streckenabschnitten der VDE 8 noch einmal 112 km elektrifizierte Neubaustrecke hinzu, die den Anteil des elektrischen Streckennetzes weiter erhöht haben.

Elektrifizierungen von Strecken in Thüringen seit 1990

<b>Strecke</b>	<b>Kilometer</b>	<b>Jahr</b>
Arenshausen–Leinefelde–Sangerhausen–Lu-Eisleben	86,4	1993
Wartha–Eisenach–Neudietendorf	70,4	1995
Erfurt–Sangerhausen	60,6	1997
Camburg–Jena–Saalfeld	66,7	1995
Saalfeld–Probstzella	25	1995
Bernterode West–Deuna DB-Grenze	3	1993
Sonneberg–Landesgrenze Neustadt (bei Coburg)	2	1991

Quelle: DB AG.

9. Wie viele Kilometer Bundesschienenwege sind seit 2018 in Thüringen hinsichtlich der Zahl der Gleise erweitert worden bzw. diesbezüglich in Bau (bitte Abschnitte mit Länge einzeln angeben)?

Nach Auskunft der DB AG gab es in den Jahren 2018 bis 2022 keine Gleiserweiterungen im Land Thüringen. Die letzte Erweiterung des Streckennetzes in Thüringen erfolgte mit der Inbetriebnahme der VDE 8.1 (Ebensfeld–Erfurt) im Dezember 2017. Aktuell befinden sich keine entsprechenden Maßnahmen im Bau. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

10. Welche Projekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Thüringen geplant, bei denen Mittel nach Gemeindefinanzierungsgesetz genutzt werden sollen (bitte Projekte, Planungsstand und geplante Umsetzung angeben)?

Folgende Vorhaben sind vom Freistaat Thüringen zum aktuellen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm 2022 bis 2026 angemeldet:

- Gera, Stadtbahn 1. und 2. Bauabschnitt, Baubeginn 2002, Restabwicklung,
- Jena, Linie 1, Baubeginn 2022,
- Erfurt, Stadtbahnlinie 9 Nord, Baubeginn geplant 2026,
- Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), kapazitätserhöhende SPNV-Maßnahmen, Baubeginn geplant 2026.

11. Welche Reaktivierungen von Strecken und Bahnstationen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Thüringen geplant, und wie ist jeweils der Stand?

Nach Auskunft der DB AG sind aktuell keine Neubauten von Verkehrsstationen in Thüringen vorgesehen.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat eine Konzeptstudie „Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken in Thüringen“ beauftragt, deren Ergebnisse im Herbst 2023 vorliegen sollen.

12. Welche Elektrifizierungen sind in Thüringen geplant, und wie ist jeweils der Stand?

Die Elektrifizierung der Strecken Gotha–Leinefelde und Weimar–Gera–Gößnitz sind Bestandteil des Bedarfsplans der Bundesschienenwege. Im Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung des potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege konnten beide Vorhaben aus dem potenziellen Bedarf in den Abschnitt 2, Neue Vorhaben, Unterabschnitt 1, Vordringlicher Bedarf (VB-E (in Fettdruck) u. VB) aufsteigen. Die Anpassung der Anlage 1 zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) erfolgt im Rahmen des Gesetzentwurfs zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Für die ABS Gotha–Leinefelde wurde mit den Planungen noch nicht begonnen. Die Planungen für die ABS Weimar–Gera–Gößnitz befinden sich in der Entwurfs-/Genehmigungsplanung.

Darüber hinaus soll die Strecke Gerstungen–Heimboldshausen aus dem Sonderprogramm Elektrische Güterbahn des Bundes elektrifiziert werden. Die Planungen für die Elektrifizierung wurden Anfang des Jahres 2022 aufgenommen.

13. Welche Schienenprojekte in Thüringen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan und in den nachfolgenden Anpassungen enthalten, und wie ist der aktuelle jeweilige Planungsstand?

Folgende Vorhaben sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan bzw. im Anhang 1 (zu § 1 des BSWAG) enthalten:

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

Lfd. Nr. 9 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (in Betrieb),

Lfd. Nr. 10 NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (in Betrieb),

Lfd. Nr. 12 ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. und 2. Baustufe) (in Betrieb),

Lfd. Nr. 13 ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (Bauphase),

Lfd. Nr. 26 Knoten Erfurt (in Betrieb).

## Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

Lfd. Nr. 2 ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (teilweise in Betrieb, Vorplanung),

Lfd. Nr. 27 Kombiniertes Verkehr (Umschlagbahnhof Erfurt) (Entwurfs-/Genehmigungsplanung).

## Vorhaben des potenziellen Bedarfs mit Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf

Lfd. Nr. 4 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) (Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung im Knoten Erfurt) (Vorplanung),

Lfd. Nr. 13 ABS Gotha–Leinefelde (kein Planungsbeginn),

Lfd. Nr. 20 ABS Weimar–Gera–Gößnitz (Entwurfs-/Genehmigungsplanung).

14. Wie viele GVFG-Haushaltsmittel (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sind ggf. bisher für die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken in Thüringen beantragt und ausgegeben worden?

Bisher sind keine GVFG-Bundesmittel für die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken in Thüringen beantragt worden.

15. Welche Gespräche hat es ggf. seit 2020 zwischen der Bundesregierung und den dem Bund nachgeordneten Behörden und der thüringischen Landesregierung hinsichtlich der Reaktivierung von Bahnstrecken gegeben, und welche Vereinbarungen wurden bei diesen Unterredungen getroffen (bitte einzeln unter Angabe von Datum, Inhalten, Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern und Ergebnissen auflisten)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Zuständig für den ÖPNV, einschließlich der Ausgestaltung des SPNV, sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger.

16. Welche Bahnstationen in Thüringen sollen in den nächsten fünf Jahren neu bzw. wieder an den Fernverkehr angeschlossen werden?

Bei welchen Bahnstationen soll das Angebot an Fernverkehr ausgebaut werden (bitte die täglichen Zugpaare angeben)

Nach Auskunft der DB AG werden ab 10. Dezember 2023 fünf Mal täglich IC2 zwischen Leipzig–Jena–Nürnberg–Stuttgart–Karlsruhe (L61) verkehren (also vier zusätzliche Züge je Richtung). Rudolstadt wird dabei neuer Fernverkehrshalt. Weitere Ausweitungen im Fernverkehr für Thüringen werden derzeit geprüft.

17. Welche Bundesmittel für Verkehrsinvestitionen sind in den Jahren 2020, 2021 und 2022 nach Thüringen geflossen (bitte getrennt nach Schienen, Straßen und Wasserstraßen und nach Jahren aufgeschlüsselt angeben)?

Investitionen im Bereich Schiene in Thüringen.

Investitionen aus dem Bundeshaushalt (BHH-Mittel) und aus Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 2020 bis 2022			
Werte in Mio. Euro	Ist 2020	Ist 2021	Ist 2022
Berichtsperiode	14.2020	14.2021	14.2022
Bund	36	54	78
LuFV	112	122	104
Summe	148	176	182

Quelle: DB AG.

Die folgende Tabelle enthält die Investitionen in Mio. Euro in die Bundesfernstraßen in Thüringen in den Jahren 2020 bis 2022

2020	2021	2022
Ist	Ist	Ist
194,6	168,2	206,5

Für Bundeswasserstraßen in Thüringen erfolgten in den Jahren 2020 bis 2022 keine Investitionen.

18. In welchem Umfang musste der Freistaat Thüringen nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Inbetriebnahme des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) Regionalverkehr bestellen, um die vormaligen Fernverkehrshalte an das verbleibende Fernverkehrsnetz anzubinden?

Hat der Freistaat Thüringen für diese Verkehre zusätzliche Regionalisierungsmittel erhalten, und wenn ja, in welcher Höhe?

Zuständig für den ÖPNV sind die Länder (und Kommunen) bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des SPNV. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz (RegG). Die Höhe der Regionalisierungsmittel an die einzelnen Länder ist gesetzlich im RegG festgelegt. Der Freistaat Thüringen erhält für das Jahr 2023 rund 383,6 Mio. Euro Regionalisierungsmittel.

Nach § 6 Absatz 1 RegG sind die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV insbesondere aber für den SPNV zu verwenden. Diese Mittel können sowohl für die Bestellung von Verkehrsleistungen als auch für Investitionen und weitere Maßnahmen im ÖPNV eingesetzt werden. Über die Verwendung der Mittel entscheiden die Länder eigenverantwortlich. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden und zahlt daher für einzelne Verkehrsprojekte keine zusätzlichen Regionalisierungsmittel an die Länder aus.

19. Mit welchen konkreten Mitteln will die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel, mehr Oberzentren an den Fernverkehr anzubinden, erreichen?

Mit dem Deutschlandtakt als Gesamtverkehrskonzept für die Schiene hat der Bund bereits wichtige Weichen für die Anbindung von Oberzentren an den Schienenpersonenfernverkehr gestellt. So sieht der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt als strategisches Instrument der Infrastrukturentwicklung mehr Kapazität für überregionale Verbindungen und mögliche Durchbindungen im Fernverkehr in der Fläche vor. Dies ist ein erster entscheidender Schritt, um über die Infrastruktur attraktive Verkehrspotenziale im Zukunftskonzept für die Schiene abzubilden: Nah- und Fernverkehr werden gut miteinander verknüpft, Reisezeiten sinken insgesamt und Fahrgäste erhalten ein Mehr an Reisemöglichkeiten.

Der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt wird parallel zur gesetzlich festgelegten regelmäßigen Überprüfung der Bedarfspläne fortgeschrieben und an die neue strategische Langfristverkehrsprognose 2040 angepasst. In diesem Rahmen wird auch die bessere Anbindung von Oberzentren an den Fernverkehr geprüft. Die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurde eingeleitet. Alle Stakeholder werden erneut eng in den Prozess eingebunden. Der fortgeschriebene Zielfahrplan soll noch in dieser 20. Legislaturperiode vorliegen.

