

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kramer und Prophet (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur

Klimafreundlicher Schienenpersonennahverkehr – DB Regio AG erhält den Zuschlag für das Mittelthüringer Akku-Netz

Laut einer Mitteilung des Ministeriums für Digitales und Infrastruktur vom 5. Februar 2025 hat sich das Unternehmen DB Regio AG als Gewinner des vom Freistaat Thüringen europaweit ausgeschriebenen Wettbewerbsverfahrens um das Mittelthüringer Akku-Netz durchgesetzt. Für das Mittelthüringer Akku-Netz wird das Unternehmen DB Regio AG 19 Fahrzeuge vom Typ FLIRT Akku beschaffen. Der neue Verkehrsvertrag mit dem Unternehmen DB Regio AG umfasst ein jährliches Leistungsvolumen von circa 3,6 Millionen Fahrplankilometern und hat eine Laufzeit von Dezember 2028 bis Dezember 2043.

Ferner heißt es in der Mitteilung des Ministeriums für Digitales und Infrastruktur: „Für den Einsatz der BEMU (Battery Electric Multiple Units) im Mittelthüringer Akku-Netz müssen bestehende Oberleitungen in Fröttstädt, Gotha und Saalfeld teilweise erweitert sowie stationäre Nachladeinfrastrukturen in Ilmenau und Bad Langensalza errichtet werden. Dies wird bereits in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG vorbereitet.“

In einem Bericht des Mitteldeutschen Rundfunks vom 6. Juni 2023 wird beschrieben, dass eine Testfahrt von Erfurt nach Ilmenau abgebrochen beziehungsweise verkürzt werden musste. Auch in weiteren Pressemitteilungen zu diesem Thema wird berichtet, dass im Dezember 2023 in Schleswig-Holstein zeitweise nur die Hälfte der Züge vom Typ FLIRT Akku einsatzbereit waren, sodass es zu einem Krisentreffen zwischen dem Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein und dem Chef der deutschen Niederlassung des Herstellers kam.

Das Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur hat die **Kleine Anfrage 8/476** vom 7. Februar 2025 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 26. März 2025 beantwortet:

Vorbemerkung:

Hinsichtlich der Beantwortung der Frage 1 der o. g. Kleinen Anfrage weise ich darauf hin, dass hier der Schutzbereich verfassungsrechtlich geschützter Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse (Vertraulichkeit von Vergabeverfahren, Datenschutz) betroffen ist. Ich bitte deshalb, von einer Veröffentlichung der Anlage der Antwort der Landesregierung zu Frage 1 dieser Kleinen Anfrage in der Parlamentsdokumentation des Landtages abzusehen und diese Anlage ausschließlich den beiden Fragestellern zur Verfügung zu stellen.

1. Wer waren die weiteren Wettbewerber in dieser Ausschreibung (bitte alle weiteren Bieter dieser Ausschreibung auflisten)?

Antwort:

Die Angaben zu den Bietern sind der Anlage zu entnehmen.

2. In welchem Umfang kommt es durch das Thüringer Akku-Netz zu einem Anbieterwechsel (bitte nach Linien den Anbieter aufführen, welcher die jeweilige Linie bis zum Jahr 2028 betreibt)?

Antwort:

Linie	Betreiber bis Dezember 2028
RE 45 und RB 46 Erfurt – Arnstadt – Ilmenau	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
RB 23 Erfurt – Arnstadt – Saalfeld (zukünftig als RB 47)	Erfurter Bahn GmbH
RB 48 Fröttstädt – Friedrichroda	Süd-Thüringen-Bahn GmbH
RB 52 Erfurt – Döllstadt – Bad Langensalza – Leinefelde – Heilbad Heiligenstadt	DB Regio AG
RB 53 Gotha – Bad Langensalza	DB Regio AG
RE 55 und RB 56 Erfurt – Straußfurt – Sondershausen – Nordhausen	DB Regio AG

3. In welchem Umfang erhält das Unternehmen DB Regio AG für den Betrieb dieser Strecken finanzielle Zuschüsse aus dem Landeshaushalt (bitte die jeweilige Höhe getrennt nach Titel und Kapitel angeben)?

Antwort:

Die Finanzierung des Verkehrsdurchführungsvertrages (VDV) MAN erfolgt aus Kapitel 10 02 Titel 682 75, d. h. aus den dem Freistaat Thüringen nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs vom Bund zweckgebunden zugewiesenen Mitteln (Regionalisierungsmittel). Die Höhe der Zuschüsse an Eisenbahnverkehrsunternehmen wird aus wettbewerbsrechtlichen Gründen regelmäßig nicht veröffentlicht, da es sich im Verhältnis zum Markt um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse handelt.

Im konkreten Fall des VDV MAN sieht die Vertragsgestaltung einen sogenannten Bruttovertrag vor (Einnahmehancen und -risiken beim Freistaat Thüringen), der erst nach einer Anlaufphase in einen sogenannten Nettovertrag (Erlöschancen und -risiken bei der DB Regio AG) übergeht. Der tatsächliche Zuschuss in Abhängigkeit von den tatsächlichen Erlösen steht daher erst nach der Erlösabrechnung der Bruttoanlaufphase in einigen Jahren fest.

Im Landeshaushalt wurde Vorsorge getroffen, die mit dem Betrieb des MAN verbundenen Zuschüsse leisten zu können. Dafür wurden für die Vertragslaufzeit Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von ca. 1,117 Milliarden Euro gebunden.

4. Wie will die Landesregierung ausschließen, dass es auch in Mittelthüringen zu erneuten Problemen mit diesen Fahrzeugen kommt?

Antwort:

Die Verantwortung für den zuverlässigen und störungsarmen Betrieb der Fahrzeuge liegt beim Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Regio AG in Verbindung mit dem Fahrzeughersteller Stadler Rail AG. Mit der Zuschlagserteilung nahezu vier Jahre vor der Betriebsaufnahme hat die Landesregierung die Voraussetzung für eine zeitgerechte Fertigung, Lieferung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge geschaffen. Gravierende Fahrzeugprobleme sind nach aktueller Einschätzung der Landesregierung daher nicht zu erwarten, gleichwohl diese naturgemäß nicht ausgeschlossen werden können.

Im Übrigen resultierte die vorzeitig beendete Präsentationsfahrt am 5. Juni 2023 nicht aus technischen Problemen an der batterieelektrischen Antriebsanlage des Stadler FLIRT Akku.

5. In welchem Umfang wird eine Pufferflotte vorgehalten (bitte Anzahl der Fahrzeuge, Antrieb und Strecke nennen, für die die Pufferfahrzeuge vorgehalten werden)?

Antwort:

Von den 19 zu beschaffenden batterieelektrischen Fahrzeugen (BEMU) werden 15 für den regelmäßigen Betrieb benötigt. Die übrigen vier Fahrzeuge stehen als Instandhaltungs- und Betriebsreserve sowie für ggf. erforderliche Kapazitätsverstärkungen zur Verfügung. Alle zu beschaffenden Fahrzeuge können grundsätzlich auf jeder Strecke des Netzes eingesetzt werden.

Unter Berücksichtigung der Antwort zu Frage 4 wird seitens des Landes kein Bedarf gesehen, für eine ggf. eintretende Lieferverzögerung eine „Pufferflotte“ (beispielsweise aus zusätzlichen Dieseltriebwagen) vorzuhalten.

6. In welcher Höhe werden für diese Maßnahmen Mittel aus dem Landeshaushalt aufgewendet (bitte unter Nennung von Kapitel und Titel jahresweise auflühren)?

Antwort:

Für die Fahrzeuge einschließlich der Reservefahrzeuge ist kein separates Bestellerentgelt vereinbart. Vielmehr sind diese Bestandteil der vertraulichen Gesamtkalkulation, die dem bezuschlagten Angebotspreis der DB Regio AG zugrunde liegt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Für welche sonstigen Maßnahmen, die sich aus diesem Projekt ergeben, werden Landesmittel aufgewendet (bitte unter Nennung von Kapitel und Titel jahresweise auflühren)?

Antwort:

Die Errichtung der für den Betrieb der BEMU erforderlichen Infrastruktur wird aus Kapitel 10 02 Titel 891 01 „Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen für Schieneninfrastrukturvorhaben“ bzw. aus Kapitel 10 02 Titel 891 75 „Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen im Rahmen der Regionalisierungsmittel“ finanziert.

Die im Zusammenhang mit dem MAN erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind in den folgenden drei Verträgen enthalten:

- „Zielnetz Thüringen 2030, Nordthüringen“ (Erweiterung der bestehenden Oberleitungen in Fröttstädt und Gotha sowie Nachladeinfrastruktur in Bad Langensalza)
- „Zielnetz Thüringen - Erfurt - Ilmenau/Saalfeld“ (Streckenklassenerhöhung auf der Strecke Plaue – Ilmenau)
- „Nachladeinfrastruktur für die Linien Erfurt - Ilmenau/Saalfeld“ (Erweiterung der bestehenden Oberleitung in Saalfeld sowie stationäre Nachladeinfrastruktur in Ilmenau)

Für diese Maßnahmen sind folgende Mittel vorgesehen:

Jahr	Titel 891 01 in Euro	Titel 891 75 in Euro
2023	150.000	-
2024	185.000	-
2025	571.000	172.875
2026	3.158.000	218.125
2027	2.437.000	397.875
2028	3.849.000	2.490.563
2029	2.536.000	320.250
2030	1.175.000	-
2031	109.000	-

8. Sind mit dem in der Pressemitteilung des Ministeriums für Digitales und Infrastruktur benannten ergänzenden Einsatz von Sicherheitspersonal zum Zugbegleitpersonal, der dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste Rechnung tragen soll, Polizeikräfte oder private Sicherheitsdienste gemeint?

Antwort:

Bei dem im Rahmen des Verkehrsdurchführungsvertrags MAN geforderten Sicherheitspersonal handelt es sich nicht um Polizeikräfte, sondern um vom EVU zu beauftragendes fachlich speziell geschultes Personal. In der Vergangenheit hat die DB Regio AG hierfür regelmäßig auf erfahrenes und gut geschultes Personal der DB Sicherheit GmbH zurückgegriffen.

9. Welche finanziellen Mittel sind für diese Maßnahme vorgesehen (bitte unter Nennung von Kapitel und Titel jahresweise auflühren)?

Antwort:

Ebenso wie für die Fahrzeuge (vgl. Antwort zu Frage 6) ist für die Kosten für das Sicherheitspersonal kein separates Bestellerentgelt vereinbart. Vielmehr sind diese Kosten Bestandteil der vertraulichen Gesamtkalkulation, die dem bezuschlagten Angebotspreis der DB Regio AG zugrunde liegt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Schütz
Minister

Anlage*

Endnote:

- * Die Informationen in der Anlage zu Frage 1 binhalten schutzwürdige Daten und werden entsprechend der Bitte der Landesregierung nicht veröffentlicht. Die Fragesteller und die Fraktionen erhalten je ein Exemplar der Anlage in der Papierfassung.