

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Nadine Hoffmann (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur

Auffassung der Landesregierung zur Reaktivierung der Werratalbahn – nachgefragt

Zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 8/940 (Drucksache 8/1599) ergeben sich Nachfragen.

Das **Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur** hat die **Kleine Anfrage 8/1239** vom 30. Juli 2025 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 21. Oktober 2025 beantwortet:

1. Welche Auffassung vertritt die Landesregierung aus welchen Gründen zum Lückenschluss der Werrabahn, also zur Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke zwischen der Stadt Eisfeld im Landkreis Hildburghausen und der Stadt Coburg in Bayern, grundsätzlich betrachtet und hinsichtlich der finanziellen Aufwendungen, der Machbarkeit, der Dauer der Umsetzung, der Wirtschaftlichkeit und des Nutzens für den Personen- oder Güterverkehr sowie für den Tourismus?

Antwort:

Zum Thema Reaktivierungen von Bahnstrecken ist zunächst generell darauf zu verweisen, dass diese im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln und unter Berücksichtigung von volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten tragfähig sein oder die Mobilität entscheidend fördern müssen.

Der rund 20 Kilometer lange ehemalige Streckenabschnitt Eisfeld–Coburg wurde im Rahmen der deutschen Teilung für den Eisenbahnverkehr unterbrochen und ist in Teilen komplett anderweitig überbaut. Seit dem Jahr 2008 bestehen Engagements und Initiativen aus der Region Südthüringen und Oberfranken sowie von Pro-Bahn zur Reaktivierung der Strecke. Auch im Masterplan Schiene vom Jahr 2023 wurde die Problematik beleuchtet.

Der Lückenschluss Südthüringen–Coburg wurde durch die Freistaaten Thüringen und Bayern für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Dabei wurden mehrere Varianten, wie ein Lückenschluss von Coburg über Bad Rodach nach Hildburghausen oder ein Lückenschluss zwischen Dörfles–Esbach und Eisfeld als nicht elektrifizierte Strecken vorgeschlagen. Das Vorhaben wurde nicht in die Endfassung des Bundesverkehrswegeplans übernommen, da es durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (heute Bundesministerium für Verkehr) als reines Nahverkehrsprojekt eingestuft und damit dem Verantwortungsbereich der Länder zugeordnet wurde. Damit scheidet der Bund als Fördermittelgeber aus.

Die Freistaaten Thüringen, Sachsen und Bayern haben sich dazu verständigt, stärker im Bereich Verkehr zusammenzuarbeiten und die Verbindungen zwischen den Ländern weiter auszubauen. Das schließt auch die Werrabahn ein. Auch wenn der Bund vorerst keine Mittel zur Verfügung stellt, besteht der politische Wille zu diesem Vorhaben weiterhin. Daher gilt es nun, alternative Lösungsansätze zu prüfen und zu erörtern.

Wesentliche Potentiale für den Schienengüterverkehr werden auf der Werrabahn nicht gesehen. Fördermittelgeber wären demzufolge nur die Freistaaten Bayern und Thüringen. Aufgrund des prozessualen Aufwands und der hohen Investitionskosten (praktisch ein kompletter Neubau), die je nach Trassenvariante zwischen 66 und 150 Millionen Euro (Stand 2023) liegen könnten, eines fehlenden klaren Bekenntnisses der anrainenden Gebietskörperschaften für das Projekt und mangelnden Interessensbekundungen für eine wirtschaftliche Streckenbetriebsführung ist unter den gegebenen Bedingungen eine Reaktivierung weder volks- noch betriebswirtschaftlich tragfähig.

2. Plant die Landesregierung den Lückenschluss; wenn ja, wann, wenn nicht, warum nicht?

Antwort:

Das Vorhaben Werrabahn ist in seiner Bedeutung für die Entwicklung der demografisch und wirtschaftlich stabilen Region zwar vergleichsweise perspektivisch als gut einzuschätzen, angesichts gegenwärtig wichtigerer Prioritäten bei der Sanierung bestehender Infrastrukturen jedoch nicht realistisch.

Darum plant die Landesregierung momentan keinen Lückenschluss.

3. Gab es diesbezüglich Gespräche mit der Bayerischen Landesregierung; wenn ja, wann, mit welchem Ergebnis oder sind diesbezüglich Gespräche geplant; wenn ja, wann?

Antwort:

Wie in der Antwort auf Frage 1 ausgeführt, gab es zu dem Thema mehrfachen Austausch mit dem Freistaat Bayern. Dieser mündete unter anderem auch in dem gemeinsamen Antrag zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

Grundvoraussetzung für weitere Gespräche zur Werrabahn wären zunächst jedoch neue Signale aus der Region selbst an die jeweiligen Landesregierungen, die belastbare Aussagen zu Bedarfen beinhalten. Derartige Initiativen sind bislang nicht bekannt geworden.

Schütz
Minister