

Dringlichkeitsanfrage

des Abgeordneten Kramer (AfD)

und

A n t w o r t

des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur

Thüringer Elektro-Netz

Gemäß der Bekanntmachung 604652-2026 der Europäischen Union vom 2. September 2026 zum Verfahren TEN (Thüringer Elektro-Netz) zur Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen von Dezember 2030 bis Dezember 2043 ist ohne Zuschlag beendet worden. Betroffen sind die Linien RE 1, RE 2, RE 3, RB 11, RB 20 und RB 21 mit einem vorgesehenen Leistungsumfang von rund 7,4 Millionen Fahrplankilometern jährlich. Als Grund für die Beendigung werden geänderte Anforderungen des Beschaffers genannt.

Das **Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur** hat die **Dringlichkeitsanfrage** vom 7. September 2026 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 28. September 2026 beantwortet:

1. Welche konkreten Anforderungen wurden im laufenden Vergabeverfahren geändert und aus welchen Gründen führten diese Änderungen zur Beendigung der Ausschreibung „Thüringer Elektro-Netz“?

Antwort:

Vorbemerkung:

Laut der Bekanntmachung 604652-2026 der Europäischen Union vom 2. September 2026 wird das Verfahren TEN (Thüringer Elektro-Netz) zur Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen von Dezember 2030 bis Dezember 2043 aufgrund „geänderter Anforderungen des Beschaffers“ beendet. Dieser Grund musste gewählt werden, da das offizielle Formular auf dem TED-Portal (Tenders Electronic Daily) nur vorgegebene Auswahlfelder bietet und eine exakt passende Option für den vorliegenden Fall fehlt. Tatsächlich wurden die Anforderungen der beschaffenden Aufgabenträger jedoch nicht geändert; vielmehr kann die zeitgerechte Realisierung der im Vergabeverfahren unterstellten Infrastruktur aufgrund nach wie vor fehlender Finanzierungszusagen des Bundes nicht mehr garantiert werden.

Die Planung und Konzeption des Vergabeverfahrens sowie die Erstellung der Vergabeunterlagen begannen bereits im Jahr 2024. Das Vergabeverfahren selbst wurde im März 2025 unter anderem unter der Prämisse veröffentlicht, dass bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme die Baumaßnahmen zur Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Lehnendorf/Gößnitz abgeschlossen sein würden. Diese Annahme beruhte auf dem seinerzeitigen Stand der Informationen, die wiederum auf dem klaren politischen Willen und den damals bekannten Projekt- und Vertragsentwicklungen fußten.

Nach Einleitung des Vergabeverfahrens hat sich die Entwicklung des Infrastrukturprojekts „Elektrifizierung Mitte-Deutschland-Verbindung“ allerdings wesentlich anders entwickelt als unterstellt. Insbesondere haben sich die notwendigen Prozesse und Entscheidungen seitens des Bundes und des Infrastrukturbetreibers mehrfach verzögert. Derzeit ist daher nicht mehr verlässlich absehbar, ob und bis wann die betroffenen Strecken tatsächlich elektrifiziert sein werden. Absehbar ist aus Sicht der Auftraggeber inzwischen allerdings, dass die Strecken jedenfalls nicht mehr rechtzeitig bis zum vorgesehenen Ter-

min der Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen werden. Denn die hierfür notwendigen Entscheidungen und Vertragsschlüsse sind nicht wie ursprünglich angenommen erfolgt.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich die Grundlage des Vergabeverfahrens wesentlich geändert hat. Denn die infrastrukturellen Voraussetzungen, die der Konzeption des Vergabeverfahrens und der Erstellung der Vergabeunterlagen zugrunde lagen, werden nicht wie angenommen zur Verfügung stehen. Unter den neuen Gegebenheiten kann das Vergabeverfahren daher nicht in der bisherigen inhaltlichen Ausgestaltung fortgeführt werden. Die aktuelle Situation erfordert vielmehr grundlegende Änderungen am Fahrzeug- und Betriebskonzept sowie hinsichtlich der zeitlichen Rahmenbedingungen. Dies erfordert wesentliche Überarbeitungen der Vergabeunterlagen. Diese notwendigen Anpassungen gehen weit über das Maß üblicher Änderungen hinaus. Ein Festhalten an den bisherigen Vergabeunterlagen würde aktuell nicht mehr dem tatsächlichen Beschaffungsbedarf und den künftigen Einsatzbedingungen entsprechen.

2. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Landesregierung die Beendigung der Ausschreibung auf den vorgesehenen Betriebsbeginn im Dezember des Jahres 2030, das geplante Verkehrsangebot einschließlich des vorgesehenen Fahrzeugeinsatzes sowie die hierfür erwarteten Kosten des Freistaats Thüringen?

Antwort:

Ab Dezember 2028 sollen die betreffenden Linien in zwei getrennten Zwischenvergaben vergeben werden. Der Verkehr wird hier mit gebrauchten Dieseltriebwagen fortgeführt. Angesichts der zu erwartenden eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit, insbesondere der Neigetechnikfahrzeuge VT 612, und um für die Fahrgäste möglichst zeitnah spürbare Qualitätsverbesserungen durch Neufahrzeuge anbieten zu können, sollen zwei in den Zwischenvergaben enthaltene Linien (RE 1 und RB 21) ab Dezember 2031 in ein neues Vergabernetz mit Akkufahrzeugen übergehen. Die Linienführung wird dabei gegenüber TEN so angepasst, dass auf der nicht oder nicht vollständig elektrifizierten Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) nur Streckenabschnitte befahren werden, die betriebssicher mit der Akku-Technologie überbrückt werden können. Für die beiden auch östlich von Gera verkehrenden Linien RE 2 und RE 3 ist aufgrund der zu langen oberleitungsfreien Abschnitte ein stabiler und verlässlicher Einsatz von Akkufahrzeugen nicht möglich. Diese beiden Linien müssen daher bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen der Zwischenvergabe verbleiben und dann als elektrische Linien in ein weiteres Vergabeverfahren aufgenommen werden.

Die Elektrifizierung der MDV wird durch das hier skizzierte Angebots- und Vergabekonzept nicht obsolet. Vielmehr werden dem Bund, dem Bundesministerium für Verkehr und der DB InfraGO AG zeitliche Spielräume eröffnet, Finanzierung, Planung, Bau und Inbetriebnahme des Bedarfsplanprojekts „Elektrifizierung“ sicherzustellen. Dieses ist Voraussetzung für die dargestellte Angebotskonzeption der für Thüringen bedeutenden Linien RE 1, RE 2 und RE 3. An der damit einhergehenden zeitgleichen Realisierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Projekts (vor allem vollständige Zweigleisigkeit zwischen Jena und Gera) soll ebenfalls festgehalten werden.

Eine verlässliche Aussage über die finanziellen Auswirkungen der Verfahrensaufhebung sowie der anschließenden Neuausschreibungen ist aktuell noch nicht möglich. Das tatsächliche wirtschaftliche Ergebnis resultiert erst aus den Angeboten, die im Rahmen der neuen Vergabeverfahren eingehen.

Bei der Bewertung zeichnen sich verschiedene Faktoren ab: Während der Einsatz von Bestandsfahrzeugen zwar Kostenvorteile gegenüber Neufahrzeugen bieten kann, birgt er gleichzeitig das Risiko steigender Wartungs- und Instandhaltungskosten. Zudem ist durch die Aufteilung einer großen Vergabe in mehrere kleinere Verfahren mit dem Verlust von Synergieeffekten zu rechnen.

3. Welche konkreten Schritte und welchen Zeitplan sieht die Landesregierung vor, um die betroffenen Verkehrsleistungen rechtzeitig neu zu vergeben und deren nahtlose Erbringung ab Dezember des Jahres 2030 sicherzustellen?

Antwort:

Die Landesregierung hat veranlasst, dass bereits mit Nachdruck an der Vorbereitung und Durchführung der beiden zeitlich begrenzten Zwischenvergaben mit Dieseltriebwagen ab Dezember 2028 und einer langfristigen Neuvergabe mit Akkutriebwagen ab voraussichtlich Dezember 2031 gearbeitet wird.

- Neuausschreibung (Direktvergabe) Neigetechnik (RE 1 bis Dezember 2031, RE 2 und RE 3):
 - Laufzeit von Dezember 2028 bis maximal Dezember 2036, Vertragslänge ist abhängig von der Fertigstellung der MDV, im Folgevertrag dann Einsatz von elektrischen Fahrzeugen vorgesehen
 - Beginn des Vergabeverfahrens noch in diesem Jahr/ersten Quartal des Jahres 2027 geplant
 - Erteilung des Zuschlags voraussichtlich im dritten Quartal des Jahres 2027
- Neuausschreibung RB 21 (wettbewerbliches Verfahren):
 - Laufzeit von Dezember 2028 bis Dezember 2031
 - Vorinformation wurde bereits veröffentlicht
 - Beginn des Verfahrens voraussichtlich im vierten Quartal des Jahres 2026 und Zuschlagserteilung im zweiten Quartal des Jahres 2027
- Neuausschreibung Akku-Netz (RE 1, RB 21):
 - offene Vergabe mit BEMU (Battery Electric Multiple Unit)-Neufahrzeugen
 - vertragliche Regelungen in Anlehnung an die aufgehobene Ausschreibung TEN
 - Laufzeit von Dezember 2031 bis Dezember 2045
 - Veröffentlichung der Vergabe im ersten/zweiten Quartal des Jahres 2027; Zuschlagserteilung Ende des Jahres 2027 geplant.

Schütz
Minister