

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten des GVFG-Bundesprogramms für den zukunftsfähigen Ausbau des Eisenbahnnetzes in Thüringen

Seit Anfang Januar 2020 ist das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit deutlich verbesserten Finanzierungsmöglichkeiten für den Ausbau der regionalen Eisenbahninfrastruktur in Kraft. Streckenreaktivierungen wie auch Streckenelektrifizierungen werden nun durch den Bund mit bis zu 90 Prozent zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Die Mehrzahl der Länder macht von diesen günstigen Fördermöglichkeiten zunehmend Gebrauch. Das GVFG-Bundesprogramm 2023 bis 2027 listet allein 43 Strecken beziehungsweise Teilstrecken auf, die elektrifiziert werden sollen (insgesamt rund 1.800 Streckenkilometer).

Das Fördervolumen des GVFG-Bundesprogramms beträgt seit dem Jahr 2021 eine Milliarde Euro jährlich. Ab dem Jahr 2025 stehen für das GVFG-Bundesprogramm sogar zwei Milliarden Euro jährlich zur Verfügung, sodass auf mittlere Sicht eine auskömmliche Finanzierung gesichert ist. Die Erhöhung auf zwei Milliarden Euro jährlich steht nicht unter Finanzierungsvorbehalt, sondern ist gesetzlich verankert. Ab dem Jahr 2026 werden die Mittel in Höhe von zwei Milliarden Euro mit jährlich 1,8 Prozent dynamisiert.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/5855** vom 8. April 2024 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. Juni 2024 beantwortet:

1. Welche Ausbauvorhaben im Eisenbahnnetz in Thüringen hat die Landesregierung für das GVFG-Bundesprogramm zusätzlich zu dem bereits aufgenommenen zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Jena–Gera in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln–Gera angemeldet?
2. Für welche Ausbauvorhaben im Eisenbahnnetz in Thüringen bereitet die Landesregierung die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm vor?
3. Für welche Ausbauvorhaben im Eisenbahnnetz in Thüringen prüft die Landesregierung eine Finanzierung über das GVFG-Bundesprogramm?

Antwort zu den Fragen 1 bis 3:

Die Fragen 1, 2 und 3 werden gemeinsam aufgrund der thematischen Zusammengehörigkeit beantwortet. Die Landesregierung hat über die benannten Maßnahmen hinaus noch keine Anmeldungen zum GVFG-Bundesprogramm vorgenommen. Um eine sachgerechte Anmeldung vorzunehmen, prüft die Landesre-

gierung derzeit für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) notwendige Maßnahmen im Freistaat im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel.

4. Bei welchen Eisenbahnstrecken sieht die Landesregierung neben den im Bedarfsplan Schiene und im Investitionsgesetz Kohleregionen verankerten Vorhaben Bedarf für eine Streckenelektrifizierung?

Antwort:

Eine Streckenelektrifizierung ist die Voraussetzung für den Einsatz vollelektrischer Fahrzeuge. Ein vollelektrischer Betrieb bietet für alle drei Verkehrsarten (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr) gegenüber anderen Antriebstechnologien grundsätzlich sowohl wirtschaftliche als auch betriebliche Vorteile.

Der Ausbau einschließlich der Elektrifizierung des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes ist gemäß Artikel 87e Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Da eine vollständige Elektrifizierung des Streckennetzes durch den Bund derzeit nicht absehbar ist, wird im SPNV der Einsatz von zum Beispiel batterieelektrischen Fahrzeugen als Übergangstechnologie erforderlich.

Die Thüringer Landesregierung strebt bis Mitte der 2030er Jahre an, etwa 95 Prozent der Betriebsleistung des Thüringer SPNV mit CO₂-emissionsfreien Fahrzeugen zu erbringen. Derzeit befindet sich die Landesregierung in der Ausarbeitung der Dekarbonisierungsstrategie. Ansatz der Dekarbonisierungsstrategie ist der vollständige Ersatz der heutigen Verbrennungstriebwagen durch geeignete Antriebsformen im Rahmen der verfügbaren Mittel. Über dafür notwendige Maßnahmen, wie Streckenelektrifizierungen oder Nachladeeinrichtungen, befinden sich die Fachreferate des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Landesamtes für Bau und Verkehr im engen Austausch mit der DB InfraGO sowie der beteiligten Industrie.

Weitere Elektrifizierungsbedarfe können sich unter Umständen aus den Anforderungen des Schienengüterverkehrs ergeben.

5. Bei welchen eingleisigen Eisenbahnstrecken sieht die Landesregierung Bedarf für einen zweigleisigen beziehungsweise abschnittweisen zweigleisigen Ausbau, um die Fahrplanstabilität und Betriebsqualität des Schienenpersonennahverkehrs zu verbessern?

Antwort:

Ein mehrgleisiger Ausbau trägt grundsätzlich zur Erhöhung der Betriebsqualität bei. Dies gilt insbesondere im Störfall, das heißt, Verspätungen bauen sich langsamer auf und schneller wieder ab. Darüber hinaus kann durch einen mehrgleisigen Ausbau die Streckenkapazität erhöht, die Reisezeit verkürzt und die Sicherheit im Bahnbetrieb noch weiter erhöht werden.

Der Freistaat Thüringen lässt im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsverträge die Betriebsstabilität der Verkehrsangebote in so genannten Betriebsprogrammstudien von der DB InfraGO untersuchen. Für das mittelfristig geplante Verkehrsangebot (Horizont bis Mitte 2030) sind über die Herstellung der Zweigleisigkeit der Mitte-Deutschland-Verbindung in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln–Gera Hbf hinausgehende Maßnahmen zunächst nicht vorgesehen.

6. Welche Investitionsstrategie für den Ausbau der Infrastruktur des regionalen Schienenpersonennahverkehrs will die Landesregierung mit dem Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr der Jahre 2023 bis 2027 verfolgen und welche Finanzierungsquellen für diesen Zweck nutzen?

Antwort:

In den kommenden Jahren stehen umfangreiche Investitionen für die Umsetzung der Dekarbonisierung an beziehungsweise sind erhebliche Investitionsanstrengungen erforderlich. Die Zielstellung ist durch den wirtschaftlichen und gezielten Mitteleinsatz im Rahmen des jeweils im Haushalt zur Verfügung stehenden Budgets die Maßnahmen zu finanzieren und umzusetzen. Dabei wird sich der Freistaat Thüringen aller zur Verfügung stehenden externen Finanzierungsquellen bedienen. Zusätzlich wird auf Kapitel 3.4 des Nahverkehrsplans für den SPNV im Freistaat Thüringen (NVP) verwiesen, in dem sowohl die bestehenden Projekte des Bundesverkehrswegeplans, weitere von der DB InfraGO geplante Maßnahmen, darüber hinaus gehende Maßnahmen zur Umsetzung des SPNV-Zielkonzepts, erforderliche Maßnahmen zur Bereitstellung von Streckenkapazitäten und zur Sicherung der Betriebsqualität, die für die Dekarbonisierung erforderlichen Maßnahmen und nicht zuletzt die geplanten Vorhaben an Verkehrssta-

tionen aufgeführt werden. Die dafür vorgesehenen Finanzierungsquellen sind in Kapitel 4.1 des NVP benannt. Dazu zählen beispielsweise das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Bundesschieneausbaugesetz und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

7. Plant die Landesregierung die Definition eines elektrifizierten Zielnetzes für den Schienenpersonennahverkehr, das bis zum Jahr 2040 beziehungsweise zum Jahr 2045 umgesetzt werden soll und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen des Dekarbonisierungskonzepts für den SPNV im Freistaat Thüringen eine Festlegung auf die unter wirtschaftlichen, infrastrukturellen, betrieblichen, vergaberechtlichen und zeitlichen Kriterien vorteilhafteste Antriebstechnologie für die in den nächsten Jahren durchzuführenden SPNV-Vergabeverfahren erfolgen. Daraus kann ein elektrifiziertes Zielnetz abgeleitet werden, sobald diese Festlegung für alle zukünftigen Vergabernetze getroffen wurde.

8. Welche Vorhaben im Bereich neue beziehungsweise optimierte Zugangsstellen im Schienenpersonennahverkehr entwickelt die Landesregierung derzeit? Bis wann sollen diese Vorhaben jeweils umgesetzt werden?

Antwort:

Der Freistaat Thüringen plant derzeit keine neuen und auch keine in ihrer Lage veränderten ("optimierten") Zugangsstellen im Netz.

Karawanskij
Ministerin