

## **Kleine Anfrage**

### **der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

und

## **Antwort**

### **des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft**

### **Anstehende und künftige Ausschreibungen von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Thüringens**

Mit dem Mittelthüringer Akkunetz (3,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr), dem E-Netz Mittelthüringen (7,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr), dem Südthüringen-Unterfranken-Netz (6,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr) und dem Netz Saale-Thüringen-Südharz (9,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr) stehen noch in diesem Jahrzehnt wichtige Ausschreibungen beziehungsweise Vergaben im thüringischen Schienenpersonennahverkehr an, die das SPNV-Angebot bis in die 2040er-Jahre prägen werden. Die Gestaltung des Nahverkehrsangebots auf der Schiene ist seit der Regionalisierung eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik auf Landesebene.

Die künftige Angebotsentwicklung auf Thüringens wichtigster Eisenbahnstrecke (im E-Netz Mittelthüringen), der Mitte-Deutschland-Verbindung, kann nach Abschluss der in Planung befindlichen Streckenelektrifizierung neu strukturiert werden. Erstmals kann die Thüringer Städtekette durchgehend mit Zügen der E-Traktion bedient werden, womit Ziele der Landesentwicklung unterstützt werden.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/6017** vom 30. Mai 2024 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 9. Juli 2024 beantwortet:

1. Wie stellt sich der aktuelle Sachstand der Planungen und Ausschreibungen und das weitere geplante Vorgehen für die Thüringer Vergabernetze dar (bitte für jedes Netz gesondert und zusätzliche Eckdaten wie jährliche Zugkilometer, Art und Anzahl der Fahrzeuge, Kapazitäten, Berufsgruppen und Beschäftigungsübergang angeben)?

Antwort:

Das Mittelthüringer Akku-Netz (MAN) befindet sich seit April 2024 in einem offenen Vergabeverfahren. Vergeben werden in diesem Netz rund 3,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Für den Fahrzeugeinsatz in dem Vergabernetz sind aufgrund von nicht elektrifizierten Streckenabschnitten batterieelektrische Triebfahrzeuge vorgesehen. Die endgültige Anzahl der Fahrzeuge obliegt dem Bieter je nach Wahl des Fahrzeugtyps beziehungsweise der betrieblichen Planung, die dem Angebotskonzept zugrunde gelegt wird. Bei den künftigen Kapazitäten hat die Landesregierung ein entsprechendes Wachstum der Fahrgastzahlen unterstellt, ist aber gleichzeitig aufgrund bspw. der vorhandenen Bahnsteiglängen limitiert. Wenn und soweit die Ausschreibung zu einem Betreiberwechsel führt, ist das neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nach § 131 Absatz 3 GWB verpflichtet, diejenigen angestellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal und Disponenten), die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen beschäftigt waren, zu überneh-

men und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613a BGB erfolgt wäre. Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrages ist der Dezember 2028.

Das Thüringer Elektro-Netz (TEN) befindet sich derzeit in der abschließenden Phase der Fertigstellung der Vergabeunterlagen, wobei vor allem inhaltliche Schwerpunkte der benachbarten Aufgabenträger noch zu integrieren sind. Der Beginn des Vergabeverfahrens ist je nach Beendigung der Unterlagenerstellung für den Herbst 2024 vorgesehen. Das Vergabernetz hat je nach endgültigem Angebotskonzept ein Leistungsvolumen von circa 7,2 Millionen Zugkilometern pro Jahr über alle Aufgabenträger. Aufgrund der Nutzung der elektrifizierten Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) zwischen Weimar und Gößnitz, aber auch nichtelektrifizierten Abschnitten ist in dem Netz der Einsatz von voll- beziehungsweise batterieelektrischen Fahrzeugen vorgesehen. Wie im MAN entscheiden die möglichen Bieter über die Anzahl der benötigten Fahrzeuge. Auch bei den Kapazitäten wurde ausgehend von der Besetzung im Status-Quo darauf geachtet, künftig eine spürbare, aber finanzierbare Kapazitätserhöhung zu unterstellen. Die gesetzlichen Regelungen zum Personalübergang bei einem Betreiberwechsel sind auch hier maßgeblich. Die Betriebsaufnahme im TEN ist aufgrund der im zweiten Halbjahr 2029 terminierten Generalsanierung zwischen Eisenach und Erfurt (Vollsperrung über fünf Monate) und der verzögerten Fertigstellung der Elektrifizierung der MDV neu im Dezember 2029 statt Dezember 2028 eingeordnet.

Für das Vergabeverfahren Südthüringen-Unterfranken-Netz (SUN) beginnen derzeit die Planungen für die künftige Angebotskonzeption. Hierzu erfolgen zeitnah erste Gespräche mit dem beteiligten Aufgabenträger aus Bayern. Im Grundsatz besteht Einigkeit, dass diese Vergabe als Übergangskonzept bis zu einer nachhaltigen und ökologischen Folgevergabe dienen muss. Daraus resultiert der fortgeführte Einsatz einer Dieselfahrzeugflotte mit dem Einsatz von HVO 100 (100 Prozent Hydrotreated Vegetable Oil), dem non-fossilen Dieselmotorkraftstoff aus biologischen Rest- und Abfallstoffen. Aufgrund des frühen Bearbeitungsstandes können noch keine weitergehenden Angaben zu Angebotsumfang oder Kapazitäten ausgeführt werden. Die Betriebsaufnahme in dem Vergabernetz ist gleichfalls für den Dezember 2028 vorgesehen.

Für die Folgevergabe des Elektronetzes Saale-Thüringen-Südharz (STS) zum Dezember 2030 gibt es derzeit noch keine Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern. Der Zeitplan sieht den Beginn der Abstimmungsgespräche zur inhaltlichen Ausrichtung für das erste Halbjahr 2025 vor.

2. Inwiefern zielen die anstehenden Ausschreibungen auf die Erreichung der Klimaziele und das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr ab (bitte jeweils für jede Ausschreibung gesondert angeben)?

Antwort:

Die Landesregierung hat es sich mit ihrem Dekarbonisierungskonzept des SPNV zum Ziel gesetzt, in den nächsten Jahren und im Rahmen von anstehenden Vergaben die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien zu prüfen. Dabei müssen mit erheblichem zeitlichen Vorlauf umfangreiche Untersuchungen angestoßen und erhebliche Investitionsmittel für die Anpassung der Infrastruktur vorgesehen werden. Mit den Vergaben MAN und TEN kann unter Verwendung von alternativen Antriebstechnologien beziehungsweise fertiggestellter Infrastruktur zu den Zeitpunkten 2028 beziehungsweise 2029 ein erster Schritt zur Ablösung einer Vielzahl von Dieseltriebwagen in Thüringen und damit zur Emissionsreduktion erreicht werden.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets mussten auch die Planungen der zukünftigen Sitzplatzkapazitäten der Fahrzeuge neu betrachtet werden. Bei allen anstehenden Vergaben werden unter dem Ansatz angemessener Wachstumsprognosen entsprechende Kapazitäten zur Beförderung der Fahrgäste gewählt beziehungsweise gefordert. Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen ist aus fachlicher Sicht aufgrund der infrastrukturellen Randbedingungen (bspw. Bahnsteiglängen) erst langfristig möglich.

3. Welche spezifischen Verbesserungen sind für die Thüringerinnen und Thüringer durch die aktuellen Ausschreibungen zu erwarten (bitte für die einzelnen Netze gesondert angeben)?

Antwort:

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, in allen Thüringer Landesteilen eine gleichwertige SPNV-Anbindung sicherzustellen. Dabei soll auf allen Achsen mit bedeutenden Aufkommensschwerpunkten als Mindeststandard die Erbringung eines Stundentaktes gelten. Ergänzend sind bei vorhandener, über-

durchschnittlicher Nachfrage weitere Leistungsausweitungen und damit Reduzierungen der Taktzeiten auf Halbstundentakte zu prüfen. Mit diesen Planungsansätzen versucht die Landesregierung im Rahmen der neuen Vergaben die künftigen Verkehrsangebote umzusetzen. Grundvoraussetzung für den Erhalt der Mindeststandards oder Planungen zu möglichen beziehungsweise notwendigen Angebotsausweitungen ist die auskömmliche Ausstattung mit finanziellen Mitteln.

Durch den Einsatz von Neufahrzeugen werden die Fahrgäste erstmals in den Netzen MAN und TEN deutliche Qualitäts- und Komfortsteigerungen erleben können. Hier wird hinsichtlich Interieur und Ausstattungsmerkmalen ein deutlicher Sprung gegenüber den Fahrzeugen aus den 2000er Jahren spürbar werden. In allen weiteren Folgevergaben sollen auch die Fahrgäste in den weiteren Landesteilen hieran partizipieren.

4. Welche SPNV-Linie soll zukünftig die Thüringer Städtekette von Eisenach bis Gera beziehungsweise Altenburg durchgehend bedienen (bitte Taktfrequenz, Fahrzeugtyp und Kapazität angeben)?

Antwort:

Das langfristige Ziel der Landesregierung ist es, die Städte entlang der Achse Eisenach – Erfurt – Weimar – Jena – Gera – Altenburg bestmöglich mit dem SPNV miteinander zu verbinden. Dabei sind wichtige Randbedingungen bei der zur Verfügung stehenden Infrastruktur zu beachten und in der Angebotskonzeption zu berücksichtigen. Es zeigt sich, dass der Planungsansatz zu einem systematischen und auf dem nachfragestärksten Korridor zwischen Gotha – Erfurt – Weimar – Jena geplanten Halbstundentakt aufsetzt und damit die verkehrlichen Schwerpunkte überproportional gut abbildet. Gleichzeitig hat sich in der Erarbeitung der Konzeption der MDV gezeigt, dass die Abbildung einer Zugleistung entlang der Städtekette in ausgewählten und aufkommensstarken Nachfragezeiten betrieblich möglich scheint. Hemmend auf eine darüber hinausgehende Vertaktung dieser Verkehre wirken sich die hohen Zugzahlen (Mischverkehr aus Fern-, Nah- und Güterverkehr) auf der Relation zwischen Eisenach und Erfurt sowie die dringend zu erhaltenen Einbindungen der Verkehre in die bekannten Knotenstrukturen, bspw. in Erfurt, Jena oder Gera, aus. Die abschließende Bewertung zu der Anzahl der Züge mit einer verkehrlichen Durchbindung entlang der Städtekette findet derzeit im Zusammenhang mit der Bearbeitung der TEN-Vergabeunterlagen statt. Auf die Antwort zu Frage 1 wird diesbezüglich verwiesen.

In Vertretung

Weil  
Staatssekretär