

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Hoffmann (AfD)**

**und**

**Antwort**

**des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft**

### **Zusätzlicher Lkw-Verkehr durch Thüringen aufgrund eines maroden Schienennetzes?**

Wie in der Thüringischen Landeszeitung vom 5. Juni 2024 zu lesen war, wird von privaten Bahnunternehmen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße wegen fehlender Ausnahmegenehmigungen befürchtet. Dem liegt ein marodes Schienennetz zugrunde.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/6097** vom 8. Juli 2024 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 13. August 2024 beantwortet:

1. Wann und wie hat die Landesregierung von dieser Problematik Kenntnis erlangt?

Antwort:

Die Landesregierung hat durch Medienberichterstattung Anfang Mai und durch Hinweise von Unternehmen, die Gütertransporte organisieren, von der Problematik erfahren.

Zu beachten ist die generelle Zuständigkeit des Bundes beziehungsweise der Deutschen Bahn AG. Das für den Verkehr zuständige Ministerium in Thüringen hat keinerlei Entscheidungshoheit oder Mitbestimmungsrecht in der Sache. Insofern war eine Unterrichtung der Landesregierung formal nicht erforderlich.

2. Welche Thüringer Bahnstrecken haben nach Kenntnis der Landesregierung seit dem Jahr 2015 Ausnahmegenehmigungen für den (schweren) Güterverkehr erhalten und welche Güter wurden auf diesen Strecken nach Kenntnis der Landesregierung transportiert?

Antwort:

Nach Kenntnis der Landesregierung sind in Thüringen gegenwärtig fünf Strecken betroffen:

- Strecke 6311 Abschnitt Eisenach–Grimmenthal–Themar,
- Strecke 6708 Themar DB-Grenze–Themar
- Strecke 5240 Abschnitt Meiningen–Ritschenhausen
- Strecke 6694 Plaue–Ilmenau DB-Grenze
- Strecke 6302 Wolkramshausen -Sondershausen–Wasserthaleben–Hohenebra - Greußen

Zu Gütertransporten kann die Landesregierung keine Aussagen treffen. Sie betreibt keine Strecken und führt demzufolge keinerlei Erhebung zu Gütertransporten durch.

## 3. Welche Gründe für die Ausnahmegenehmigungen lagen jeweils vor?

Antwort:

Der Deutschen Bahn AG obliegt die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. Nach allgemeiner Kenntnis der Landesregierung ist der Hintergrund für die Nichtverlängerung der Ausnahmegenehmigungen der Instandhaltungsrückstau und die Sanierungsbedürftigkeit der oben genannten Strecken. Seit dem 1. Juli 2024 werden diese Ausnahmegenehmigungen durch die verantwortliche DB InfraGO AG nicht mehr erteilt. Diese Entscheidung der DB InfraGO AG erfolgte vor dem Hintergrund der Sicherheit für den Bahnbetrieb auf den Bahnstrecken. Spätestens seit dem dramatischen Unfall auf der Bahnstrecke München–Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 in Bayern wird unter diesem Aspekt generell das deutsche Streckennetz überprüft. Die Entscheidung, die Ausnahmegenehmigungen nicht zu verlängern, erfuhr auch Unterstützung durch das Eisenbahnbundesamt. Das Eisenbahnbundesamt wurde über die Bundesnetzagentur aufgefordert, sich die betroffenen Strecken sicherheitstechnisch genauer anzusehen. Das Eisenbahnbundesamt kam zu dem Schluss, dass das Auslaufen der Ausnahmegenehmigungen richtig war und keine neuen Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden dürfen.

## 4. Inwieweit wurde oder wird die Landesregierung, das zuständige Ministerium oder eine nachgeordnete Behörde in die Erteilung dieser Ausnahmegenehmigungen eingebunden?

Antwort:

Wie in Antwort auf Frage 1 dargelegt, ist formal keine Beteiligung der Landesregierung erforderlich. Die Ausnahmegenehmigungen wurden beziehungsweise werden auf Grundlage der derzeit geltenden Nutzungsbedingungen Netz 2024 der DB InfraGO AG erteilt.

## 5. Seit wann hat die Landesregierung Kenntnis von der Sanierungsbedürftigkeit oder welchem Sanierungsgrad welcher Bahnstrecken in Thüringen?

Antwort:

Die Sanierung, Instandhaltung und vor allem Modernisierung der Bahnstrecken sind eine Daueraufgabe und erfolgen in Zuständigkeit und ständiger Abstimmung mit den jeweils Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG. Aufgrund des schon länger bekannten Sanierungsbedarfs auf dem Thüringer Streckennetz wurden Prioritäten gesetzt und diese in Angriff genommen. Eine Sanierung aller Strecken gleichzeitig ist technisch, organisatorisch und finanziell unmöglich.

## 6. Gab es bezüglich der Sanierungsbedürftigkeit Gespräche des Landes mit dem Bund und/oder der Bahn beziehungsweise der DB InfraGO, wenn ja, wann und mit welchem Ausgang?

Antwort:

Wie in Antwort auf Frage 5 dargelegt, finden zu den verschiedensten Strecken in Thüringen regelmäßig Gespräche statt. Für die Strecken mit den ausgelaufenen Ausnahmegenehmigungen ist mit Betroffenen ein Gesprächstermin unter Moderation des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für Ende des Monats August 2024 vorgesehen.

## 7. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für das beschriebene Problem aus welchen Gründen als geeignet an und welche Kosten wären damit verbunden?

Antwort:

Wie bereits mehrfach erwähnt, liegt die Zuständigkeit bei der DB InfraGO AG. Die DB InfraGO AG führt regelmäßig Gespräche mit den Streckenbetreibern durch und bemüht sich, kurzfristig Übergangslösungen zu schaffen.

Eine dauerhafte Erhöhung der Streckenklasse ist kurzfristig nicht umsetzbar. Die Planungen, die Zustandskategorie der einzelnen Anlagenkomponenten wieder zu verbessern, befinden sich in einem frühen Stadium.

Für die Strecke 6494 (Plaue–Ilmenau) läuft eine Planung mit dem Ziel der Streckenklassenerhöhung. Aktuell ist hier eine bauliche Umsetzung im Jahr 2030 geplant.

8. Wie würde sich nach Auffassung der Landesregierung die Verlagerung von der Schiene auf die Straße bei den betroffenen Strecken auf den Straßenverkehr und anliegende Ortschaften auswirken?
9. Welche Güter würden durch eine solche Verlagerung nun über die Straße transportiert?
10. Wie viele Züge welcher Ladung wären wöchentlich von einer solchen Verlagerung betroffen beziehungsweise würden durch eine solche Verlagerung nicht mehr fahren?

Antwort zu den Fragen 8 bis 10:

Es ist generell das erklärte Ziel der Landesregierung, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen und so Straßen beziehungsweise Ortschaften vom Lkw-Verkehr zu entlasten. Dazu wurden auch Ziele im Masterplan Schiene formuliert und langfristig verfolgt. Die Landesregierung bemüht sich Initiativen, Verantwortliche und Kommunen vor Ort im Rahmen ihrer Möglichkeiten dahin gehend zu unterstützen, langfristig solche Projekte in verschiedenen Regionen zu realisieren.

Im Bundesfernstraßengesetz und im Thüringer Straßengesetz ist allerdings geregelt, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann der Gebrauch öffentlicher Straßen als Gemeingebrauch gestattet ist. Transportunternehmen sind in der Wahl der Routen zur Erfüllung ihrer Fahraufträge somit grundsätzlich frei.

Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus - beispielsweise durch genehmigungspflichtigen Schwerverkehr - ist Sondernutzung und bedarf der Erlaubnis. Nur in diesem Fall würde die Straßenbaubehörde Kenntnis von der geplanten Route der Transportunternehmen erlangen.

Bei der in der Öffentlichkeit spekulierten Anzahl von Fahrten beziehungsweise Mengen, welche angeblich nun auf die Straße verlagert werden würden, handelt es sich zumeist um grobe Schätzwerte.

Nicht berücksichtigt werden dabei weiterhin über das Schienennetz abzuwickelnde Transporte und mögliche Teiltransporte auf den betroffenen Bahnabschnitten unter Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit und/oder der Einsatz von Lokomotiven und Güterwaggons mit geringerer Achslast sowie die Nutzung von Alternativrouten im Schienennetz. Zudem betreibt die Landesregierung, wie in Antwort auf Frage 2 dargelegt, keine Strecken und führt demzufolge keinerlei Erhebung zu Gütertransporten durch.

Karawanskij  
Ministerin