



Mobilität für Menschen.



*B.Eng. Thorben Bick
VCD Elbe-Saale Landesvorstand*



Mobilität für Menschen.

Anfang: 2022: Einrichtung der „Stabsstelle Masterplan Schieneninfrastruktur 2030“ beim Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Mitte 2023: Veröffentlichung „Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen“

Ende 2023: Veröffentlichung „Masterplan Schieneninfrastruktur 2030“

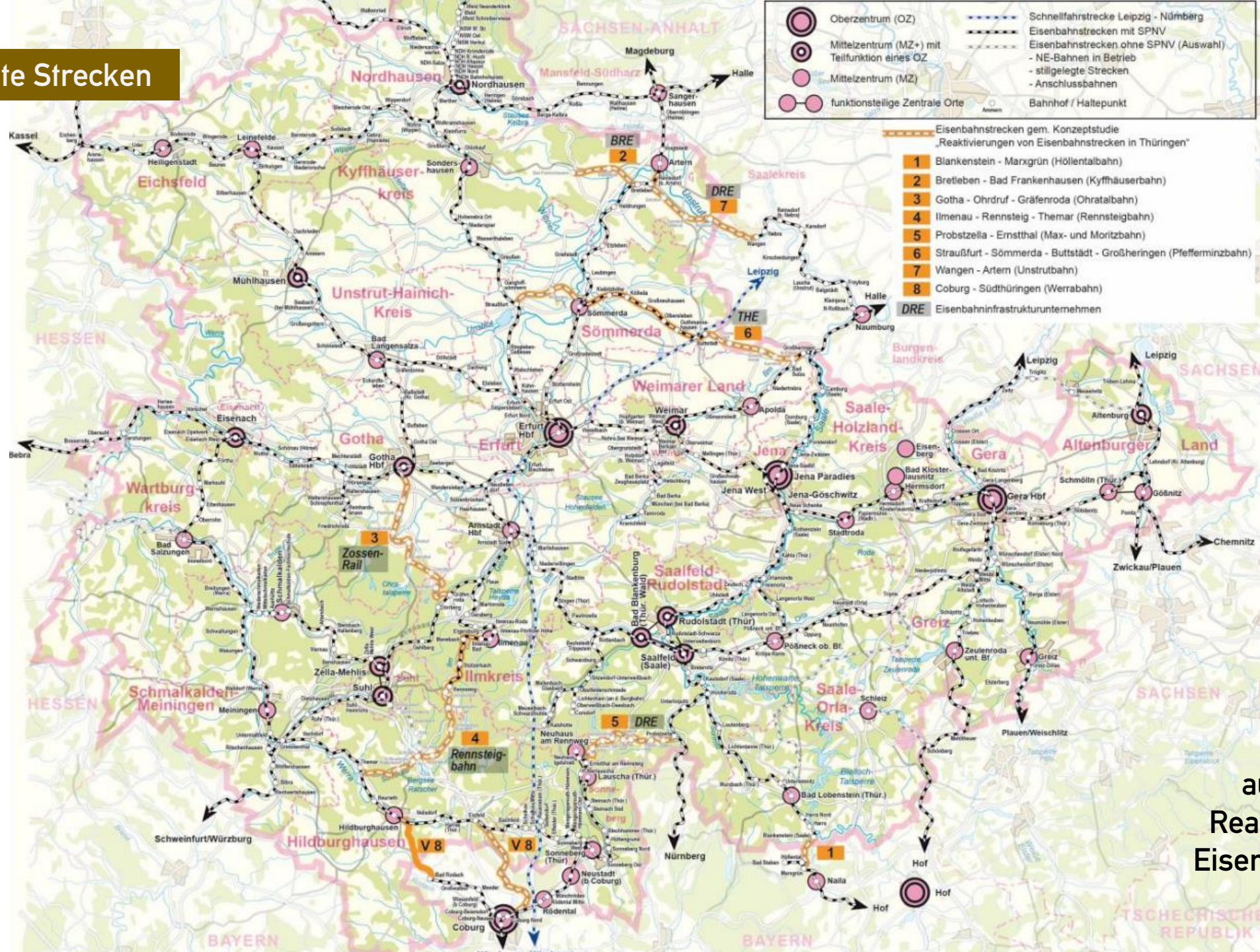
Seitdem passiert: ???

Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen

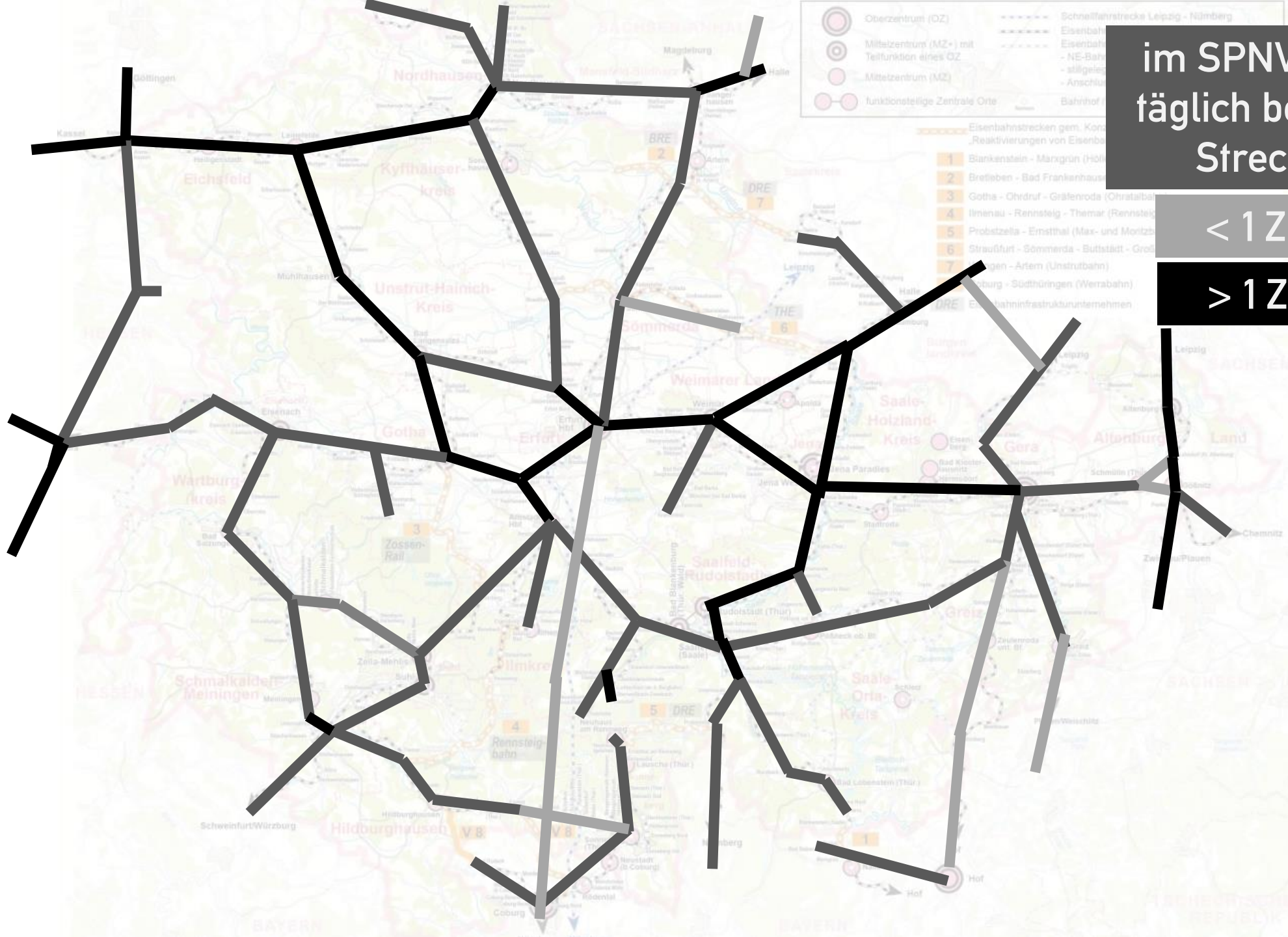
Endbericht



untersuchte Strecken



aus: „Gutachten
Reaktivierung von
Eisenbahnstrecken
in Thüringen“



- Oberzentrum (OZ)
- Mittelzentrum (MZ+) mit Teilfunktion eines OZ
- Mittelzentrum (MZ)
- funktionsteilige Zentrale Orte
- Schnellfahrstrecke Leipzig - Nürnberg
- Eisenbahn
- Eisenbahn
- NE-Bahn
- stillegelegte
- Anschluss
- Bahnhof

im SPNV heute
täglich bediente
Strecken

< 1 Z / h

> 1 Z / h

- Eisenbahnstrecken gem. Kurs „Reaktivierungen von Eisenba
- 1 Blankenstein - Marxgrün (Höb
- 2 Bretleben - Bad Frankenhaus
- 3 Gotha - Ohrdruf - Gräfenroda (Ohrdrufba
- 4 Ilmenau - Rennsteig - Themar (Rennsteig
- 5 Probstzella - Ernstthal (Max- und Moritz
- 6 Straußfurt - Sommerda - Buttstädt - Groß
- 7 Jena - Artern (Unstrutbahn)
- 8 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 9 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 10 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 11 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 12 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 13 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 14 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 15 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 16 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 17 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 18 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 19 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 20 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 21 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 22 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 23 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 24 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 25 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 26 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 27 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 28 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 29 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 30 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 31 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 32 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 33 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 34 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 35 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 36 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 37 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 38 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 39 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 40 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 41 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 42 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 43 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 44 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 45 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 46 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 47 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 48 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 49 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 50 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 51 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 52 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 53 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 54 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 55 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 56 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 57 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 58 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 59 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 60 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 61 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 62 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 63 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 64 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 65 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 66 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 67 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 68 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 69 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 70 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 71 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 72 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 73 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 74 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 75 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 76 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 77 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 78 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 79 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 80 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 81 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 82 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 83 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 84 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 85 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 86 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 87 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 88 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 89 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 90 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 91 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 92 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 93 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 94 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 95 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 96 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 97 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 98 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 99 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra
- 100 Jena - Weimar - Gera - Leipzig (Werra

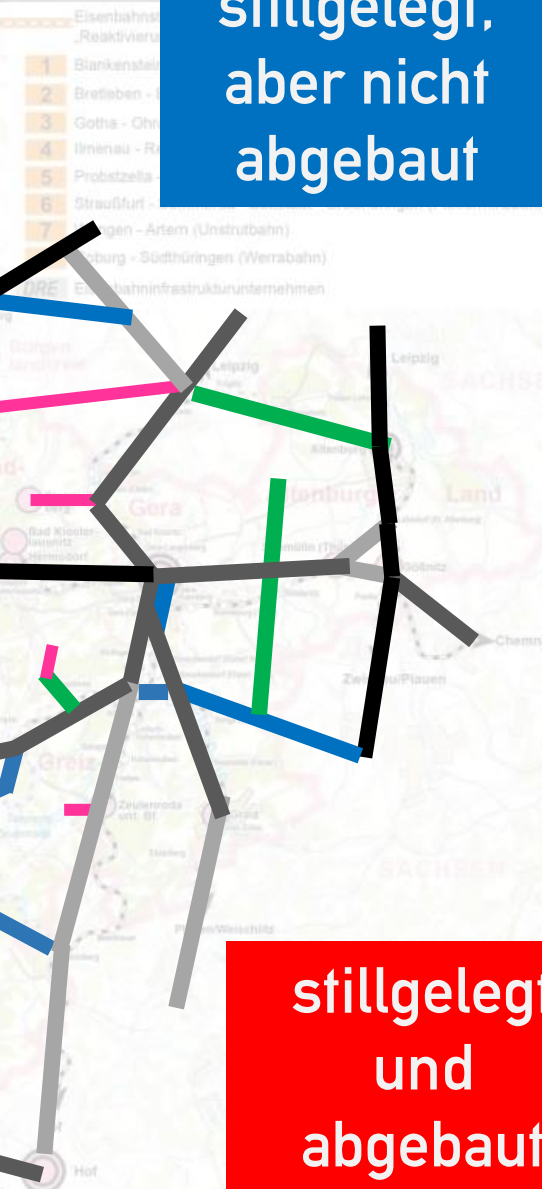
entwidmet
und
abgebaut

in Betrieb für
Güterverkehr/
Sonderzüge

noch nie existent gewesen

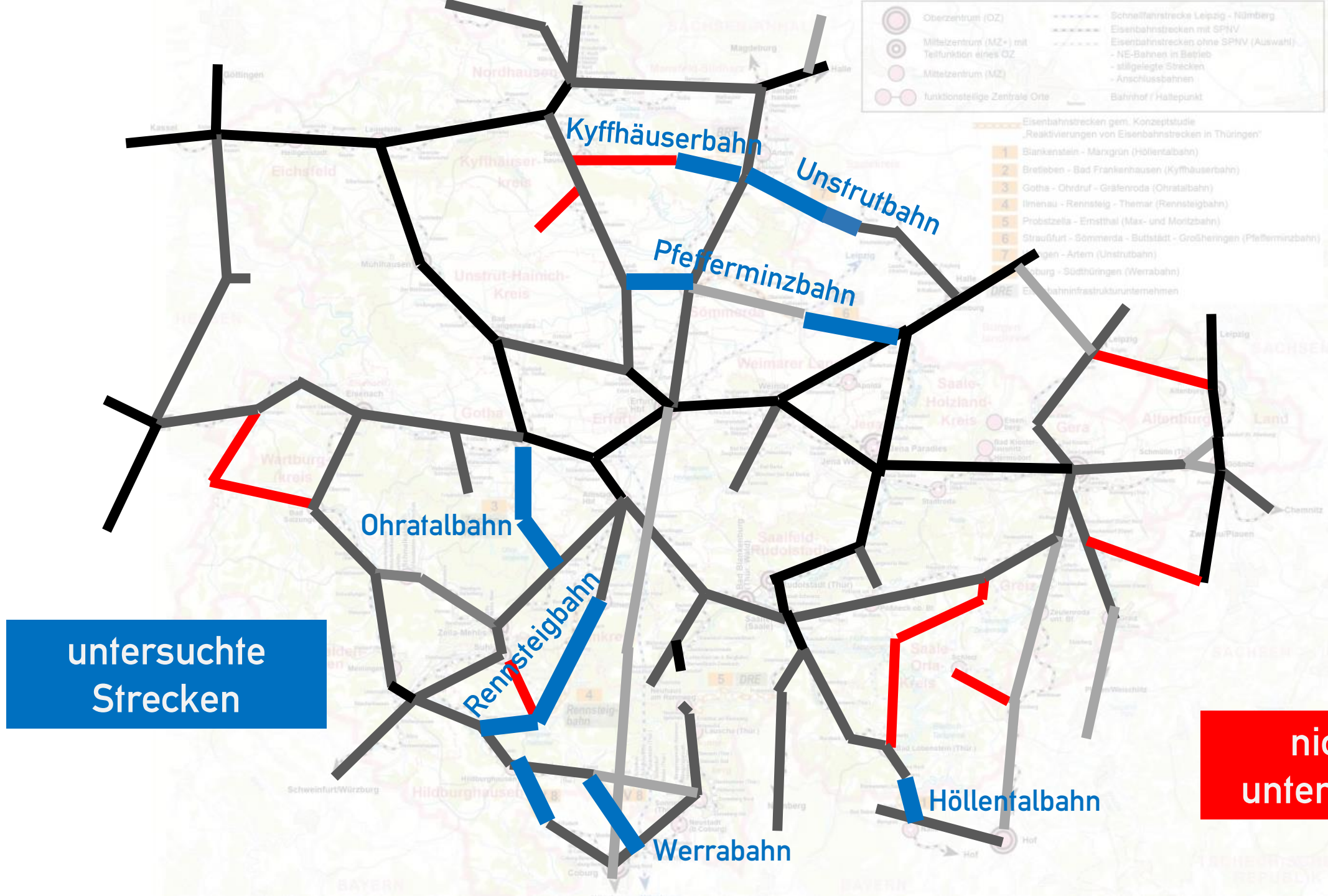
stillgelegt,
aber nicht
abgebaut

stillgelegt
und
abgebaut



untersuchte
Strecken

nicht
untersucht



Zielbereich		Gewichtung
ZB1	Verkehrspolitische Bedeutung	7,0%
ZB2	Reaktivierungsaufwand	8,0%
ZB3	Investitionskosten	20,0%
ZB4	Betriebskosten	15,0%
ZB5	Potenzielle SGV	10,0%
ZB6	Potenzielle SPV	15,0%
ZB7	Wettbewerb und Intermodalität	5,0%
ZB8	Regionalentwicklung	10,0%
ZB9	Klima und Umwelt	10,0%
Summe		100,00%

aus: „Gutachten
Reaktivierung von
Eisenbahnstrecken
in Thüringen“

Tabelle 5: Ergebnis der Nutzwertanalyse

Skala von 1 bis 5

Zielbereiche	Höllentalbahn Blankenstein– Marxgrün	Kyffhäuserbahn Bretleben– Bad Frankenhausen	Ohratalbahn Gotha–Ohrdruf– Gräfenroda	Rennsteigbahn Ilmenau–Renn- steig–Themar	Max- und Moritz-Bahn Probstzella– Ernstthal	Pfefferminz- bahn Straußfurt–Söm- merda–Buttstädt– Großheringen	Unstrutbahn Wangen–Artern	Werrabahn Coburg– Südthüringen
Verkehrs- politische Bedeutung	3,3	2,2	3,1	3,0	2,8	3,2	3,1	4,5
Reaktivierungs- aufwand	1,3	2,2	3,5	3,6	2,0	4,7	2,4	1,0
Investitions- kosten	2,3	3,7	4,3	4,0	3,3	5,0	4,0	2,0
Betriebs- kosten	4,3	4,0	4,2	2,5	2,8	3,0	4,8	2,2
Potenzielle SGV	4,6	4,2	4,2	4,2	2,6	4,1	2,0	1,8
Potenzielle SPNV+SPFV	1,0	1,6	4,0	3,5	1,4	3,1	1,8	2,4
Wettbewerb & Intermodalität	4,0	3,7	3,3	2,8	1,7	3,7	3,7	2,7
Regional- entwicklung	1,9	2,7	3,6	3,0	1,9	2,7	1,7	3,1
Klima und Umwelt	3,2	3,3	3,7	2,4	1,6	3,0	1,6	2,3
Gesamt- nutzwert mit Gewichtung	2,78	3,10	3,91	3,30	2,34	3,68	2,92	2,33

aus: „Gutachten
Reaktivierung von
Eisenbahnstrecken
in Thüringen“

Untersuchungsstrecke	Übersicht der Empfehlungen
Höllentalbahn	keine Errichtung einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur
Kyffhäuserbahn	Streckenreaktivierung vorrangig für den SGV durch EIU, Prüfung von SPNV-Bestellung vor dem Hintergrund der dafür erforderlichen und verfügbaren Regionalisierungsmittel auf Basis des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes SPNV Thüringen
Ohratalbahn	Streckenreaktivierung vorrangig für den SGV durch EIU, Prüfung von SPNV-Bestellung vor dem Hintergrund der dafür erforderlichen und verfügbaren Regionalisierungsmittel auf Basis des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes SPNV Thüringen
Rennsteigbahn	Stärkung des Streckenabschnitts Schleusingen – Themar für einen leistungsfähigen SGV durch EIU
Max-und-Moritz-Bahn	keine Reaktivierung als öffentliche Eisenbahninfrastruktur
Pfefferminzbahn	Sicherung der Strecke für den SGV durch EIU und Prüfung der Einbeziehung des Abschnittes Straußfurt – Sömmerda in das bestehende SPNV-Angebotskonzept vor dem Hintergrund der dafür erforderlichen und verfügbaren Regionalisierungsmittel, sofern durch den Aufgabenträger eine langfristige Bestellung Sömmerda – Buttstädt beabsichtigt wird
Unstrutbahn	keine Reaktivierung des SPNV zwischen Wangen und Artern, Prüfung der Verlängerung der Linie RB 77 von Wangen nach Roßleben unter Berücksichtigung der dafür erforderlichen Regionalisierungsmittel und auf der Grundlage des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes SPNV Thüringen
Schienenlückenschluss Coburg – Südthüringen	Der Schienenlückenschluss Coburg – Südthüringen ist von hoher verkehrspolitischer Bedeutung. Voraussetzung für weitere Schritte ist die strategische Entscheidung der Freistaaten Bayern und Thüringen zur langfristigen Bestellung von Leistungen im SPNV, da der erforderliche Neubau einen entsprechenden prozessualen Aufwand und hohe Investitionskosten erfordert; Vorzugsvariante ist die Strecke Hildburghausen – Bad Rodach - Coburg

**aus: „Gutachten
Reaktivierung von
Eisenbahnstrecken
in Thüringen“**

6.2.3 Tabelle 4: Tabellarischer Vergleich der Nutzwertanalyse aller Strecken sowie der Handlungsoptionen und Rahmenbedingungen ihrer Umsetzung

Strecke	untersuchte Variante	Investitionskosten ~ in Mio. €	Nutzen SGV	Nutzen SPNV (Querschnittsbelegung) in Pkm/Strkm	Gesamtnutzwert nach Nutzwertanalyse Punktwerte 1–5	Handlungsempfehlungen
Höllentalbahn	„Lückenschluss Blankenstein–Marxgrün“	40	Bedeutung durch Verkürzung der Transportwege	155	2,78	Das TMIL teilt die Einschätzung des Gutachters zu den erheblichen Potenzialen des SGV und unterstützt die Empfehlung, die Errichtung eines Gleisanschlusses durch das Höllental für den Schienengüterverkehr zu erwägen, sofern dies seitens der Akteur:innen vor Ort angestrebt wird und der Freistaat Bayern sich zur Reaktivierung des in Bayern liegenden Abschnitts der Trasse bekennt. Unter den im Gutachten genannten Bedingungen werden sodann ggf. weitere Fördermöglichkeiten geprüft.
Kyffhäuserbahn	„Stichstrecke (Artern–) Bretleben–Bad Frankenhausen“	30	Bedeutung durch langfristig gesicherte Gütertransporte	448	3,10	Im Fall einer gemeinschaftlichen Finanzierung der Streckenreaktivierung durch die Wirtschaft, den Bund und den Eisenbahninfrastrukturbetreiber für den SGV prüft das TMIL langfristig die Bestellung von Leistungen im SPNV und unterstützt auch die Anregung des Gutachters eines Modellvorhabens zum „vollautomatisierten Fahren“ auf der Strecke.
Ohratalbahn	„Gesamtstrecke Gotha–Ohrdruf–Gräfenroda“	15	Perspektivische Bedeutung durch Gütertransporte	339	3,91	Der Gutachter empfiehlt vor diesem Hintergrund für die Ohratalbahn drei Prüfzenarien: die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gotha und den möglichen Zielbahnhöfen Ohrdruf, Crawlinkel und Gräfenroda. Das TMIL teilt die Einschätzung der Gutachter, dass die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts durch das EIU und die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur Vermeidung von Parallelverkehren von StPNV und SPNV Voraussetzung für die Prüfung von Bestellungen von Leistungen im SPNV sind. Im Rahmen der Überprüfung wären zwingend Vor- und Nachteile der jeweiligen öffentlichen Verkehrssysteme im Rahmen umfassender Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren vor Ort zu klären.
	„Teilstrecke Nord Gotha–Ohrdruf“	9		497		
Rennsteigbahn	„Gesamtstrecke Ilmenau–Rennsteig–Themar“	30	Perspektivische Bedeutung durch langfristig gesicherte Gütertransporte	206	3,30	Das TMIL unterstützt regionale Initiativen für intermodale Entwicklungskonzepte entlang der Rennsteigbahn.
	„Teilstrecke Nord Ilmenau–Rennsteig“	2		257		
	„Teilstrecke Süd Rennsteig–Themar“	28		181		
Max- und Moritz-Bahn	„Gesamtstrecke Probstzella–Ernstthal am Rennsteig“	45		180	2,34	Das TMIL teilt die Einschätzung des Gutachters, dass die Reaktivierung dieser Strecke auf Grund des erheblichen Reaktivierungsaufwands im Verhältnis zu geringen Potentialen im SPNV sowie unspezifischen Bedarfen im SGV unwirtschaftlich ist. Der durch den Förderverein Max- und Moritzbahn e.V. organisierte und betriebene Tourismus- und Freizeitverkehr bleibt von dieser Empfehlung unberührt.
Pfefferminzbahn	„Gesamtstrecke Straußfurt–Großheringen“	6	Bedeutung durch Gütertransporte	202	3,68	Das TMIL befürwortet die Einschätzung des Gutachters, die Gesamtstrecke langfristig für den SGV zu sichern.
	„Teilstrecke West Straußfurt–Sömmerda“	5	Bedeutung durch Gütertransporte	287		Das TMIL befürwortet die Empfehlung des Gutachters, die Bestellung von SPNV-Leistungen bei langfristiger Bestellung von SPNV zwischen Sömmerda und Buttstädt auch für diesen Abschnitt zu prüfen.
	„Teilstrecke Ost Buttstädt–Großheringen“	1	Bedeutung durch Gütertransporte	58		Der Gutachter empfiehlt, die Bestellung von Leistungen im SPNV auf diesem Streckenabschnitt auf Grund der geringen Fahrgastpotenziale nicht weiterzuverfolgen, wobei die siedlungsstrukturellen Effekte (Stärkung des innerthüringischen Zentralraums in Verbindung mit Wechselwirkungen zwischen Wohnungsknappheit in Jena und Aktivierung von Leerständen in der Region zwischen Apolda und Buttstädt) nicht Inhalt der gutachterlichen Betrachtung waren. Aus Sicht des TMIL sollten diese neben den laut Gutachten möglichen Verbesserung der Reisezeiten und den positiven Umwelteffekten eines gestärkten SPNV in einer zukünftigen integrierten Betrachtung Berücksichtigung finden. Eine solche befürwortet das TMIL, sofern die Gebietskörperschaften vor Ort sich zu einer Reaktivierung der gesamten Strecke bekennen und diese in angemessener Weise unterstützen.
Unstrutbahn	„Teilstrecke Wangen–Artern“	34		171	2,92	Das TMIL befürwortet die Empfehlung des Gutachters, die Verlängerung der Linie RB 77 (Naumburg - Wangen) von Wangen nach Roßleben im Benehmen mit dem benachbarten Aufgabenträger in Sachsen-Anhalt zu prüfen.
Werrabahn	„Variante A1 Hildburghausen–Bad Rodach Nord(–Coburg)“	86		350		Voraussetzung für die weitere Betrachtung des Lückenschlusses und den damit verbundenen Planungsprozessen ist die strategische Entscheidung der Freistaaten Bayern und Thüringen zur langfristigen Bestellung von Leistungen im SPNV auf dieser Strecke, unter Berücksichtigung der dafür erforderlichen Regionalisierungsmittel und auf der Grundlage der für die Länder geltenden Reaktivierungskriterien bzw. Nahverkehrsprogramme. Darüber hinaus benötigt es ein klares Bekenntnis der anrainenden Gebietskörperschaften für das Projekt gemäß Punkt III. des politischen Diskussions- und Entscheidungsprozesses.
	„Variante A2 (Vorzugsvariante) Hildburghause–Bad Rodach Süd(–Coburg)“	66		347 (663) *	2,33	
	„Variante B1 Eisfeld–Oberlauter–Coburg“	146		394		
	„Variante B2 Eisfeld–Unterlauter–Bertelsdorf–Coburg“	129		406		
	„Variante B5 Eisfeld–Dörfles-Esbach–Coburg“	83		158		

* inkl. Bestandsstrecke Bad Rodach–Coburg

Quelle: Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen 2023 sowie Kapitel 6 des vorliegenden Masterplans

aus: „Masterplan
Schieneninfrastruktur 2030“

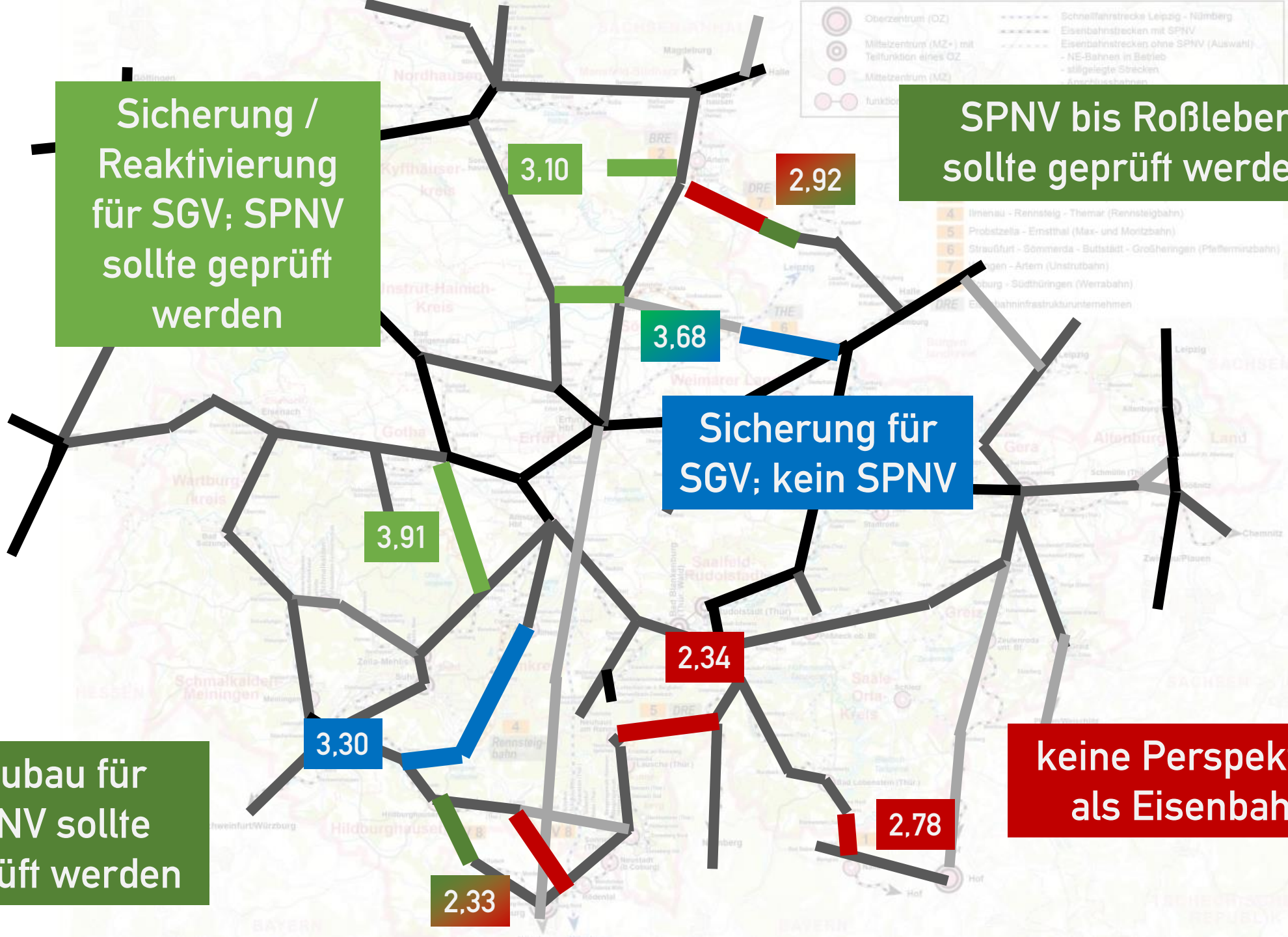
Sicherung /
Reaktivierung
für SGV; SPNV
sollte geprüft
werden

SPNV bis Roßleben
sollte geprüft werden

Sicherung für
SGV; kein SPNV

Neubau für
SPNV sollte
geprüft werden

keine Perspektive
als Eisenbahn



Was steht im Koalitionsvertrag der „Brombeere“?

Wir streben eine Wiedereinbetriebnahme stillgelegter Strecken für den Güter- und Personenverkehr an. Eine Reaktivierung muss im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln und unter Berücksichtigung von volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten tragfähig sein oder die Mobilität entscheidend fördern. Den Bund nehmen wir bei der Erhöhung der dafür notwendigen Regionalisierungsmittel in die Pflicht.

aus: „Regierungsvertrag 2024–2029
zwischen CDU, BSW und SPD“

... im selben Vertrag steht aber auch: „Der moderne Verbrenner ist eine Spitzentechnologie, die weiterentwickelt werden muss.“