

**(Staatssekretär Weil)**

Stellen Wildroste eingesetzt. Innerhalb der Wildwechselkorridore sind je Straßenseite zwei Lichtschranken unter Einsatz von Aktivinfrarotsensoren vorgesehen. Wird eine der Schranken durch Eintritt eines wärmeabstrahlenden Körpers unterbrochen, aktiviert dies die Wildverkehrszeichen am Straßenrand und der Verkehr auf der B 247 wird von der Richtgeschwindigkeit 100 km/h stufenweise erst auf 70 km/h und dann auf 50 km/h abgebremst. Einige Minuten nach Aktivierung schalten die Wildverkehrszeichen wieder in ihren Ausgangszustand zurück und der Verkehr kann die Strecke wieder gemäß Richtgeschwindigkeit passieren.

Zu Frage 2: Der derzeitige Zustand entspricht nicht dem Endzustand und ist noch nicht zur Nutzung freigegeben. Die eingesetzten Wildroste werden noch fahrrad- und fußgängerinnenfreundlich nachgerüstet. Einschränkungen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit werden nach Freigabe nicht mehr bestehen.

Zu Frage 3: Der trassenparallele Weg dient in erster Linie als Wirtschaftsweg zur Forstbewirtschaftung und wird zur Fahrradnutzung freigegeben. Um die Zuwegung in den Wald nicht zu beeinträchtigen, wurde die Führung des Zauns zwischen Bundesstraße und Wirtschaftsweg planfestgestellt.

Und zu Frage 4: Eine provisorische Sicherung der Wildroste für den Rad- und Fußgängerinnenverkehr auf dem Wirtschaftsweg erfolgte durch die Auflage von geeigneten Platten. Ebenso sind zum Teil temporär unbefestigte Umfahrungen unmittelbar neben den Wildrosten angelegt worden.

Vielen Dank.

**Vizepräsident Worm:**

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Es gibt eine Nachfrage. Bitte, Frau Abgeordnete Wahl.

**Abgeordnete Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

Vielen Dank. Sehr erhellend, wie das funktionieren kann. Ich hätte noch die Frage, wann denn das Freigabedatum des Radwegs geplant ist.

**Weil, Staatssekretär:**

Das kann ich Ihnen nicht sagen, das müsste ich nachreichen.

**Vizepräsident Worm:**

Vielen Dank. Wir kommen zur letzten Mündlichen Anfrage des heutigen Tages, die in der Drucksache 7/8299. Herr Abgeordneter Müller, Sie haben das Wort.

**Abgeordneter Müller, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

Vielen Dank, Herr Präsident.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im April dieses Jahres die Aktualisierung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts gestartet. Bis zum 14. Juli 2023 sollen die involvierten Stakeholderinnen und Stakeholder nach meiner Kenntnis Ideen einreichen. Neben Verbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Länder aufgrund ihrer Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr dazu aufgerufen, Vorschläge anzumelden. Der Deutschlandtakt ist nach meiner Auffassung der Schlüssel zur Stärkung der Schiene und zur Verlagerung von Verkehr, der aktuell vor allem mit dem Pkw stattfindet. Aus dem Fahrplanentwurf für den Deutschlandtakt wird die notwendige Eisenbahninfrastruktur abgeleitet, das heißt, die Infrastrukturplanung folgt der Angebotsplanung. Im Fahrplanentwurf sind Fahrzeiten hinterlegt und berücksichtigt,

**(Abg. Müller)**

wie sich die Nachfrage im Schienenpersonen- und -güterverkehr entwickeln wird. Daraus ergeben sich spezifische Anforderungen für die Eisenbahninfrastruktur. Im Zielzustand brauchen sich Fahrgäste praktisch keinen konkreten Fahrplan mehr zu merken, da in jedem Taktknoten optimale Anschlüsse bestehen, was Bahnfahren für jeden einfacher und damit attraktiver macht.

Damit Thüringen vom Deutschlandtakt profitiert, braucht es eine aktive Mitarbeit des Landes während des aktuellen Prozesses zur Aktualisierung des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Angebotsverbesserungen bzw. Angebotsverdichtungen im Schienenpersonennahverkehr hat die Landesregierung im Rahmen der Beteiligung für den vierten Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts dem Bund zusätzlich übermittelt bzw. wird sie noch übermitteln?
2. Welche Elemente des Fahrplankonzepts des beauftragten Instituts mit Sitz in Dresden zur Integration des SPNV Ostthüringens in den Deutschlandtakt, das im Beisein der Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft im März 2022 dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr vorgestellt wurde, hat die Landesregierung im Rahmen der Beteiligung für den vierten Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts dem Bund übermittelt bzw. wird sie noch übermitteln?
3. Welche Veränderungen bei den SPNV-Taktknoten, die bisher im SPNV-Nahverkehrsplan 2018 bis 2022 benannt sind, hat die Landesregierung dem Bund im Rahmen der Beteiligung für den vierten Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts übermittelt bzw. wird sie noch übermitteln?
4. Welche Infrastrukturmaßnahmen – Ausbau bzw. Neubau von Eisenbahninfrastruktur – werden durch die dem Bund übermittelten Angebotsausweitungen bzw. Angebotsverdichtungen im SPNV Thüringens erforderlich – bitte Maßnahmen beschreiben –?

Vielen Dank.

**Vizepräsident Worm:**

Auch hier antwortet Staatssekretär Weil für das Infrastrukturministerium.

**Weil, Staatssekretär:**

Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Mündliche Anfrage des Abgeordneten Müller beantworte ich für die Landesregierung wie folgt:

Bevor ich auf die konkreten Fragen eingehe, gestatten Sie mir bitte eine Vorbemerkung zum Fortschreibungsprozess des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt. Am 20. September 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr über die Veröffentlichung des finalisierten Abschlussberichts zum Deutschlandtakt informiert. Der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die fahrplanbasierte Infrastrukturplanung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung des Bundes. Der Deutschlandtakt legt entgegen einer weit verbreiteten Annahme kein rechtlich verbindliches Bedienungsangebot fest. Nach wie vor sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen und regionalen Aufgabenträgerinnen des Schienenpersonennahverkehrs entsprechend den rechtlichen Vorgaben für die Umsetzung im Betrieb verantwortlich. Infrastrukturmaßnahmen, die für die Umsetzung der von den Ländern gemeldeten Angebotskonzepte im Schienenpersonennahverkehr erforderlich sind, aber keine Wirkung auf den Schienenpersonennahverkehr und/oder den Schienengüterverkehr haben, werden vom Bund nicht finanziert. Vielmehr obliegt die Finanzierung dieser Maßnahmen den Ländern, die dazu gegebenenfalls eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzie-

**(Staatssekretär Weil)**

rungsgesetz erhalten können. Zur Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr am 25. April 2023 eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Darin wurden die Rahmenbedingungen, das Ziel sowie der Ablauf der Fortschreibung des Zielfahrplans kommuniziert. Die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt dient nicht der Neukonzeptionierung, sondern der Anpassung an die aktuelle Nachfrageentwicklung und Änderungen in den Angebotskonzepten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Die Fortschreibung setzt damit auf bestehenden Strukturen des geltenden Zielfahrplans auf. Die beteiligten Akteurinnen haben nun bis 14. Juli 2023 Gelegenheit, eine Rückmeldung an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu Anpassungswünschen des Zielfahrplans im genannten Rahmen zu geben.

Ich komme nun zu Ihren Fragen im Einzelnen.

Zu Frage 1 und 2, beide Fragen beantworte ich aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam: Die Rückmeldung an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird derzeit vom Fachreferat des Thüringer Landesamts für Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Fachreferat des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft erarbeitet. Dabei stehen in Bezug auf gewonnene Erkenntnisse aus sowohl abgeschlossenen, laufenden sowie auch in Vorbereitung befindlichen Vergabeverfahren eine gegebenenfalls erforderliche Aktualisierung von Taktzeiten, der Haltepolitik oder von Linienführung im Vordergrund. Umfangreiche Änderungen des Mengengerüsts sind nicht vorgesehen. Wenngleich der Zielfahrplan Deutschlandtakt einen wesentlich längeren Betrachtungshorizont als der derzeit ebenfalls in Fortschreibung befindliche Thüringer Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr für die Jahre 2023 bis 2027 hat, sollen für den Zielfahrplan Deutschlandtakt keine Planungen angemeldet werden, die sich in den Planungsinstrumenten der Länder, zum Beispiel im Nahverkehrsplan nicht widerspiegeln.

Zu Frage 3: Die Struktur der Taktknoten in Thüringen wird maßgeblich von der Fernverkehrskonzeption, den Knotenstrukturen der benachbarten Länder, der Streckeninfrastruktur sowie der Knoteninfrastruktur bestimmt und ist deshalb grundsätzlich von Kontinuität geprägt. Im Übrigen ergibt sich die Knotenstruktur aus der vom Gutachter auszuführenden Fahrplankonstruktion, wird also nicht vom Land übermittelt.

Zu Frage 4: Diese Frage kann durch die Landesregierung nicht beantwortet werden. Es ist Aufgabe des Bundes bzw. des Gutachters des Bundes, die Rückmeldungen der an der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt beteiligten Akteurinnen auszuwerten und im Falle einer Berücksichtigung im fortgeschriebenen Zielfahrplan Deutschlandtakt die dadurch zusätzlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen abzuleiten.

Vielen Dank.

**Vizepräsident Worm:**

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Ich kann keine Nachfragen erkennen und schließe damit die Fragestunde bzw. den Tagesordnungspunkt für heute.

Ich rufe **erneut** die Tagesordnungspunkte 26 und 29 bis 34 auf, um die Wahlergebnisse bekannt zu geben.

**Tagesordnungspunkt 26****Wahl einer Vizepräsidentin des  
Landtags**

Wahlvorschlag der Fraktion der AfD

- Drucksache 7/8331 -