

(Staatssekretär Prof. Dr. Speitkamp)

Zur vierten Frage: Sowohl verschiedene TQS-Siegelträger, also Thüringer Qualitätssiegel BNE, Träger des Thüringer Qualitätssiegels BNE, als auch das EWNT, das Eine Welt Netzwerk Thüringen, beteiligten sich an der Veranstaltungsreihe und sind im Angebot 12 eingebunden, das noch im Jahr 2024 stattfinden wird.

Vielen Dank.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Nachfragen kann ich nicht erkennen. Dann kommen wir zur Mündlichen Anfrage von Frau Abgeordneter Henfling in der Drucksache 7/10100. Bitte, Frau Abgeordnete.

Abgeordnete Henfling, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank.

Planungs- und Umsetzungsstand beim Ausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt–Nordhausen – nachgefragt

Bereits seit dem Jahr 2009 plant die DB Netz AG in Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen den Ausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt–Nordhausen. In den letzten Jahren wurde die Dringlichkeit des Ausbaus durch viele Zugausfälle und Ersatzverkehr mit Bussen, weil die DB Netz AG die Stellwerke zwischen Sondershausen und Erfurt nicht mit Personal besetzen konnte, verdeutlicht. Erst mit der Umsetzung aller Projektabschnitte plant die DB Netz AG den Ersatz der veralteten und personalintensiven Leit- und Sicherungstechnik. Ende Mai dieses Jahres sollte eine Absichtserklärung zwischen der InfraGO AG und dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Fortschreibung des bestehenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrags (RuFV) gezeichnet werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme?
2. Geht die Landesregierung nach aktuellem Stand weiterhin von einer Fertigstellung des Streckenausbaus bis zum Fahrplanwechsel im Jahr 2028 aus und, wenn nein, warum nicht?
3. An wie vielen Tagen im Zeitraum seit Anfang Januar 2023 kam es zu Einschränkungen im Betrieb der Strecke Nordhausen–Erfurt, wovon es an wie vielen Tagen einen Schienenersatzverkehr gab und an wie vielen Tagen der Schienenersatzverkehr nicht sichergestellt werden konnte – bitte die jeweiligen Gründe für die Einschränkung/Ersatzverkehre aufzählen –?
4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf der Strecke Erfurt–Nordhausen in den letzten fünf Jahren entwickelt – bitte für jedes Jahr angeben, bitte Nachfrage im Querschnitt abschnittsweise angeben –?

Vielen Dank.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank. Für die Landesregierung antwortet das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Frau Staatssekretärin Prof. Dr. Schöning.

Prof. Dr. Schöning, Staatssekretärin:

Sehr geehrter Herr Präsident, vielen Dank. Sehr geehrte Frau Abgeordnete Henfling, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Gäste auf der Tribüne und Zuhörerinnen online, die Mündliche Anfrage der Abgeordneten Henfling beantworte ich für die Thüringer Landesregierung wie folgt:

(Staatssekretärin Prof. Dr. Schöning)

Zu Frage 1: Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Erfurt und Nordhausen ist ein wichtiges Projekt der Landesregierung. Dazu gibt es regelmäßig einen Austausch auf Fachebene zwischen der DB InfraGO und dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft. Die Finanzierung des Projekts Erfurt – Nordhausen erfolgt im Wesentlichen gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Dazu soll es eine Absichtserklärung, einen sogenannten Letter of Intent, zwischen der DB InfraGO AG und dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Fortschreibung des bestehenden Realisierungs- und Finanzierungsvertrags geben. Ein zwischen beiden Seiten einvernehmlich abgestimmter Entwurf liegt mittlerweile vor und soll zügig gegengezeichnet werden.

Zu Frage 2: Ja, die Realisierung des Projekts liegt im Zeitplan.

Zu Frage 3: Im Jahr 2023 kam es an 274 Tagen zu Einschränkungen im Bahnbetrieb, zum Beispiel Baufahrplänen und Zugausfällen, auf der Strecke Nordhausen–Erfurt. Die Einschränkungen im Bahnbetrieb sind auf operative oder planmäßige Ursachen zurückzuführen. Zu den operativen Ursachen zählen die etwa 10 Prozent der Fälle, wie beispielsweise Streik, unkalkulierbare Fremdeinwirkung, Schäden an Fahrzeugen und personalbedingte Ausfällen des Verkehrs- und/oder Infrastrukturunternehmens. Planmäßige Einschränkungen sind in der Regel auf Baumaßnahmen und Ersatzfahrpläne zurückzuführen und betrafen ca. 90 Prozent der Einschränkungen. Eine detailgenaue Auswertung war in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit leider nicht möglich. So überlagern sich beispielsweise sowohl zeitlich als auch ursachenbezogen verschiedene Einschränkungen, die zu jedem Einzelfall ausgewertet werden müssen. Ich möchte allerdings ergänzend darauf hinweisen, dass die Fahrgäste bei Zugausfällen neben Schienenersatzverkehren und Busnotverkehren auch auf andere Züge oder den Straßen-ÖPNV zurückgreifen können.

Zu Frage 4: Aus den kontinuierlichen Reisendenzahlen des Eisenbahnverkehrsunternehmens lassen sich für die Strecke Erfurt–Nordhausen Werte für die mittlere Querschnittsbelastung je mittlerem Tag des jeweiligen Jahres ermitteln. Diese Werte beziehen sich auf alle Züge eines Tages in jeweils beide Richtungen an einem durchschnittlichen Wochentag und sind auf volle 50 Personenkilometer je Streckenkilometer gerundet. Reisende, die nur einen Teil der Gesamtstrecke Nordhausen–Erfurt nutzten, werden dementsprechend nur anteilig im Gesamtwert berücksichtigt.

Anbei gehe ich nun kurz auf die gewünschten Zahlen ein: Im Jahr 2018 fielen 850 Personenkilometer je Streckenkilometer an. Den gleichen Wert – 850 Personenkilometer je Streckenkilometer – können wir auch für das Jahr 2019 konstatieren. Im Jahr 2020 war ein Rückgang auf 550 Personenkilometer je Streckenkilometer zu verzeichnen. Die Ursachen dafür sind auf die Auswirkungen der Coronapandemie zurückzuführen. Unter dem Einfluss der Pandemie lagen auch die lediglich 400 Personenkilometer je Streckenkilometer im Jahr 2021. Hinzu kam auch noch die zeitweise baubedingte Sperrung des nördlichen Streckenabschnitts. Im Jahr 2022 stieg die Zahl der Nutzer der Strecke wieder auf 750 Personenkilometer je Streckenkilometer. In dieser Zahl spiegeln sich gleich mehrere Aspekte: Der Anstieg hat mit dem 9-Euro-Ticket zu tun, aber es schlagen auch die letzten Ausläufer der Coronapandemie und die zeitweisen Streckensperrungen wegen Personalmangel und/oder Bauarbeiten zu Buche. Im abgelaufenen Jahr 2023 wurde wieder der Wert von 2018 mit 850 Personenkilometern je Streckenkilometer erreicht. Dabei spielt das 49-Euro-Ticket eine Rolle, aber es sind auch – wie in der Antwort auf Frage 3 dargelegt – zeitweise Streckensperrungen wegen Personalmangel und/oder Bauarbeiten zu verzeichnen.

Vielen Dank.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank, Frau Staatssekretärin. Es gibt eine Nachfrage.

Abgeordnete Henfling, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank. Frau Staatssekretärin, würden Sie das unter 3 noch nachliefern mit der detaillierten Auflistung, wenn das jetzt in der kurzen Zeit nicht möglich war, einfach schriftlich?

Prof. Dr. Schönig, Staatssekretärin:

Das gebe ich weiter, ja.

Abgeordnete Henfling, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Danke.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank. Es gibt eine weitere Nachfrage. Herr Abgeordneter Schubert.

Abgeordneter Schubert, DIE LINKE:

Vielen Dank, Herr Präsident. Frau Staatssekretärin, in der Antwort auf Frage 2 hatten Sie von über 200 Tagen berichtet, wo es auf der Strecke Erfurt–Nordhausen Fahrplanstörungen gab. Ist die Vermutung richtig, dass damit die vertraglich vereinbarte Verkehrsleistung durch den Dienstleistungsanbieter nicht gewährleistet gewesen ist, und wenn das so war, wie groß sind denn die Pönale gewesen, die der Freistaat dann von diesem Dienstleister zurückgefordert hat für diese nicht erfolgte Dienstleistung entsprechend den Fahrplanstörungen, von denen Sie gesprochen haben?

Prof. Dr. Schönig, Staatssekretärin:

Da ich jetzt die vertraglichen Unterlagen natürlich hier nicht dabei habe und konsultiert habe, würde ich diese Frage weitergeben und wir reichen dann die Antwort nach.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank. Damit kommen wir zur nächsten Mündlichen Anfrage des Abgeordneten Kowalleck in der Drucksache 7/10105. Bitte, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Kowalleck, CDU:

Danke, Herr Präsident.

Anfechtung der Kreistagswahl im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt

„AfD will in Ostthüringen Wahl anfechten“ titelte die Tageszeitung Ostthüringer Zeitung nur wenige Tage nach der Kommunalwahl. Der Landesverband der AfD in Thüringen bereite demnach eine Anfechtung der Kreistagswahl im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt vor. Hintergrund sei ein lokaler Streit in der AfD, der Wochen vor der Wahl über eine Liste mit Kandidaten für die Kreistagswahl entbrannt war. Der Thüringer AfD-Landesverband mit seinem Vorsitzenden wollte erreichen, dass die bereits erstellte Liste annulliert und eine neue aufgestellt wird. Die Kandidaten weigerten sich aber. Schließlich wurde eine zweite, konkurrierende AfL-Liste erstellt (Bezeichnung: „Alternative für den Landkreis“).