

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Verkehrs-Infrastrukturinvestitionen in Thüringen seit 1990 bis 2030 - Teil II

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat die Kleine Anfrage 7/1673 vom 5. Februar 2021 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 4. Juni 2021 beantwortet:

1. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße laufen derzeit Planungen in den Leistungsphasen 1 bis 4 (bitte genaue Projektbezeichnung, erreichten Planungsstand und aktuelle Baukostenschätzung angeben)?

Antwort:

Straße	Bezeichnung	Erreichter Planungsstand	aktuelle Schätzkosten Bau (Millionen Euro)	Bemerkungen
B 4	Ortsumgehung (OU) Gebesee (inklusive Ausbauabschnitte)	Entwurfsplanung	33,0	
B 4	OU Niedersachswerfen	Entwurfsplanung	19,1	
B 4	OU Nordhausen	Entwurfsplanung	24,5	
B 4	OU Straußfurt (inklusive Ausbauabschnitte)	Entwurfsplanung	45,0	
B 4	OU Greußen (inklusive Ausbauabschnitte)	Im Planfeststellungsverfahren	40,0	
B 4	Sundhäuser Berg	im Planfeststellungsverfahren	19,8	
B 7	Gotha - Siebleben	Vorplanung (außerorts)/Entwurfplanung (innerorts)	13,2	
B 7	Weimar Ost	Vorplanung	26,0	
B 7	Nohra - Weimar	Entwurfsplanung	26,8	
B 7	Altenburg - Landesgrenze TH/SN (inklusive Ausbauabschnitt und sächsischer Maßnahme)	im Planfeststellungsverfahren	24,8	Kosten beziehen sich auf die Gesamtmaßnahme Altenburg-Frohburg (A 72), der Abschnitt TH ist nicht separat ausweisbar

Straße	Bezeichnung	Erreichter Planungsstand	aktuelle Schätzkosten Bau (Millionen Euro)	Bemerkungen
B 7/180	Altenburg - Rositz	Vorplanung	32,3	
B 19	OU Wasungen	Entwurfsplanung	101,1	
B 19	OU Meiningen, 2. BA	im Planfeststellungsverfahren	41,0	
B 19	OU Etterwinden	Vorplanung	12,6	
B 19/88	Wutha - Etterwinden	Vorplanung	99,0	
B 84	OU Behringen - Reichenbach	Entwurfsplanung	25,5	
B 85	Schwarza - Saalfeld	Entwurfsplanung	10,8	
B 85	OU Buttstedt	Vorplanung	10,4	
B 86	OU Bad Frankenhausen	Vorplanung	12,8	
B 88	Spange Nauendorf	Linienbestimmung abgeschlossen	8,7	
B 88	OU Schwarza Süd	Entwurfsplanung	10,5	
B 88	Ostanbindung Rudolstadt - Kirchhasel	Vorplanung	14,9	
B 88	OU Uhlstädt	Vorplanung	61,9	
B 94	OU Schleiz	Vorplanung	18,2	
B 175	OU Frießnitz	Genehmigungsplanung	11,10	
B 175	OU Großebersdorf	Genehmigungsplanung	19,98	
B 175	OU Burkersdorf	Genehmigungsplanung	15,02	
B 176	OU Gräfentonna	Entwurfsplanung	26,6	Kosten nicht ausweisbar, da Teil des ÖPP-Projekts B247/B176
B 180	OU Altenburg-West (L 2171)	Vorplanung	13,2	
B 247	A 4 - OU Schwabhausen	Entwurfsplanung	18,8	
B 247	OU Ferna - Teistungen	im Planfeststellungsverfahren	30,6	
B 281	OU Saalfeld	Vorplanung	27,1	
B 281	Rockendorf - Krölpa	Vorplanung	30,4	

2. Nach welchen Kriterien erfolgt die Auswahl der Vorhaben des Bedarfsplans Straße, für die die Planung in Kürze aufgenommen werden soll, wie wird die Priorisierung vorgenommen und für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße sollen im Jahr 2021 die Vorplanungen beginnen?

Antwort:

Grundsätzlich sollen alle Maßnahmen des fest disponierten Bedarfs und des vordringlichen Bedarfs geplant beziehungsweise gebaut werden. Die Maßnahmen des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht können geplant werden. Für die Maßnahmen des weiteren Bedarfs (ohne Planungsrecht) besteht kein Planungsauftrag.

Zunächst sind alle in Planung befindlichen Maßnahmen fortzuführen.

Ein Kriterium für weitere Planungen ist, ob mit der Maßnahme eine Verkehrsentslastung innerorts erreicht wird (Ortsumgehung). Ein weiteres Kriterium ist die Höhe der innerörtlichen Verkehrsbelastung. Im Jahr 2021 soll mit der Vorplanung der B 94 OU Schleiz begonnen werden. Die Vorplanung ist im Jahr 2010 in Zusammenhang mit der damaligen Querspange B 2 erstellt, jedoch nicht abgeschlossen worden. Eine Raumordnung erfolgte nicht. Ziel ist es, eine raumordnerische Festlegung abzustimmen

und die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Linienabstimmung einzuholen, damit die Stadt Schleiz Klarheit für ihre weitere Entwicklung erhält.

Gegenwärtig sind alle Maßnahmen des fest disponierten Bedarfs und des vordringlichen Bedarfs in Planung (soweit sie nicht in Bau sind), mit Ausnahme der nachfolgenden:

B 7/B 180 Altenburg – Frohburg und B 7 OU Meuselwitz

Aus kapazitiven Gründen in der Straßenbauverwaltung kann ein Planungsbeginn erst erfolgen, wenn die Planung einer anderen Maßnahme abgeschlossen ist.

B 7 OU Weimar Ost

Aufgrund ablehnender Haltung der Stadt hinsichtlich der Vorzugslösung, kann derzeit nicht weitergeplant werden.

B 7 Weimar – Nohra, B 7 Mönchenholzhausen - Nohra

Die Vorhaben beinhalten die Erweiterung des Querschnitts von 2 auf 4 Spuren, ohne eine Ortsumgehung und wird daher als nachrangig betrachtet.

B 281 OU Saalfeld

Die Maßnahme hat eine vergleichsweise geringe Verkehrsbedeutung und wird daher aus kapazitiven Gründen zurückgestellt.

B 84 OU Bad Langensalza West

Die Maßnahme hat eine vergleichsweise geringe Verkehrsbedeutung und wird daher aus kapazitiven Gründen zurückgestellt.

3. In welcher Höhe hat das Land zwischen 2010 (einschließlich) und 2020 Mittel für die Planung und Bauüberwachung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (Leistungsphase 1 bis 9, bitte nach Leistungsphasen differenzieren) verausgabt?

Antwort:

Ausgaben für Planungen Bedarfsplanmaßnahmen:

Jahr	Ausgaben in Millionen Euro
2010	17,2
2011	14,0
2012	10,8
2013	9,9
2014	8,5
2015	8,0
2016	7,6
2017	9,0
2018	7,5
2019	11,4
2020	10,1

Die bestehende Datenbank erlaubt keine Auswertung nach Leistungsphasen (LPH).

Die Rechnungslegung erfolgt nicht regelmäßig getrennt nach LPH. Eine Rechnung kann sowohl leistungsphasen- als auch objektübergreifend sein.

Es werden häufig Verträge mit einem Auftragnehmer abgeschlossen, die mehrere LPH und auch mehrere Objektklassen beinhalten, die zum Teil mit unterschiedlichen LPH beauftragt sind. Ferner gibt es zahlreiche Spezialgutachten, die zu verschiedenen LPH gehören. Darüber hinaus werden in den Planungsverträgen neben den Grundleistungen auch sogenannte besondere Leistungen beauftragt und es werden Nebenkosten abgerechnet, die sich nicht immer einer einzelnen LPH zuordnen lassen.

Die zeitliche Abfolge der LPH kann, je nach Objektklasse, unterschiedlich sein.

So sind beispielsweise bei Ingenieurbauwerken die LPH 1+2 erst möglich, wenn mindestens LPH 3 Verkehrsanlagen abgeschlossen ist. LPH 3 für Ingenieurbauwerke ist erst nach Abschluss LPH 4 Verkehrsanlagen (Baurechtschaffung) sinnvoll. LPH 5 für Ingenieurbauwerke ist nur möglich, wenn der Bauauftrag bereits erteilt wurde (nach LPH 6+7 Verkehrsanlagen).

4. In welcher Höhe sind auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung Mittel für die Planung und Bauüberwachung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (Leistungsphase 1 bis 9, bitte nach Leistungsphasen differenzieren, bitte in Jahresscheiben angeben) veranschlagt?

Antwort:

Für die mittelfristige Finanzplanung wird für die Maßnahmen des Bedarfsplans Straße vorläufig folgender Bedarf angemeldet:

	2022	2023	2024	2025
Planungsbedarf (Angaben in Millionen Euro)	8,5	4,3	3,6	4,7

Auch hier ist eine Differenzierung nach LPH nicht möglich. Gründe hierfür werden bei Frage 3 angeführt.

5. Welchen Schienenverkehrsanteil in Thüringen erwartet die Landesregierung für das Jahr 2030 und welchen Schienenverkehrsanteil in Thüringen strebt die Landesregierung an?

Antwort:

Die Zuständigkeit für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt beim Bund.

Im "Masterplan Schienenverkehr" formuliert das BMVI das Ziel, den sogenannten Deutschlandtakt (D-Takt) umzusetzen. Kernziel: Die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr soll bis zum Jahre 2030 verdoppelt und der Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent erhöht werden. Zudem sollen der Fern- und Regionalverkehr besser aufeinander abgestimmt werden, damit Fahrgäste zuverlässigere Anschlüsse bekommen.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land zuständig. Für das Jahr 2030 wird der Anteil des SPNV am Gesamtverkehr mit rund 3,5 Prozent prognostiziert, orientiert man sich an bundesweiten Zahlen.

Inwiefern der pandemiebedingte Einbruch des Verkehrs und daraus resultierende zukünftige Veränderungen des Verkehrsverhaltens Einfluss auf die Nutzung des SPNV haben, lässt sich noch nicht abschätzen. Die Landesregierung wird versuchen durch Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen und finanzieller Absicherung des SPNV mindestens eine Steigerung des SPNV-Anteils abzusichern, der dem Bundestrend entspricht.

6. Welchen Straßenverkehrsanteil in Thüringen erwartet die Landesregierung für das Jahr 2030 und welchen Straßenverkehrsanteil in Thüringen strebt die Landesregierung an?

Antwort:

Der Modal Split im motorisierten Individualverkehr (MIV) für Thüringen beträgt auf Basis der Untersuchung "Mobilität in Deutschland 2017" des BMVI für MIV-Fahrer 46 Prozent und den MIV-Beifahrer 14 Prozent. Daraus ergibt sich ein Anteil für den motorisierten Individualverkehr am Gesamtverkehr für das Jahr 2017 von 60 Prozent. Dieser geht konform mit den Grundannahmen des BMVI für das Jahr 2010, resultierend aus der Verflechtungsprognose 2030. Der Anteil des MIV in Thüringen beträgt in dieser Untersuchung 59,8 Prozent. Eine Berechnung des Modal-Split auf der Aggregationsebene einzelner Länder wird vom BMVI für die Prognose 2030 nicht ausgewiesen. Die folgende Tabelle zeigt den Modal-Split im Vergleich 2010 versus 2030 deutschlandweit.

Verkehrsträger	Modal-Split 2010 (Prozent)	Modal-Split 2030 (Prozent)
Motorisierter Individualverkehr	55,5	57,4
Eisenbahnverkehr	2,4	2,5
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	9,1	8,8
Luftverkehr	0,1	0,2
Fahrradverkehr	9,3	9,6
Fußwegverkehr	23,6	21,5
Summe	100,0	100,0

7. Sind die Klimaziele des Landes mit den von der Landesregierung erwarteten Verkehrsanteilen, Energiequellen und Antriebstechnologien im Verkehrsbereich erreichbar und wenn nein, welche zusätzlichen Maßnahmen müssen durch Landtag, Bundesregierung und Europäische Union ermöglicht werden, um diese Ziele zu erreichen?

Antwort:

Im Thüringer Klimagesetz (ThürKlimaG vom 18. Dezember 2018) sind die Ziele des Landes zur Verringerung der klimaschädlichen Treibhausgase (THG-Minderungsziele) definiert. Demnach soll der Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2050 schrittweise um bis zu 95 Prozent gesenkt werden. Mit Bezug auf das Referenzjahr 1990 bedeutet das eine Reduktion der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 60 bis 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um 70 bis 80 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent.

Im Abschlussbericht zur Erarbeitung der Integrierten Energie- und Klimaschutzstrategie wurden im Vorfeld der Gesetzgebung auch die Herausforderungen im Handlungsfeld Verkehr aufgezeigt und für den Verkehrssektor eine Senkung der THG-Emissionen um 12 Prozent bis zum Jahr 2040 gegenüber dem Jahr 2014 angestrebt.

Die Landesregierung hat zur Erreichung dieser Zielstellungen neben diversen Maßnahmen in den Bereichen Energiesparen, mehr Energieeffizienz und Ausbau der Erneuerbaren Energien auch zahlreiche Maßnahmen im Verkehrssektor in der Klimastrategie identifiziert. Das sind zum Beispiel Vermeiden von Verkehr, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten, Steigerung Anteil des Radverkehrs zum Erreichen eines größeren Anteils im Modal Split bis zum Jahr 2025 auf 12 Prozent, Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, Unterstützung eines flächendeckenden Angebots von Ladesäulen für Elektromobilität, die Umstellung der öffentlichen Fuhrparks auf E-Mobilität und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Die Landesregierung geht davon aus, dass mit Umsetzung des Thüringer Klimagesetzes und der hierzu vorgesehenen Maßnahmen die Klimaziele erreicht werden können. Im Rahmen der turnusmäßigen Fortschreibung der Klimastrategie werden die Maßnahmen auf ihren Beitrag zur Zielerreichung bewertet und gegebenenfalls angepasst.

Da Klimaschutz ein übergreifendes Thema ist, wird Thüringen die Klimaschutzziele nur erreichen, wenn die Klimapolitik auch auf der Agenda der Bundesregierung und Europäischen Union als prioritär betrachtet und die Ziele und Maßnahmen auch im Verkehrsbereich mit finanziellen Mitteln unterstützt werden.

8. Plant die Landesregierung ein Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) für kleinere Maßnahmen, wie dies etwa in Baden-Württemberg realisiert wurde, wenn ja, in welcher Höhe und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ein mit dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG) vom 20. Dezember 2010 vergleichbares Gesetz gibt es in Thüringen mit dem Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz (ThürGIFG) vom 31. Januar 2013 (GVBl. S. 22), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. April 2016 (GVBl. S. 170).

Das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz bildet die gesetzliche Grundlage der Verkehrsinfrastrukturförderung in Thüringen. Die darin geregelten Vorgaben werden durch die entsprechenden Förderrichtlinien (Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen - RL-KVI) sowie der Richtlinie zur Förderung von betrieblichen Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (RL-ÖPNV-Unternehmensförderung) konkretisiert.

Im Gegensatz zu § 1 Abs. 2 LGVFG BW enthält das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz bisher keine Regelung zur Höhe der jährlich durch das Land zur Verfügung zu stellenden Finanzmittel. Die in § 1 Abs. 1 ThürGIFG enthaltene Regelung bezieht sich noch auf die bis zum 31. Dezember 2019 durch den Bund zur Verfügung gestellten sogenannten Entflechtungsmittel. Der Haushaltsgesetzgeber stellte in den Jahren 2020 und 2021 Mittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung.

9. Welche Maßnahmen zum Ausbau im Schienenpersonenverkehr wird der Freistaat Thüringen für das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) anmelden?

10. Für welche beabsichtigten Streckenreaktivierungen und Streckenelektrifizierungen im thüringischen Eisenbahnnetz bereitet der Freistaat Thüringen die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm vor?

Antwort zu den Fragen 9 und 10.:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Thüringen hat bislang noch keine Maßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder für beabsichtigte Streckenreaktivierungen zum GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Derzeit werden durch die Landesregierung die Voraussetzungen für eine mögliche Anmeldung einzelner Projekte zum GVFG-Bundesprogramm geschaffen. Dazu befindet sich die Landesregierung in Gesprächen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station&Service AG, um Projekte im Sinne einer Zielnetzkonzeption 2030 zu definieren und einer Machbarkeitsuntersuchung mit Kostenermittlung und gegebenenfalls Kosten-Nutzen-Betrachtung sowie der grundsätzlichen Klärung der Projektfinanzierung als Voraussetzung für eine Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm zuzuführen. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse kann sodann eine Anmeldung zum GVFG-Bundesprogramm geprüft und vorgenommen werden.

11. Beabsichtigt der Freistaat Thüringen die Definition eines elektrifizierten Zielnetzes für das im Schienenpersonennahverkehr betriebene Streckennetz, wenn ja, bis wann soll dieses Zielnetz vorgelegt werden und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Das Thüringer SPNV-Streckennetz wird fast ausschließlich auf bundeseigener Schieneninfrastruktur betrieben. Die Gewährleistungsverantwortung für den Ausbau dieses Netzes - wie im Falle einer Streckenelektrifizierung - fällt nach Artikel 87e des Grundgesetzes ebenfalls dem Bund zu. Insofern wird auch ein künftiges elektrifiziertes Zielnetz für den SPNV in Thüringen maßgeblich durch die Ausbauaktivitäten des Bundes bestimmt.

Im Rahmen der klimapolitischen Ziele der EU und der Bundesrepublik Deutschland, den ÖPNV vollständig zu dekarbonisieren, ist auch der Freistaat Thüringen mittelfristig bestrebt, die bisherigen konventionellen Antriebstechnologien mit Neuausschreibungen der Vergabernetze zu ersetzen. Derzeit werden seitens des Freistaats Thüringen Konzeptideen entwickelt, inwiefern im Rahmen künftiger SPNV-Vergaben auch der Einsatz alternativer Antriebstechnologien (wasserstoff- oder batterieelektrisch betrieben) erfolgen kann. Das vorhandene elektrifizierte Streckennetz und die bestehenden Elektrifizierungsplanungen des Bundes (Elektrifizierungen Weimar–Gera–Gößnitz und Gotha–Leinefelde nach dem Bundesbedarfsplan und Gera–Leipzig nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen) werden dabei maßgeblich berücksichtigt, um Synergien durch den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge erzeugen zu können.

Für die Konzeptionierung sind noch Fragen der Wirtschaftlichkeit, betrieblichen Praxistauglichkeit, Fahrplanrobustheit sowie Ökologie der einsetzbaren alternativen Antriebstechnologien zu klären. Diese müssen im Rahmen konkreter Neuvergaben vorab jeweils einer Klärung zugeführt werden. Erst aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen lässt sich ein belastbares Gesamtkonzept für ein lokal emissionsfreies SPNV-Zielnetz ableiten. Insofern ist der Zeitpunkt zur Vorlage eines belastbaren Gesamtkonzepts derzeit noch offen.

12. Wie ist der Planungsstand der Maßnahmen zu den im Koalitionsvertrag 2020 festgelegten Reaktivierungstrecken?

13. Für welche im Koalitionsvertrag 2020 erwähnten Streckenreaktivierungen hat der Freistaat Thüringen bereits eine Machbarkeitsstudie beauftragt und für welche Vorhaben liegt diese bereits vor (bitte Ergebnis der Machbarkeitsstudie jeweils zusammenfassen)?

Antwort zu den Fragen 12 und 13:

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Koalitionsvertrag 2020 aufgeführten Reaktivierungstrecken weisen jeweils unterschiedliche infrastrukturelle, verkehrstechnische und statusrechtliche Voraussetzungen auf. Sie können aus Sicht der Landesregierung dennoch nicht isoliert, sondern müssen vernetzt konzeptionell betrachtet werden. Dazu

beabsichtigt die Landesregierung, in den nächsten zwei Jahren einen Masterplan Schiene aufzustellen. Hierzu werden derzeit die personellen Voraussetzungen geschaffen.

Bei der Bearbeitung wird es darauf ankommen, Potenziale der Strecken unter Beachtung verkehrstechnischer, wirtschaftlicher, demografischer und ökologischer Aspekte einerseits, sowie der fiskalischen Leistungskraft des Freistaats und der Möglichkeiten des Einsatzes von Bundes- und EU-Mitteln andererseits realistisch abzuwägen und Prioritäten nach diesen objektiven Parametern zu setzen. Dabei wird grundsätzlich eine ganzheitliche Betrachtung unter Einbeziehung aller Optionen für den Güter- und den öffentlichen Personenverkehr erfolgen.

Dessen ungeachtet wurden zwischenzeitlich Untersuchungen zur Beantwortung von Einzelsachverhalten angestoßen beziehungsweise bestehende Projektfinanzierungen genutzt, um bereits erste streckenspezifische Reaktivierungsaspekte untersuchen zu lassen. Die Ergebnisse werden in die Masterplanerstellung einfließen.

Zur Höllentalbahn wurde ein Gutachten zur umweltfachlichen Auswirkungsabschätzung einer Reaktivierung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sollen Ende Juni/Anfang Juli 2021 einem Fachpublikum und politischen Vertreterinnen und Vertretern vorgestellt werden.

Die Ohratalbahn wird im Rahmen des EU-Interreg-Projekts REIF (Regional infrastructure for railway freight transportation - revitalized) unter Beteiligung des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und der Fachhochschule Erfurt zur Reaktivierung für den Schienengüterverkehr untersucht. Die Untersuchung soll bis Ende Mai 2021 abgeschlossen sein.

14. Für welche stillgelegten Eisenbahnstrecken in Thüringen besteht derzeit ein Trassensicherungsvertrag oder ist die Freihaltung der Trasse und die Widmung als Eisenbahnstrecke anderweitig abgesichert?

Antwort:

Derzeit existiert nach Kenntnis der Landesregierung für keine stillgelegte Eisenbahnstrecke in Thüringen ein Trassensicherungsvertrag. Die Freistellung beziehungsweise Entwidmung entsprechender Trassengrundstücke erfordert ein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG. In diesem Verfahren erfolgt vor einer Freistellungsentscheidung durch die jeweils zuständige Planfeststellungsbehörde stets eine Beteiligung des Freistaats Thüringen als Aufgabenträger für den SPNV sowie als Träger der Landesplanung, sodass in jedem Einzelfall die Möglichkeit besteht, ein aus Sicht des Freistaats erforderliches Verkehrsbedürfnis oder die langfristige Erwartung einer Nutzung der Infrastruktur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung vor der Freistellungsentscheidung geltend zu machen.

In Vertretung

Karawanskij
Staatssekretärin