



# ANNUAL MEETING (2021) REGIONAL ADVISORY BOARD D.T3.2.6

---

Thuringia

Version 1  
09.2021

---

# 1. Meeting documentation

## 1.1. Meeting overview

Meeting Number	Annual Meeting 2021
PP (number), host	PP01, PP02 (TMIL, FHE)
Date, location or online	16 <sup>th</sup> September, 2021, online
Form of workshop <sup>1</sup>	Virtual via Webex Meeting
Number and type of participants <sup>2</sup>	8 (including the 4 REIF hosts); DB Netze, TFG Transfracht, IHK Ostthüringen (Chamber of Commerce and Industry), staff of TMIL

## 1.2. Summary of the meeting

- *Presented content:*
  - Presentation of the aim of the Regional Advisory Board and the Roadmap 2030
  - Proposed actions within the Roadmap “New rail infrastructure and services 2030”
- *Discussed topics:*
  - Actions and measures in priority areas of **Transport infrastructure** and **Service/Operation** (network access)
  - Priority list of actions for the Roadmap
    - Infrastructure projects: reactivation of lines and gap closures of the railway network (Ohratalbahn, Höllentalbahn, Werratalbahn, Werrabahn)
    - Expansion of network access points: freight terminals/handling facilities (Erfurt-Vieselbach and Sonneberg), also railports (Nordhausen), loading points and sidings (network access)
  - Expansion of tracks (turnout tracks, length,...)
  - Combination of freight transport and passenger transport on rail
  - Funding and financing possibilities, cost estimations
  - Conflicts of interests and responsibilities, also dedications
  - Conflicts with environmental protection
  - Potential analyses and feasibility/profitability studies

<sup>1</sup> Physical, virtual, 1 to 1

<sup>2</sup> Please do not forget to compile a signing list from all participants during the workshop or anything similar if it is realised virtual



- *Messages conveyed:*
  - Possibilities for network access are important
  - Terminal Erfurt-Vieselbach has to be expanded (also potential other terminals in Thuringia)
  - Potential analyses and feasibility studies are required for further potential measures and actions as well as better cost estimations
  - Funding guidelines, possibilities and financial incentives are needed to reach potential customers
  - Cooperation and talks between actors are important to reach agreement
- *Tools and instruments (methodologies) used:*
  - Virtual workshop: Presentation, discussions and virtual padlet
- *Feedback by the participants:*
  - Positive: Interest in participating in following meetings



## 1.3. Annex

padlet

Miriam Sprenger • 6m

**REIF Advisory Board Meeting 2**  
Förderung des regionalen Schienengüterverkehrs

### Erweiterung des Container-Terminals Erfurt -Vieselbach

DB Netze:

- Zu- und Abfuhr von Zügen noch nicht gesichert (zweite Schienenanbindung notwendig, um Kapazitäten des Terminals voll ausschöpfen zu können)
- Abstimmung zwischen DB Netze und DUS
- Muss in der Planung, Bau und Realisierung berücksichtigt werden

- Pläne für ein KV Terminal in Mühlhausen? War mal ein Thema

- Nicht elektrifizierte Strecke dort

TFG Transfracht:

- Es braucht mehr Platz und Kapazitäten für Zufahrtswege und Stellplätze für Container und LKW (keine Aussage ob es weitere Standorte braucht zusätzlich zu Vieselbach)
- Prognose: 30 % Zuwachs bis 2030 an Containerverkehr
- Kein Platz in EF-Vieselbach -> Kunden muss abgesetzt werden oder umgeleitet werden
- Nicht nur mehr Züge sondern auch längere Züge müssen fahren (derzeit in EF-Vieselbach nicht möglich)
- Großes Potential vorhanden

Kommentar hinzufügen

### Reaktivierung der Ohratalbahn für den Güterverkehr

TMIL Verkehr:

Kosten der Maßnahme für Phase 1 für Ohratalbahn 200.000 €

Kommentar hinzufügen

### Reaktivierung der Höllentalbahn

TMIL Verkehr:

- Äußerst kritisches Thema -> Land Thüringen unterstützt das Projekt
- Strecke zu 80 % in Bayern (FFH Gebiet zu 100 % in Bayern)
- Gespräche werden geführt
- Zurückhaltung bayrische Staatsregierung; keine Fördermittel in Bayern für Schienengüterverkehr; Finanzierung durch Bund?
- > Wer betreibt es und wer finanziert es in Zukunft?
- Nicht nur die Kosten für die Trasse müssen berücksichtigt werden, sondern bezüglich der Kapazitätssteigerung und des SPNV Angebot wird noch ein Kreuzungsbahnhof benötigt

IHK Ostthüringen:

- Konkrete Verlagerungspotenziale auf die Schiene bei der Höllentalbahn
- Stadt Hof ist Befürworter
- Landkreis Hof unentschieden
- Es gibt Unternehmerische Interessen dagegen und dafür
- Umweltschutztechnische Fragen müssen geklärt werden
- Es muss ein Kreistagsbeschluss geben
- 1000 Fahrgäste müssen erreicht werden (Bedarfsabschätzung von Nöten)

DB Netze:

- Kosten von 25 Mio können weder verifiziert noch falsifiziert werden
- Streckenkapazität zwischen Hof und Marxgrün ist nicht ausreichend (auf Personenverkehr ausgelegt)
- Korrespondierende Maßnahmen außerhalb der Höllentalbahn von Nöten
- Es wird ein Ausbau der Streckenkapazitäten auf der Hauptstrecke bei Hof notwendig sein, um die zusätzlichen Züge eintakten zu können
- Potenzialanalysen von Nöten
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung -> SPNV muss dazubestellt werden; nur einstellige Züge pro Woche mit Güterverkehr

Kommentar hinzufügen

### Neubau Güterterminal Sonneberg

TMIL Verkehr:

- Finanzierung geteilt zwischen Land und Bund (EBA) möglich

Kommentar hinzufügen

### Richtlinie für staatliche Förderung des Schienengüterverkehrs in Thüringen

TMIL Verkehr:

- Masterplan
- Schieneninfrastruktur in Arbeit (personelle Unterstützung durch DB) -> könnte das politische Dokument (Bekanntnis) Thüringens zum SGV werden; Inhalte: Lückenschlüsse, Reaktivierungen und Fördermaßnahmen

Kommentar hinzufügen

### Lückenschluss Werratalbahn zwischen Thüringen und Hessen

Kommentar hinzufügen

### Lückenschluss Werrabahn zwischen Südthüringen und Bayern

Hindernis: Nicht entwidmete Straße überbaut worden; Trasse müsste verlegt werden (Planfeststellungsverfahren)

TMIL Verkehr:

- In Bayern Strecke überbaut aber nicht mehr gewidmet; neue Trasse muss gefunden werden
- TMIL unterstützt das Vorhaben

DB Netze:

- Kosten nochmal überprüfen (30 Mio sind zu wenig)

IHK Ostthüringen:

- IHK hat Studie zu Werrabahn in Auftrag gegeben

Kommentar hinzufügen

### Sonstiges:

TMIL Verkehr:

- Potentialstudie Max und Moritz Bahn in Arbeit (durch Ministerium) bis Ende des Jahres

DB Netze:

- Gera - Gößnitz -> allgemein Gleisverlängerung in Planung

Kommentar hinzufügen

### Reaktivierung, Modernisierung und Erweiterung des Railports Nordhausen

DB Netze:

- Kasseler Kurve verkürzt
- Fahrzeiten zwischen Ruhrgebiet und Osten um 1 Stunde -> es ist mit mehr Güterzügen zu rechnen

TMIL Verkehr:

- Kosten 130.000 € (Informationen von DB Cargo)

Kommentar hinzufügen

### Ergänzungen von DB Netze

Folgende BVWP-Projekte mit SGV-Bezug sollten in die Roadmap mit aufgenommen werden (Quelle: PRINS zum BVWP 2030):

Hinweis: Zu den Projekten sind die Projektbestandteile angegeben, die für den Güterverkehr relevant sind

- 2-050-V01 – 740 m-Programm (Bahnhöfe in Thüringen) Wartha, Wutha (bereits realisiert), Mechterstädt-Sättelstätt (bereits realisiert), Wandersleben
- 2-030-V01 – ABS Gotha – Leinefelde: Elektrifizierung und Ausbau von 3 Kreuzungsbahnhöfen auf 740 m Gleisnutzlänge
- 2-038-V02 – ABS Weimar – Gera – Gößnitz: Elektrifizierung und Gleisverlängerungen in verschiedenen Bahnhöfen im Abschnitt Gera – Gößnitz auf 640 m
- L 13 – ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/-Dresden: Kapazitätserhöhung und 740 m-Gleise in Altenburg und Gößnitz


Weiterhin ist die Elektrifizierung der Strecke Gerstungen – Heimbildshausen im Rahmen des Sonderprogramms „Elektrische Güterbahnen“ vorgesehen. Der Planungsauftrag soll Ende 2021/Anfang 2022 seitens des BMVI vorliegen.

Erwähnt wurde noch die Möglichkeit, ergänzenden regionalen SGV in Bad Frankenhausen zu etablieren, wenn die Reaktivierung seitens der DRE (finanziert durch die Bundeswehr) erfolgt.

Kommentar hinzufügen



Webex | Meeting-Informationen | Menüleiste anzeigen



## ROADMAP 2030

**Name des Vorhabens:** Reaktivierung der Höllentalbahn

Interventionsbereich	Transportinfrastruktur
Kosten der Maßnahme	Ca. 25 Mio. €
Finanzierung gesichert zu	0%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen, Landesförderung
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bisher wurde kein Vertrag zwischen den betroffenen Bundesländern Thüringen und Bayern unterzeichnet; Interessenkonflikt mit betroffenem FFH-Gebiet, das über Teile der Strecke gelegt wurde; Noch keine bewilligten Förderungen
Zuständigkeit	DB AG; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Aufgenommen in die Liste der DB zur Reaktivierung von 20 stillgelegten Strecken

TAKING COOPERATION FORWARD

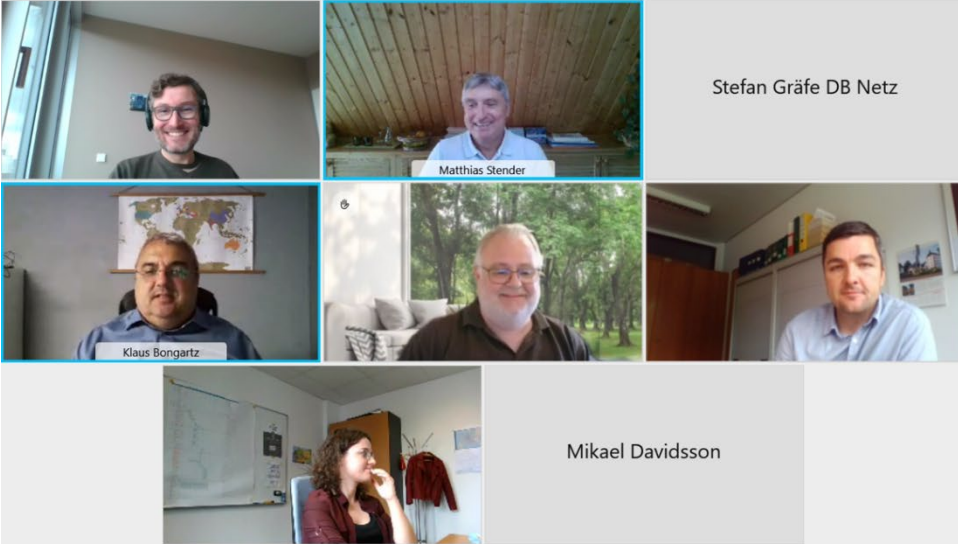
Teilnehmer (8)

Suche

- Michael Lehmann (Ich)
- MS Miriam Sprenger (Gastgeber)
- KG Klaus Griebel
- KB Klaus Bongartz
- MS Matthias Stender
- MD Mikael Davidsson
- PM Pierre Menestriere
- SN Stefan Gräfe DB Netz

Chat

Webex | Meeting-Informationen | Menüleiste anzeigen



Teilnehmer (8)

Suche

- Michael Lehmann (Ich)
- MS Miriam Sprenger (Gastgeber)
- KG Klaus Griebel
- KB Klaus Bongartz
- MS Matthias Stender
- MD Mikael Davidsson
- PM Pierre Menestriere
- SN Stefan Gräfe DB Netz

## **„Regional Advisory Board 2“ für das Interreg-Projekt “REIF”**

### **16. September 2021 (10 - ca. 12 Uhr)**

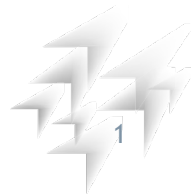
1. Begrüßung (inklusive Vorstellung der Agenda) und Vorstellungsrunde der Teilnehmer (Name und Institution)
  - 10:00 Uhr
  - Dr. Klaus Bongartz, TMIL
  
2. Rekapitulieren des ersten Meetings vom Mai 2021
  - 10:10 Uhr
  - Matthias Stender, TMIL
  
3. Vorstellung der Draft Roadmap 2030

Entwurf der Roadmap 2030 als Ergebnis vom Meeting im Mai 2021

  - 10:30 Uhr
  - Matthias Stender, TMIL
  
4. Diskussion
  - Weiterentwicklung des vorgestellten Entwurfs der Roadmap 2030?
  - 10:45 Uhr
  - Prof. Michael Lehmann, FH Erfurt
  
5. Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse
  - Endfassung der Roadmap 2030
  - Weiteres Verfahren mit der Roadmap 2030
  - 11:30 Uhr
  - Prof. Michael Lehmann und Miriam Sprenger, FH Erfurt
  
6. Fazit zum Regional Advisory Board Meeting 2:
  - Ausblick auf nächstes Meeting (2022)
  - 11:45 Uhr
  - Matthias Stender, TMIL

# ORGANISATORISCHE/DATENSCHUTZRECHTLICHE HINWEISE

- Wir bitten Sie Ihr Mikrofon nur dann einzuschalten, wenn Sie etwas sagen möchten. Beteiligen Sie sich gerne per Audio & Video, Handzeichen oder auch im Chat!
- Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich einverstanden, dass eine Teilnehmer\*innenliste und ggf. Fotos/Screenshots des Workshops innerhalb des Projektes zur Dokumentation gespeichert werden dürfen. Eine komplette Aufnahme des Workshops erfolgt nicht.



TAKING  
**COOPERATION**  
FORWARD

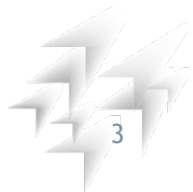
📍 Projekt REIF - Regional Infrastructure for Railway Freight Transport - revitalised

💬 **Regional Advisory Board Meeting am 16.09.2021**

👤 Matthias Stender



Wir als Projektteam haben uns vorgenommen, einen Beirat als neuen Koordinierungsmechanismus einzurichten, der auch über das Projektende hinaus an der Realisierung von Infrastruktur- und Serviceentwicklung im SGV in Thüringen beteiligt ist.



Ableitung, Priorisierung und Umsetzung von Maßnahmen in Thüringen, die einen Beitrag dazu leisten, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen und damit zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens und des European Green Deal beitragen.



## ❖ Was ist eine „ROADMAP“?

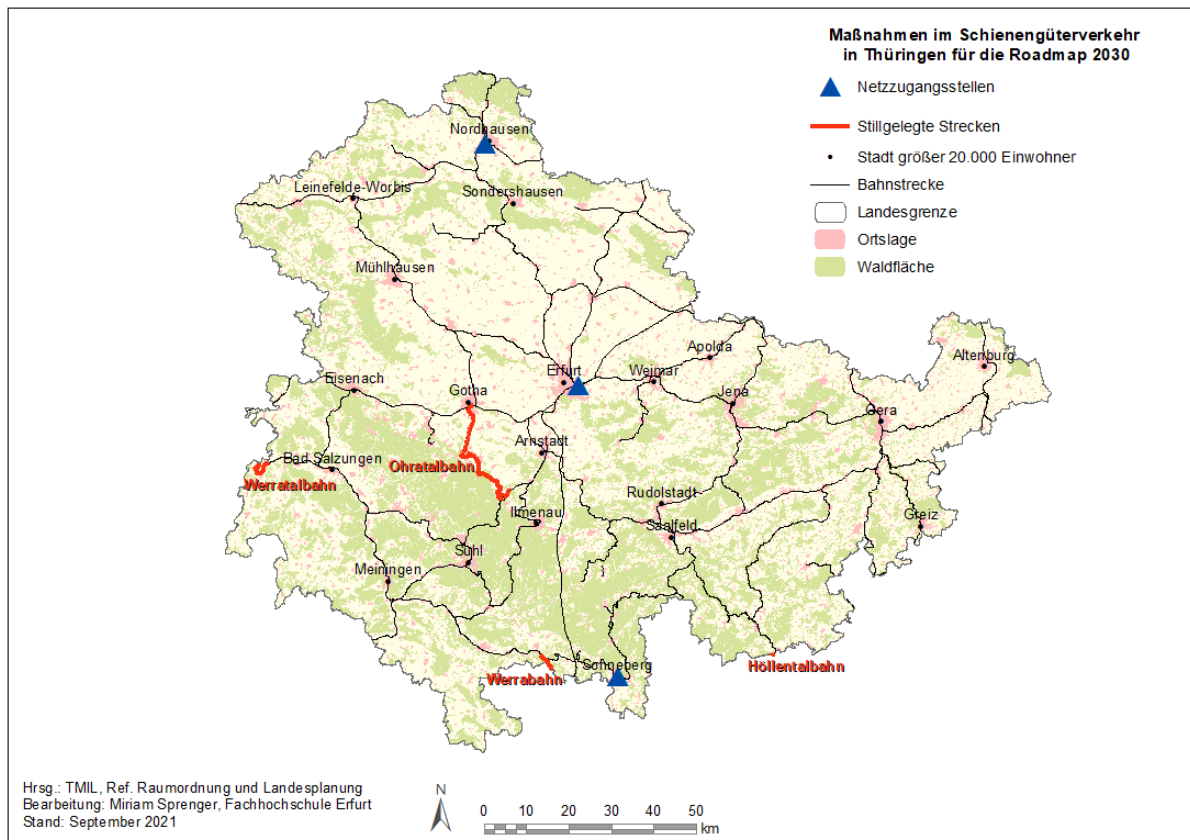
Die Roadmap ist ein seit Anfang der 2000er Jahre auch im deutschen Sprachraum verbreiteter Anglizismus, der in manchen Milieus - insbesondere in Wirtschaft, Politik und Medien - gerne als Synonym für eine **Strategie** oder einen **Projektplan** verwendet wird. [Wikipedia](#)

## ❖ Was ist diese „ROADMAP NEW RAIL INFRASTRUCTURE and SERVICES 2030“?

- *Liste wichtiger Maßnahmen, die dazu beitragen, den Schienengüterverkehr in Thüringen zu stärken*
- *Infrastruktur und Dienstleistungen*
- *Zeithorizont bis 2030*
- *Handlungsempfehlung für die politischen Entscheidungsebenen*
- *Maßnahmen, Kostenschätzung, Zeithorizont*

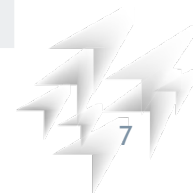


# ROADMAP 2030



# ROADMAP 2030

Name des Vorhabens: Erweiterung des Container-Terminals Erfurt -Vieselbach	
Interventionsbereich	Service / Operation
Kosten der Maßnahme	Ca. 80. Mio. €
Finanzierung gesichert zu	80%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Platzprobleme
Zuständigkeit	DUSS mbH, DB Netz AG, Stadtverwaltung Erfurt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	



Name des Vorhabens: Reaktivierung der Ohratalbahn für den Güterverkehr	
Interventionsbereich	Transportinfrastruktur
Kosten der Maßnahme	Ca. 200.000 € für Phase 1 (Gelegenheitsgüterverkehr)
Finanzierung gesichert zu	50%
Finanzierungsquellen	Landesförderung, Bundesförderung, private Investitionen
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bundesförderung noch nicht bewilligt
Zuständigkeit	ZossenRail GmbH, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	

# ROADMAP 2030

Name des Vorhabens: Reaktivierung der Höllentalbahn	
Interventionsbereich	Transportinfrastruktur
Kosten der Maßnahme	Ca. 25 Mio. €?
Finanzierung gesichert zu	0%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen, Landesförderung
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bisher wurde kein Vertrag zwischen den betroffenen Bundesländern Thüringen und Bayern unterzeichnet; Interessenkonflikt mit betroffenem FFH-Gebiet, das über Teile der Strecke gelegt wurde; Noch keine bewilligten Förderungen
Zuständigkeit	DB AG; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Aufgenommen in die Liste der DB zur Reaktivierung von 20 stillgelegten Strecken

Name des Vorhabens: Lückenschluss Werrabahn zwischen Südthüringen und Bayern	
Interventionsbereich	Transportinfrastruktur
Kosten der Maßnahme	Ca. 30 Mio. €?
Finanzierung gesichert zu	0%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen, Landesförderung
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bisher wurde kein Vertrag zwischen den betroffenen Bundesländern Thüringen und Bayern unterzeichnet; Noch keine bewilligten Förderungen
Zuständigkeit	DB AG; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Aufgenommen in die Liste der DB zur Reaktivierung von 20 stillgelegten Strecken; Gründung einer regionalen Interessengemeinschaft





## Name des Vorhabens: Lückenschluss Werratalbahn zwischen Thüringen und Hessen

Interventionsbereich	Transportinfrastruktur
Kosten der Maßnahme	Ca. 250 Mio. €? (Quelle: „Eisenbahnbetriebliche Faktoren für einen Wiederaufbau der Werrabahn unter Berücksichtigung der Verkehrspotentiale“, Bachelorarbeit von Jan-Philipp Jahnke und Patrick Wolf, 2015, FH Erfurt) => ist unbedingt zu prüfen!)
Finanzierung gesichert zu	0%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen, Landesförderung
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bisher wurde kein Vertrag zwischen den betroffenen Bundesländern Thüringen und Hessen unterzeichnet; Noch keine bewilligten Förderungen
Zuständigkeit	Wartburgkreis; Landkreis Hersfeld-Rotenburg; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Die betroffenen Landkreise untersuchen das Reaktivierungspotenzial und die Kosten

# ROADMAP 2030

Name des Vorhabens: Neubau Güterterminal Sonneberg	
Interventionsbereich	Service / Operation
Kosten der Maßnahme	Ca. 3 Mio. €
Finanzierung gesichert zu	20%
Finanzierungsquellen	Landesförderung, Bundesförderung, private Investitionen
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Bundesförderung ist noch nicht bewilligt
Zuständigkeit	Thüringer Eisenbahn GmbH; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Zunächst für Verladung von Rundholz mit Option zur Erweiterung als Railport



Name des Vorhabens: Reaktivierung, Modernisierung und Erweiterung des Railports Nordhausen	
Interventionsbereich	Service / Operation
Kosten der Maßnahme	130.000 € für Phase 1 (Gleis an der Laderampe erneuern und erweitern und an das Netz anschließen)
Finanzierung gesichert zu	0%
Finanzierungsquellen	Bundesförderung, private Investitionen, Landesförderung?
Maßnahmen der Politik	Finanz- und Infrastrukturpolitik, die bei Planung, Finanzierung und Rahmenbedingungen unterstützt; Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den Transportarten
Mögliche Hindernisse	Förderung ist noch nicht bewilligt
Zuständigkeit	Paul Will GmbH & Co. KG Rail Logistic Center; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bemerkungen	Aufwertung der Lage durch Bau der „Kasseler Kurve“

Name des Vorhabens: Richtlinie für staatliche Förderung des Schienengüterverkehrs in Thüringen	
Interventionsbereich	Gesetzgebung
Kosten der Maßnahme	?
Finanzierung gesichert zu	Abhängig vom Beschluss über den Landeshaushalt
Finanzierungsquellen	Haushalt des Freistaates Thüringen
Maßnahmen der Politik	Ausbau und Modernisierung der Bahninfrastruktur; Schaffung eines regionalen Förderinstruments zur Kofinanzierung privater Investitionen in die Bahninfrastruktur
Mögliche Hindernisse	Kürzung von Haushaltsmitteln, insbesondere aufgrund finanzieller Belastungen infolge der Corona-Pandemie
Zuständigkeit	Freistaat Thüringen; Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Bemerkungen	Ist bereits in Arbeit

# ROADMAP 2030

Ergänzungen?



# THANK YOU FOR YOUR KIND ATTENTION!



Matthias Stender  
Thuringian Ministry of Infrastructure and Agriculture  
Department of Strategic Planning  
Werner-Seelenbinder-Str. 8 | 99096 Erfurt | Germany



[www.interreg-central.eu/reif](http://www.interreg-central.eu/reif)



[Matthias.stender@tmil.thueringen.de](mailto:Matthias.stender@tmil.thueringen.de)



+49 0 361 574191538



[facebook.com/REIF](https://facebook.com/REIF)



[linkedin.com/in/REIF](https://linkedin.com/in/REIF)



[twitter.com/REIF](https://twitter.com/REIF)

