

# OUTPUT FACT SHEET

## Strategies and action plans

Project index number and acronym	CE1410 REIF
Output number and title	O.T3.2 - Endorsement of regional policy documents
Responsible partner (PP name and number)	PP1 (TMIL), PP2 (FHE)
Project website	<a href="http://interreg-central.eu/reif">interreg-central.eu/reif</a>
Delivery date	31.03.2022

Summary description of the strategy/action plan (developed and/or implemented), explaining its main objectives and transnational added value

One of the main objectives of the REIF project is to strengthen political focus on regional rail infrastructure for freight transport in CE territories. To achieve this objective, all project's partners committed to integrate and/or amend their policy documents and strategies according to the main findings, lessons learned and achievements from the REIF activities (e.g. studies, road map definitions, pilot actions, etc). In the case of Thuringia, project outcomes have been uptaken in the "Master plan for rail infrastructure and closing gaps in Thuringia by 2030". This policy document is currently being edited by the Ministry for Infrastructure and Agriculture (LP).

The following project results have been entered into Thuringia's master plan:

- Regional baseline study for rail freight transport
- Regional market potential analysis for rail freight transport
- Regional bottleneck analysis for rail freight transport
- Regional Advisory Board on rail freight logistics
- Road map new rail infrastructure / services 2030 in Thuringia
- Road map for revitalisation of disused routes for rail freight traffic

First investments were already cleared for realisation during the REIF project lifetime (49,805 Euro for engineering works to revitalise the Ohratal Railway).

NUTS region(s) concerned by the strategy/action plan (relevant NUTS level)

DEG0, Thuringia

Expected impact and benefits of the strategy/action plan for the concerned territories and target groups

In Thuringia, the Ministry for Infrastructure and Agriculture is responsible for the framework conditions for rail freight transport.

In the first phase of the Central Europe project "REIF", a baseline study, a market potential analysis and a bottleneck analysis of rail freight transport in Thuringia were carried out.

In these analyses, the existing strengths and weaknesses as well as the untapped potential for the regional access of goods to rail were shown. The results of these analyses were handed over to the responsible departments and units within the Ministry.

In addition to other factors, interim and final results from the REIF project also ensured that a staff unit was set up in the Ministry in December 2021, which is responsible for developing a "Master plan for rail infrastructure 2030". This master plan lays down the basic and specific goals and tasks with which the prerequisites for modern, climate-friendly and efficient rail transport are created in Thuringia. This makes an important contribution to shifting traffic from road to rail and to being able to meet the climate targets in Thuringia, Germany and Europe.

In addition to passenger transport, freight transport will also play an important role in this master plan. The modal split in the freight sector in Thuringia only has a very small share of approx. 5% of goods transported by rail.

In the REIF outcome document "Final Roadmap new rail infrastructure and services 2030" a number of measures are listed and described that can contribute to strengthen and increase rail freight traffic in Thuringia by the year 2030. With its time horizon, this roadmap fits exactly with the master plan of the Ministry.

In concrete terms, the following priority measures were developed with regional stakeholders and made available for the master plan:

ACTION/MEASURE	ESTIMATED COSTS	TIME HORIZON
<b>TRANSPORT INFRASTRUCTURE</b>		
Reactivation of the »Ohratal Railway«- for rail freight transport	216,000 € <sup>2)</sup>	2023
»Werra Railway« - Closing the gap between Coburg (Bavaria) and southern Thuringia	30,000,000 € <sup>1)</sup>	2030
Reactivation of »Höllental Railway«	25,000,000 € <sup>1)</sup>	2030
»Werratal Railway« Bad Salzungen - Philippsthal	250,000,000 € <sup>1)</sup>	2030
<b>LEGISLATION/ADMINISTRATION</b>		
Maintenance and expansion of state subsidies	To be defined	2022
<b>SERVICES / OPERATIONS</b>		
Expansion of the Erfurt-Vieselbach container terminal	5,000,000 € <sup>1)</sup>	2025
Construction of a new loading point / railport in Sonneberg	3,000,000 € <sup>2)</sup>	2023
Reactivation, modernization and expansion of the railport Nordhausen	130,000 € <sup>2)</sup>	2025

1) first estimation; to be specified in a feasibility study

2) first of more steps

Since the members of the advisory board are representatives from transport operators, infrastructure providers, Intermodal hubs, transport associations, chambers of commerce and the state development agency, they or their stakeholders directly benefit from the road map process and its outcomes, e.g. for future feasibility studies or funding requirements.

Sustainability of the developed and/or implemented strategy/action plan and its transferability to other territories and stakeholders

The "Master plan for rail infrastructure and closing gaps in Thuringia by 2030" will form the basis for the medium-term further development of the rail network and the transport activities in Thuringia. Subsequent development plans will update this master plan and adapt it to the then current circumstances. This ensures a long-term and sustainable effect. The "Roadmap new rail infrastructure & services 2030" developed in REIF has a lasting effect in the Thuringia region with its inclusion in the master plan.

The other regions of Central Europe involved in REIF have developed corresponding road maps using a uniform methodology and incorporated them into their regional development plans. This shows that the methodology can be applied to all regions in the program area Central Europe.

The Free State of Thuringia will provide its own funds to implement the master plan. With these own funds, the sources of financing by the federal government and private investments will be supplemented. Engineering works to prepare the reopening of the Ohratal Railway were already financed by Thuringia during the REIF project lifetime.

References to relevant deliverables and web-links  
If applicable, pictures or images to be provided as annex

The output is based on the following deliverables:

- D.T3.2.4 Annual Meetings 2020 of regional advisory boards
- D.T3.2.5 Coping with funding needs & ensuring financial sustainability, policy measures
- D.T3.2.6 Annual meetings 2021 of regional advisory boards
- D.T3.2.7 Final Roadmap "new rail infrastructure and services 2030"
- D.T3.3.1 Integration of project findings in regional policy instruments: Thuringia

These deliverables are available on the homepage of the "REIF" project by the link:

<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/REIF/Regional-Roadmap---Policy-integration---Thuringia.zip>

Attachments:

- Padlet\_AdvisoryBoardMeeting 1.png
- Padlet\_AdvisoryBoardMeeting 2.png
- Project-map\_Roadmap 2030.png
- Regional Advisory Board process.jpg
- Workflow roadmap 2030 development.pdf
- Organization chart TMIL with Masterplan unit.jpg

**PROCESS**

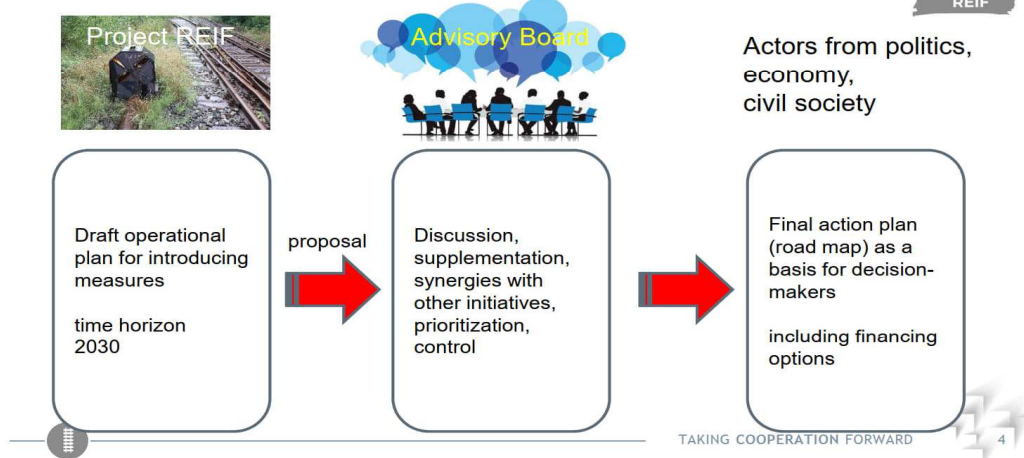


Fig. 1: Workflow roadmap 2030 development

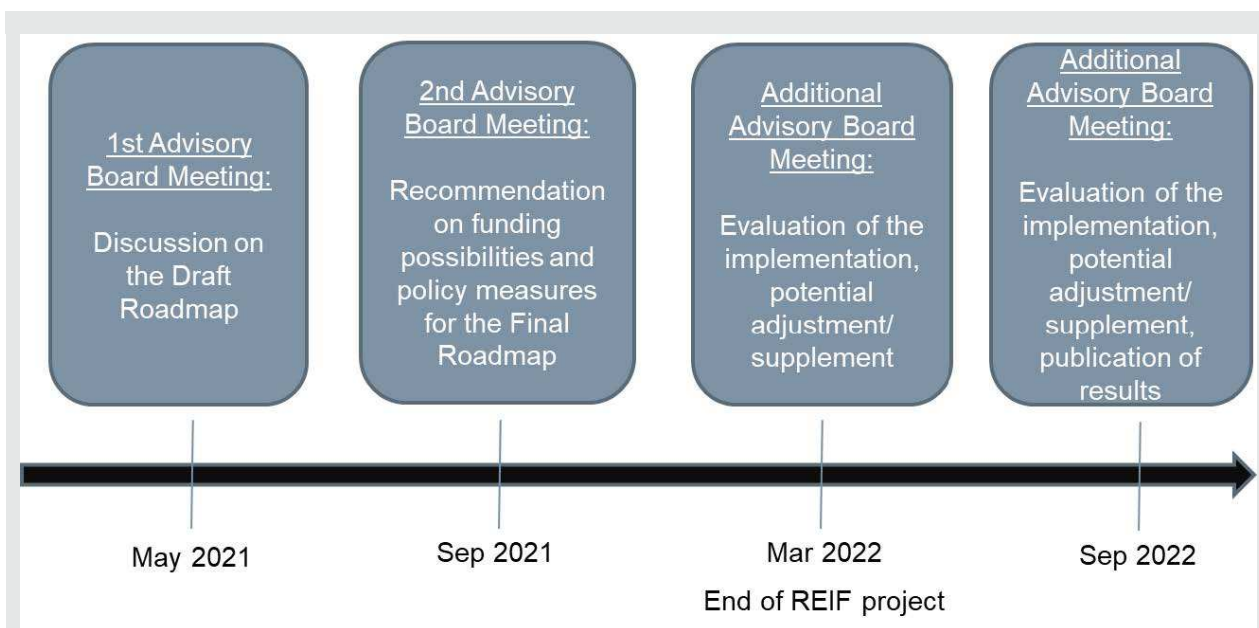


Fig. 2: Regional Advisory Board process

padlet

REIF Advisory Board Meeting  
Förderung des regionalen Schienengüterverkehrs

Miriam Sprenger • 1 • 4h

**Finanzierungsmöglichkeiten**

Förderung:  
Schienengüterverkehrs-förderungs-gesetz (SGFG) -> jedoch nicht zur Förderung von Gleisanschlüssen -> Gleisanschlussförderlinie -> Lückenförderung vom Freistaat Thüringen?

- Masterplan Schiene vom TML in Planung  
- Förderlinie in Vorbereitung

**DB Netze**

- Netzangabestellen!  
-> Ausbau Ladestraßen (komplett vermietet in Thüringen), Terminals, Gleisanschlüsse  
-> Kommunikation mit Gleisanschließern  
- verbesserte Schieneninfrastruktur  
-> Nutzlängenerhöhung, Streckenklassen, Elektrifizierung, Reaktivierung (Wirtschaftlichkeit?)  
- Weiterführung TraföG und Gleisanschlussförderung

Potenzialanalyse Railport Nordhausen nötig

**DUSS EF-Vieselbach**

- neue 100 m Kranbahn in Planung/Umsetzung  
- Lastdepot zum Containerabstellen  
- Verlängerung Bestandsmodul (evtl. zweites Modul)  
- Elektrifizierung (nicht spitzenerbrennt)  
- Vorbahnhof (nur 600 m lange Gleise)  
- Unterstützung auf Bundesebene  
- Transporte bündeln  
- Trassenpreise  
- nicht ausreichende Zuwege

**Transfracht**

- 750 m lange Gleise  
- Ausbau Terminalanlagen  
- Potenzial von Railports  
- Verlust an Personal (Ausbildung stärken und fördern) -> qualifiziertes Personal (v.a. Lokführer)  
- Verhältnis Maut und Trassenpreise (Lohn dumping im Straßengüterverkehr)  
- längere Züge, höhere Frequenzen -> mehr Güter (größere Kapazitäten notwendig)  
- Internationalisierung (Anbindung Westhfen, Italien, Seidenstraße/China)  
- Digitalisierung (einheitliche Signalsysteme, Qualität und Pünktlichkeit)

**Erfurter Bahn**

- Vom Güterbahnhof Erfurt zu verschiedenen Anschließen  
- Welche Wirtschaftsbereiche/Industriezweige wollen von der Straße auf die Schiene umschwenken?  
- Ansprechpartner?, Nachfrage/Bedarfsermittlung von potenziellen Anschließen  
- Förderlinie Thüringen?  
- Netzauslastung, Engpassanalyse?

**VDV**

- Pfefferminzbahn aufnehmen  
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen aussetzen

**VDV Sachsen/Thüringen**

- Elektrifizierung! (muss vom Bund aus kommen)  
- Infrastrukturelle Engpässe (Überholungen, Längen,...)  
- Gleisanschlüsse bei neuen Gewerbegebieten miteiden  
- Parallelität SPNV und SGV  
- Terminal EF-Vieselbach ausbauen!

SGV rechnet sich auch ohne SPNV?  
-> Partner aus Wirtschaft mit Basismenge für Güterverkehr nötig

Maßnahme	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 1	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 2	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 3	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 4	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 5	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 6	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 7	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 8	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 9	Maßnahmenziele	Zeitraum
Maßnahme 10	Maßnahmenziele	Zeitraum



Fig. 3: Padlet Advisory Board Meeting 1

**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 Mülhausen? 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 abgesagt werden oder umgeleitet werden  
- Nicht nur mehr Züge sondern auch längere Züge müssen fahren (derzeit in EF-Vieselbach nicht möglich)  
- Großes Potential vorhanden

**Reaktivierung der Ohratalbahn für den Güterverkehr**  
TML Verkehr:  
- Kosten der Maßnahme für Phase 1 für Ohratalbahn 200.000 €

**Reaktivierung der Höllentalbahn**  
TML 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 Personennverkehr 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

**Neubau Güterterminal Sonneberg**  
TML Verkehr:  
- Finanzierung geteilt zwischen Land und Bund (EBA) möglich

**Richtlinie für staatliche Förderung des Schienengüterverkehrs in Thüringen**  
TML Verkehr:  
- Masterplan  
- Schieneninfrastruktur in Arbeit (personelle Unterstützung durch DB) -> könnte das politische Dokument (Bekanntnis) Thüringens zum SGV werden; Inhalte: Lückenschlüsse, Reaktivierungen und Fördermaßnahmen

**Lückenschluss Werratalbahn zwischen Thüringen und Hessen**

**Lückenschluss Werrabahn zwischen Südthüringen und Bayern**  
Hindernis: Nicht entworfene Straße überbaut worden; Trasse müsste verlegt werden (Planfeststellungsverfahren)  
TML Verkehr:  
- In Bayern Strecke überbaut aber nicht mehr gewidmet; neue Trasse muss gefunden werden  
- TML unterstützt das Vorhaben  
DB Netze:  
- Kosten nochmal überprüfen (30 Mio sind zu wenig)  
IHK Ostthüringen:  
- IHK hat Studie zu Werrabahn in Auftrag gegeben

**Reaktivierung, Modernisierung und Erweiterung des Railports Nordhausen**  
DB Netze:  
- Kasseler Kurve verkürzt  
- Fahrzeiten zwischen Ruhgebiet und Osten um 1 Stunde -> es ist mit mehr Güterzügen zu rechnen  
TML Verkehr:  
- Kosten 130.000 € (Informationen von DB Cargo)

**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), Mechterstätt-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 - Heimbildsachsen 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.

Fig. 4: Padlet Advisory Board Meeting 2

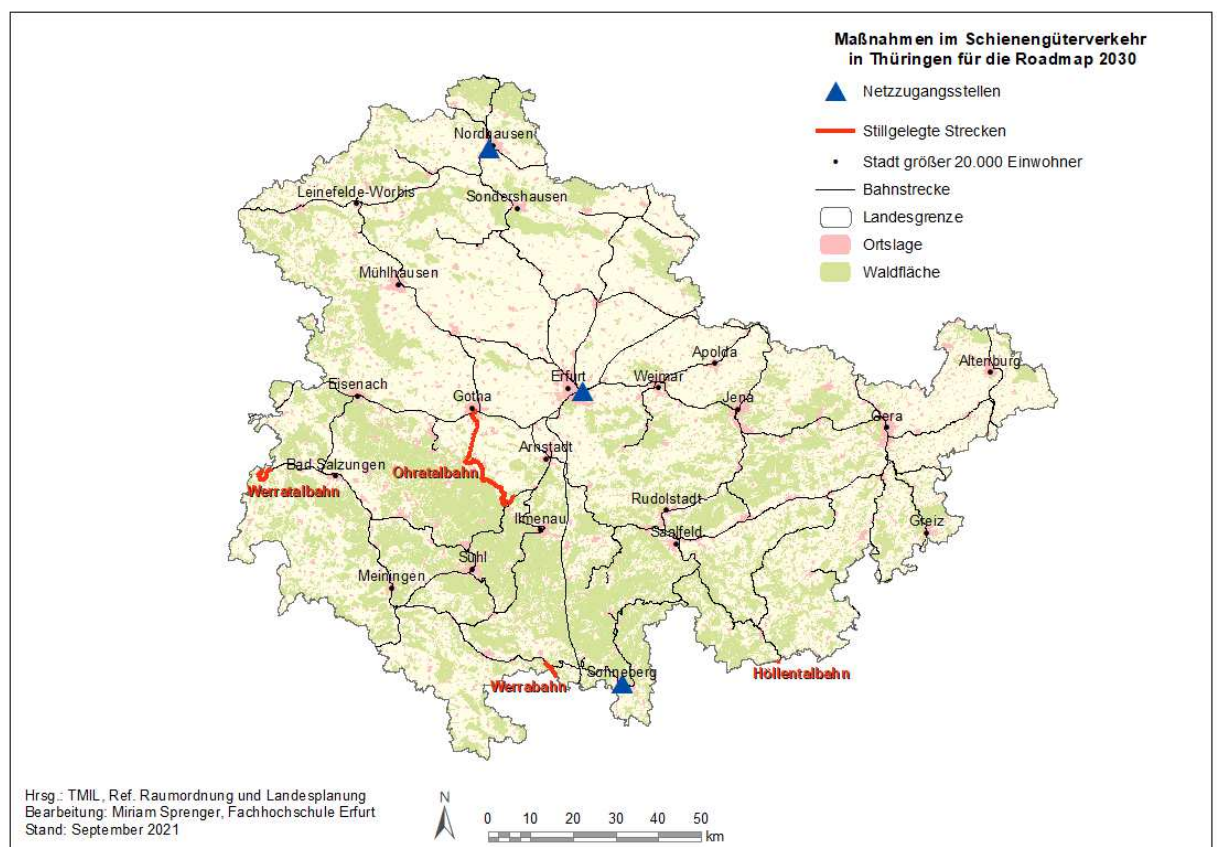


Fig. 5: Project-map Roadmap 2030



