

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/13305 –**

### **Sachstand zu Verkehrsprojekten im Freistaat Thüringen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 gilt noch bis 2015. Der Investitionsrahmenplan für 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes liegt seit Beginn des Jahres 2012 vor. Die Verkehrsprognosen auch in Vorbereitung des zukünftigen Bundesverkehrswegeplanes nach 2015 zeigen ein deutliches Wachstum gerade im Bereich des Güterverkehrs, aber auch beim Personenverkehr. Gleichzeitig werden die finanziellen Mittel des Bundes stärker in notwendige Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur verschoben. Europa wächst weiter zusammen. Dafür spielen moderne und funktionierende Verkehrs- und Güterwege eine wesentliche Rolle.

Thüringen bietet durch seine zentrale Lage in der Mitte Europas eine Drehscheibe für den Straßen- und Schienenverkehr. Seit der EU-Osterweiterung hat das Verkehrsaufkommen auf Straße und Schiene erheblich zugenommen. Diese Entwicklung wird sich in Zukunft fortsetzen. Im Bahnnetz liegt der Freistaat im Schnittpunkt der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse. Mit dem künftigen ICE-Knoten Erfurt wird Thüringen zur „schnellen Mitte Deutschlands“. Dadurch entsteht ein Standortvorteil, der die Attraktivität als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Tourismusstandort steigert. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist notwendig, um die wirtschaftlichen Chancen zu nutzen. Eine schnelle Anbindung an den Schienenverkehr sowie an die Autobahnen und Bundesstraßen sind entscheidend für die künftige Entwicklung aller Thüringer Regionen.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 gilt, bis die Bundesregierung einen neuen Bundesverkehrswegeplan beschließt. Die Bundesregierung strebt an, im Jahr 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan vorzulegen.

Grundlage für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Er ist als Anlage zum Fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenaus-

baugesetzes vom 4. Oktober 2004 (FStrAbG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I Jahrgang 2004 Nr. 54 vom 15. Oktober 2004).

Grundlage für den Ausbau des Bundesschienenwegenetzes ist der auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans aufgestellte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Er ist als Anlage zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004 (BSWAG) vom Deutschen Bundestag beschlossen worden (verkündet in BGBl. I Jahrgang 2004 Nr. 49 vom 21. September 2004).

Für Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (beide Bedarfspläne), Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) und Internationale Projekte (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege), für die eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarstaaten getroffen wurde, besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag.

Der Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) benennt diejenigen Vorhaben, die im Fünfjahreszeitraum weitergeführt, vollendet oder begonnen werden sollen.

#### Allgemein

1. Welche konkreten Straßen- und Schienenneubauvorhaben des Bundes werden im Jahr 2013 in Thüringen begonnen?

Im Jahr 2013 wird in Thüringen eine Maßnahme des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen neu begonnen, die B 90n Traßdorf (A 71)–Nahwinden (Ortsumgehungen von Kleinliebringen, Geilsdorf, Hammersfeld, Griesheim) mit dem 1. Bauabschnitt B 87–Nahwinden. Sie ist im IRP in der Kategorie C (Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum) enthalten.

Alle Neubauvorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Freistaat Thüringen befinden sich bereits im Bau.

2. In welcher Höhe sind Bundeshaushaltsmittel im Jahr 2013 jeweils für Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen?
3. In welcher Höhe sind die in Frage 2 benannten Bundeshaushaltsmittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen im Jahr 2013 vorgesehen?
4. In welcher Höhe sind die in Frage 2 benannten Bundeshaushaltsmittel jeweils für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen im Jahr 2013 vorgesehen?
5. In welcher Höhe waren Bundeshaushaltsmittel in den Jahren 2011 und 2012 jeweils für Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen?
6. In welcher Höhe waren die in Frage 5 benannten Bundeshaushaltsmittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen?
7. In welcher Höhe waren die in Frage 5 benannten Bundeshaushaltsmittel jeweils für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Thüringen in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen?

8. In welcher Höhe sind Haushaltsmittel in der Finanzplanung des Bundes jährlich bis 2016 jeweils für Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen vorgesehen?
9. In welcher Höhe sind die in Frage 8 benannten Finanzmittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege jährlich bis 2016 vorgesehen?
10. In welcher Höhe sind die in Frage 8 benannten Finanzmittel jeweils für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen in Thüringen jährlich bis 2016 vorgesehen?

Die Fragen 2 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gesamten Bundesfernstraßenmittel, die Mittel für die Bundesfernstraßenprojekte des Vordringlichen Bedarfs (ohne Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – VDE –, Refinanzierung der privat vorfinanzierten Maßnahmen – Refi – und Öffentlich-Private Partnerschaften – ÖPP) und die Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für Thüringen betragen in 2011 und 2012 und betragen in 2013 und in der Finanzplanung bis 2016:

(Angaben in Mio. Euro)	Verfügungsrahmen			Rahmen- vorgabe 2014	Finanzplanung	
	2011	2012	2013		2015	2016
Bundesfernstraßenmittel	267	289	283	*	*	*
davon Bedarfsplanmittel (ohne VDE, Refi, ÖPP)	46	43	39	17	11	12
davon Erhaltungsmittel	63	50	54	57	66	68

\* Die Gesamtansätze der Länder stehen erst mit jeweiligem Haushaltsgesetz fest.

Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbavorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt.

11. Welche Thüringer Straßen- und Schienenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurden bisher abgeschlossen?

Gemäß § 7 FStrAbG berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenausbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres im Verkehrsinvestitionsbericht.

Es wird Bezug genommen auf die Projektliste (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) der Bundestagsdrucksache 15/3412 vom 18. Juni 2004, Beschlussempfehlung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes. Abgeschlossen und unter Verkehr sind folgende Bedarfsplanmaßnahmen:

- A 4, Bereich Herleshausen (Landesgrenze Thüringen/Hessen)–AS Magdala (alle Bedarfsplanabschnitte),

- A 4, Bereich AS Jena-Göschwitz–Schmölln (Landesgrenze Thüringen/Sachsen) (alle Bedarfsplanabschnitte),
- A 9, AS Bad Klosterlausnitz–AK Hermsdorf,
- A 9, AK Hermsdorf–AS Triptis,
- A 9, AS Schleiz–AS Hirschberg,
- A 38, Uder (Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen)–Görsbach (Landesgrenze Thüringen/Sachsen-Anhalt) (alle Bedarfsplanabschnitte),
- A 71, Berkach (Landesgrenze Bayern/Thüringen)–AS Sömmerda-Ost (alle Bedarfsplanabschnitte),
- A 73, Eisfeld-Süd (Landesgrenze Bayern/Thüringen)–AD Suhl (alle Bedarfsplanabschnitte),
- B 2, Nordanbindung Gera,
- B 4, OU Sondershausen komplett (nördliche und südliche),
- B 19, AS Meiningen–Untermaßfeld,
- B 19, Osttangente Meiningen (B 280–A 71),
- B 19, OU Schwallungen,
- B 19, OU Barchfeld (2. BA),
- B 19, OU Waldfisch,
- B 19, OU Gumpelstadt,
- B 62, OU Bad Salzungen 3. BA,
- B 85, Südknoten Ankerwerk,
- B 88, Bücheloh–Gehren,
- B 88, OU Ohrdruf–Spange B 247/B 88 OU Ohrdruf,
- B 89, OU Sonneberg,
- B 89, B 89/B 4/B 281 OU Eisfeld–Eisfeld-Sachsenbrunn,
- B 93, Osttangente Altenburg komplett,
- B 93, OU Gößnitz und OU Löhningen,
- B 176, OU Sömmerda 1. BA,
- B 243, A 38 (AS Großwechungen/Nordhausen)–K 4,
- B 247, OU Leinefelde,
- B 247, OU Worbis und OU Wintzingerode,
- B 247, OU Bad Langensalza 1. + 2. BA,
- B 281, OU Triptis,
- B 281, OU Miesitz,
- B 281, OU Mittelpölnitz,
- B 281, OU Gorndorf.

Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wurden in Thüringen noch nicht abgeschlossen.

12. Welche Thüringer Straßen- und Schienenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003 haben bisher ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

13. Welche Thüringer Straßen- und Schienenbauprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?

Wann ist mit dem Baubeginn und wann mit der Fertigstellung dieser Projekte zu rechnen?

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

Ein Planungsverfahren wird als abgeschlossen betrachtet, wenn Baurecht durch einen unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss vorliegt. In Thüringen haben derzeit insgesamt neun Bedarfsplanmaßnahmen ein durch einen unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenes Planungsverfahren, sind aber noch nicht im Bau:

- B 90n, Traßdorf (A 71)–Nahwinden (Baubeginn 2013, siehe Antwort zu Frage 1),
- B 62, OU Hämbacher Kreuz (4. BA OU Bad Salzungen),
- B 88, OU Zeutsch,
- B 88, OU Rothenstein,
- B 243, OU Mackenrode,
- B 247, OU Kallmerode,
- B 247, OU Höngeda,
- B 247, Höngeda–B 249,
- B 247, B 249–Ammern.

Neubaumaßnahmen können nur in dem Umfang gebaut werden, in dem hierfür die Finanzierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der Dispositionsmöglichkeiten eingeplant werden kann. Um eine weitere Verschlechterung des Zustands der Bestandsnetze zu vermeiden, bedurfte es einer Erhöhung der Mittel für die Erhaltung. Daher sehen der Haushalt 2013 und der Finanzplan bis 2016 steigende Erhaltungsansätze im Wesentlichen zu Lasten der Ansätze für die Bedarfsplanmaßnahmen vor. Gegenwärtig ergeben sich in Thüringen keine Spielräume für den Baubeginn zusätzlicher Bedarfsplanmaßnahmen im Zuge einer Bundesfernstraße. Daher sind Aussagen zum Baubeginn und zur Fertigstellung dieser Maßnahmen zurzeit nicht möglich.

Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit einem durch einen unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss abgeschlossenen Planungsverfahren, die noch nicht im Bau sind, gibt es in Thüringen nicht.

14. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße und Schiene in Thüringen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen sowie bei Verschiebung der finanziellen Mittel hin zu mehr Erhaltungsmaßnahmen vor?

Der für die Investitionen in die Bundesfernstraßen maßgebliche Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und der für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes maßgebliche Bedarfsplan für die Bundesschienenwege berücksichtigen

auch die europäischen Korridore und Vorrangnetze, sofern dort ein entsprechender Aus- und Neubaubedarf besteht.

Für die Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen gilt zunächst: Vorrang haben Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Ausbau- und Neubauvorhaben, wobei für alle Investitionen die volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit das entscheidende Kriterium für eine Priorisierung ist.

Zudem wird eine Konzentration der vorhandenen Investitionsmittel auf Relationen mit einer hohen Verkehrsbelastung angestrebt. Die Bundesregierung hat bei der Definition der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) auf die Übereinstimmung mit der national bestehenden Priorisierung geachtet.

Ungeachtet dessen werden aufgrund der künftige Connecting Europe Facility (CEF) – wie derzeit schon aufgrund der TEN-Zuschussverordnung – nur ergänzende Mittel für Projekte im TEN-V bereitgestellt, wobei nicht sicher ist, inwieweit die Gewährung der Mittel erfolgt. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten ist es damit immer erforderlich, eine 100-Prozent-Finanzierung aus nationalen Mitteln sicherzustellen, um den Bau eines Projektes ausschreiben zu können. Vor diesem Hintergrund sollte die Investitionsplanung für Verkehrsinfrastrukturen des Bundes nicht von den Festlegungen der TEN-V oder der CEF abhängig gemacht werden.

Aus der Definition der künftigen TEN-V und den Bestimmungen der derzeit noch in der Diskussion befindlichen CEF können sich daher keine Verschiebungen gegenüber der Priorisierung aus der Bundesverkehrswegeplanung und den Bedarfsplangesetzen ergeben.

15. Gibt es weitere Bestrebungen der Bundesregierung, die Mittel für den Straßenneubau zu kürzen?

Wie wird in einem solchen Fall mit den Kosten umgegangen, die aufgrund von Signalen des Bundes zur Umsetzung bereits angefallen sind, die geplanten Vorhaben jedoch nicht realisiert werden?

Den steigenden Erhaltungsanforderungen und der damit bei gleichbleibendem Gesamtplafond verbundenen Reduzierung der Bedarfsplanmittel wird in der Finanzplanung bereits angemessen Rechnung getragen. Finanzierungszusagen hinsichtlich eines bestimmten Umsetzungszeitraums einzelner Projekte trifft der Bund aufgrund der zeitlichen Unwägbarkeiten der Planungsdauer nicht.

16. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Thüringen im Bundeshaushalt 2013 eingeplant?
17. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Thüringen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2016 eingeplant?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung von Maßnahmen der Lärmvorsorge an Bedarfsplanvorhaben der Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege erfolgt im Rahmen der Finanzierung der Vorhaben. Die anteiligen Kosten des Lärmschutzes werden im Bundeshaushalt nicht gesondert ausgewiesen.

Für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) in Thüringen wurden für das Haushaltsjahr 2013 rd. 1,9 Mio. Euro bereitgestellt. Im geltenden Finanzplan bis 2016 sind rd. 50 Mio. Euro jährlich für die

Lärmsanierung in allen Ländern etatisiert. Eine Aufteilung nach Ländern findet erst mit der Festlegung der jährlichen Verfügungsrahmen statt.

Für die 1999 eingeführte Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Im geltenden Finanzplan bis 2016 sind diese 100 Mio. Euro jährlich für die Lärmsanierung etatisiert. Es findet keine Aufteilung auf die einzelnen Bundesländer statt.

18. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Thüringen sind in welcher Höhe Bundeshaushaltsmittel aus den Mautmehreinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?

Für nachstehende Neubeginne von Bedarfsplanvorhaben der Bundesfernstraßen in Thüringen sind aus den Mautmehreinnahmen 2009 bis 2012 insgesamt folgende Bundesmittel pro Jahr geflossen:

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010	2011	2012
A 71, AS Sömmerda Ost (m) (B 176)–prov. AS B 85	1,2	4,4	3,1	10,9
B 19, OU Waldfisch	1,6	2,8	0,7	0,2
B 19, OU Wernshausen/Niederschmalkaden (mit Talbrücke Zwick und OU Fambach)	0,1	7,1	7,4	1,0
B 88, Bücheloh–Gehren	1,7	3,1	9,6	5,1
B 243, Nordhausen–K 4 (A 38–nördl. Großwechungen)	3,4	3,8	3,2	5,9

Folgende Bedarfsplanvorhaben der Bundesschienenwege in Thüringen wurden 2009 und 2010 mit Mautmitteln finanziert (seit 2011 werden die Mauteinnahmen im Rahmen des „Finanzierungskreislaufs Straße“ ausschließlich zur Finanzierung des Verkehrsträgers Straße eingesetzt):

(Angaben in Mio. Euro)	2009	2010
Ausbaustrecke Paderborn–Chemnitz	6,4	11,4
Knoten Erfurt, 2. Baustufe	5,4	4,5
VDE 8.1, Neubaustrecke (Nürnberg–)Ebensfeld–Erfurt	150,6	262,4
VDE 8.2, Neubaustrecke Erfurt–Gröbers(–Leipzig/Halle)	263,2	298,5

## Bundesautobahnen und Bundesstraßen

19. Wie sind die aktuellen Sachstände zum zweistreifigen Ausbau der A 4 zwischen der Anschlussstelle (AS) Magdala und der AS Jena/Göschwitz (bitte einzeln für Tunnel, Anschlussstellen etc. angeben)?
20. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen (bitte einzeln für Tunnel, Anschlussstellen etc. angeben)?
21. Mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für den zweistreifigen Ausbau der A 4 zwischen der AS Magdala und der AS Jena/Göschwitz (bitte einzeln für Tunnel, Anschlussstellen etc. angeben)?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme ist sechsstreifig in Bau. Die Gesamtfertigstellung des Abschnittes AS Magdala bis AS Jena-Göschwitz ist in 2014 geplant. Die genehmigten Kosten für den Bund belaufen sich auf rd. 335 Mio. Euro, wobei weitergehende Forderungen des Auftragnehmers noch gerichtlich zu entscheiden sind.

22. Wie ist der aktuelle Sachstand zum dreistreifigen Ausbau der B 9 zwischen Schleiz und Triptis, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Die Bauarbeiten der sechsstreifigen Erweiterung der A 9 zwischen Triptis und Schleiz befinden sich im Plan. Der betreffende Abschnitt ist Bestandteil des ÖPP-Projektes AS Lederhose bis Landesgrenze Thüringen/Bayern, welches als sog. Verfügbarkeitsmodell verwirklicht wird. Es wurden bereits die ersten 7 km neuer Richtungsfahrbahn im 4+0-Verkehr in Betrieb genommen. Bis Mitte 2013 sollen weitere 9 km Richtungsfahrbahn vertragsgemäß fertig gestellt werden. Der bezeichnete Abschnitt der A 9 soll vertragsgemäß zum 30. November 2014 fertig gestellt werden. Die Maßnahme ist im Haushalt mit rd. 423 Mio. Euro veranschlagt, wobei die Kosten für das ÖPP-Projekt die 20-jährige Vertragslaufzeit umfassen.

23. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Lückenschluss auf der A 71 zwischen der AS Heldringen und der AS Sömmerda, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
24. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bereich zwischen der AS Heldringen und der provisorischen Anbindung an die B 85 ist unter Verkehr. Der Lückenschluss zwischen Sömmerda-Ost und provisorischer Anbindung an die B 85 ist in Bau (Kosten rd. 77 Mio. Euro). Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2014 geplant.

25. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

26. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Hermsdorfer Kreuzes ist beklagt. Eine Aussage zu einem Baubeginn ist daher zurzeit nicht möglich. Die aktualisierten Kosten belaufen sich auf ca. 78 Mio. Euro.

27. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 88 zwischen Jena und Kahla, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
28. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 27 und 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bereich der B 88 zwischen Jena und Kahla umfasst die Ortsumgehungen Rothenstein und Kahla. Des Weiteren ist der südliche Ast der Anschlussstelle Jena-Göschwitz in Bau, bei dem auch die B 88 im Anschlussstellenbereich umgebaut werden muss (Kosten ca. 14 Mio. Euro). Für die OU Rothenstein (Kosten ca. 25 Mio. Euro) besteht Baurecht durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Zum Baubeginn siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13.

Für die OU Kahla (Kosten ca. 21 Mio. Euro) ist derzeit die Linienplanung beim Land in Arbeit. Eine Aussage zum Baubeginn ist aufgrund des aktuellen Planungsstandes zurzeit nicht möglich.

29. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 88 zwischen Jena und Dornburg-Camburg, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
30. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im betreffenden Abschnitt der B 88 liegen drei Bedarfsplanmaßnahmen des Weiteren Bedarfs (OU Camburg, OU Dorndorf/Steudnitz 1. BA, OU Dorndorf/Steudnitz 2. BA), für die kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht.

31. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehungen bei Kahla Rothenstein und Camburg (B 88), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?
32. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Siehe die Antworten zu den Fragen 27 bis 30.

33. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Ausbau der B 88 zwischen Kahla und Rudolstadt, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für die Baumaßnahmen?
34. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?
35. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehungen Großeutersdorf, Zeutsch und Uhlstädt, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?
36. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 33 bis 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bereich der B 88 zwischen Kahla und Rudolstadt umfasst die Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs der OU Großeutersdorf (Vorplanung beim Land in Arbeit, Kosten ca. 4 Mio. Euro), der OU Zeutsch (Baurecht liegt vor, siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13, Kosten ca. 7,6 Mio. Euro) und der OU Uhlstädt (Linie durch BMVBS bestätigt, Kosten ca. 15 Mio. Euro, nach Auskunft des Landes wird eine andere Variante im Rahmen der Fortschreibung des BVWP zur Neubewertung angemeldet). Zu den Ortsumgehungen von Großeutersdorf und Uhlstädt ist eine Aussage zum Baubeginn aufgrund des aktuellen Planungsstandes zurzeit nicht möglich. Zur OU Zeutsch siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13.

37. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Isserstedt, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
38. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der OU Isserstedt handelt es sich um keine Bedarfsplanmaßnahme des Bundes.

39. Wie ist der aktuelle Sachstand zum zweistreifigen Neubau der B 4 Sundhäuser Berg, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
40. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 4, Sundhäuser Berg (Kosten ca. 14,5 Mio. Euro) wird beim Land der Vorentwurf erarbeitet. Eine Aussage zum Baubeginn ist aufgrund des aktuellen Planungsstandes zurzeit nicht möglich.

41. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Greußen (B 4), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
42. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die B 4, OU Greußen (Kosten ca. 16 Mio. Euro), wird der Vorentwurf beim Land erarbeitet. Eine Aussage zum Baubeginn ist aufgrund des aktuellen Planungsstandes zurzeit nicht möglich.

43. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Oberspier (B 4), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
44. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 43 und 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der B 4, OU Oberspier und der B 85, OU Bad Frankenhausen handelt es sich um Bedarfsplanmaßnahmen des Weiteren Bedarfs, für die kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht.

45. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Sondershausen, 2. Bauabschnitt (B 4), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
46. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 4, OU Sondershausen ist komplett unter Verkehr. Bei der Maßnahme B 4, A 38 bis nördlich OU Sondershausen (2. BA) handelt es sich um Bedarfsplanmaßnahmen des Weiteren Bedarfs, für die kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht.

47. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Bad Frankenhausen, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Siehe Antwort zu den Fragen 43 und 44.

48. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Siehe Antwort zu den Fragen 43 und 44.

49. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehungen bei Burkersdorf, Frießnitz und Großebersdorf (B 175), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?
50. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 49 und 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die B 175, Ortsumgehungen Burkersdorf, Friesnitz und Großebersdorf (Kosten ca. 29 Mio. Euro, Stand Linienbestimmung) befindet sich in der Vorentwurfsplanung beim Land. Es wird eine optimierte Trassenvariante erarbeitet. Eine Aussage zum Baubeginn ist aufgrund des aktuellen Planungsstandes zurzeit nicht möglich.

51. Wie sind die aktuellen Sachstände bzw. die Stände der Baumaßnahmen in den Abschnitten zwischen der A 71 AS Meiningen Nord und Eisenach (B 19), insbesondere im Hinblick auf die Ortsumgehungen Helba, Wasungen, Niederschmalkalden und Witzelroda sowie die Anschlussstelle Barchfeld-Nord, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?
52. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baubeginn für die Ortsumgehung Eisenach (B 19)?

Die Fragen 51 und 52 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der B 19 zwischen der AS Meiningen (A 71) und Eisenach sind die Ortsumgehungen von Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden (Kosten rd. 26 Mio. Euro) in Bau.

Weitere Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs befinden sich in der Planung. Für die OU Meiningen (B 19–B 280, Kosten ca. 32 Mio. Euro) wird der Planfeststellungsentwurf beim Land erstellt (Planfeststellungsverfahren in Vorbereitung). Für die OU Wasungen (Kosten ca. 60 Mio. Euro) ist die Linie bestimmt und der Vorentwurf beim Land in Arbeit. Zum Knoten Barchfeld-Nord siehe Antwort zu Frage 53.

Für die OU Witzelroda (Kosten 4,8 Mio. Euro) läuft das Planfeststellungsverfahren.

Für die Bedarfsplanmaßnahmen B 19, Wilhelmsthal–OU Wutha/Farnroda und B 19, OU Wutha/Farnroda (Kosten ca. 99 Mio. Euro bis 138 Mio. Euro je nach Variante, z. T. einschließlich OU Etterwinden) läuft das Raumordnungsverfahren. Sie werden gemeinsam beplant. Hierdurch wird eine Umfahrung von Eisenach erreicht. Aufgrund des frühen Planungsstandes sind keine Aussagen zu einem Baubeginn möglich.

53. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehung Bad Salzungen (B 62), der Anbindung an das Hambacher Kreuz sowie der Werraquerung und die Anbindung an die B 19, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?

Die Abschnitte 1 bis 3 der B 62, OU Bad Salzungen sind unter Verkehr. Für den 4. Bauabschnitt, Hämbacher Kreuz (Kosten 13,8 Mio. Euro) liegt Baurecht vor (siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13). Für die Werraquerung mit Anbindung

an die B 19 (Knoten Barchfeld-Nord) liegt der Vorentwurf beim BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks vor (Kosten ca. 49 Mio. Euro).

54. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Gräfentonna (B 176), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Für die B 176, OU Gräfentonna (Kosten ca. 9,2 Mio. Euro) wurde die Linie seitens BMVBS bestätigt.

55. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehungen Höngeda, Ammern und Kallmerode (B 247), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für diese Projekte?

Hinsichtlich der Projektstände siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13, hinsichtlich der Kosten siehe Antwort zu Frage 57.

56. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Großgotttern (B 247), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Der Planfeststellungsbeschluss der OU Großgotttern (Kosten ca. 45 Mio. Euro) ist beklagt.

57. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Mühlhausen (B 247 und B 249), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Die B 247, OU Mühlhausen (ca. 64 Mio. Euro) besteht aus den drei Bedarfsplanmaßnahmen OU Höngeda, OU Höngeda–B 249 und B 249–Ammern. Ein Teilabschnitt der B 249 bis zum Knoten B 247 alt ist ebenfalls in der Planung der OU Mühlhausen enthalten. Weiteres siehe Antwort zu den Fragen 12 und 13.

Für den Bereich der B 249 von der B 247 bis zur L 1016 ist der Vorentwurf fertig gestellt. Der westlich angrenzende Abschnitt (L 1016–B 249) ist in den Weiteren Bedarf eingestuft, so dass kein gesetzlicher Planungsauftrag besteht. Aufgrund des Planungsstandes bzw. der Bedarfsplaneinstufung ist eine Aussage zum Baubeginn nicht möglich.

58. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der B 7n als Autobahnanbinder zur A 72?

Der Freistaat Thüringen hat den Vorentwurf für die Maßnahme B 7, Altenburg (B 93)–Landesgrenze Thüringen/Sachsen dem BMVBS zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt.

59. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und wann mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Erst im Zusammenhang mit dem Vorliegen von bestandskräftigem Baurecht wird über die Finanzierung der Maßnahme B 7, Altenburg (B 93)–Landesgrenze Thüringen/Sachsen zu entscheiden sein. Aussagen zum Baubeginn und

der Fertigstellung der Maßnahme sind aufgrund des Planungsstandes derzeit nicht möglich.

60. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um den Abschluss der Planungsarbeiten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH und damit den Baubeginn zu forcieren?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen unterliegt nach Artikel 104a des Grundgesetzes (GG) den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung; sie haben hierfür auch die Kosten aus dem Landshaushalt zu tragen. Die Möglichkeiten des BMVBS, auf die Planungsdisposition des Freistaates und somit auch auf Einleitung und Durchführung einzelner Planungsstufen einzuwirken, sind daher begrenzt.

Das BMVBS wird den weiteren Planungsprozess insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Abstimmungen mit der Planung des im Freistaat Sachsen verlaufenden Abschnittes der B 7 von der Landesgrenze bis zur A 72 aktiv unterstützen.

61. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der Ortsumgehung Oldisleben – Heldrungen (B 85), und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?
62. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen?

Die Fragen 61 und 62 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist keine OU Oldisleben–Heldrungen im Zuge der B 85 eingestuft. Es liegen daher keine aktuellen Kosten für die Maßnahme vor und eine Aussage zur Fertigstellung des Projektes ist nicht möglich.

63. Welche Haltung hat die Bundesregierung zum Bau der B 90n?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind im Bereich des Freistaates Thüringen als Neubaumaßnahmen im Zuge der B 90n die Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen enthalten. Mit der Einstufung dieser Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag hat der Deutsche Bundestag seine Haltung zu diesen Projekten zum Ausdruck gebracht. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

64. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der B 90n zwischen Nahwinden und Traßdorf, insbesondere im Hinblick auf die Ortsumgehungen Kleinliebringen, Geilsdorf, Hammersfeld und Griesheim sowie die Anschlussstelle zur A 71 bei Stadtilm?

Die Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen bilden durch Aneinanderreihung die Neuführung der B 90n zwischen der Bundesautobahn A 71 bei Traßdorf und Nahwinden. Der Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahmen vom 15. Februar 2012 ist bestandskräftig. Für den ersten Bauabschnitt der Maßnahme konnten je 1 Mio. Euro in den Jahren 2013 und 2014 im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) II zur Verfügung gestellt werden.

65. Wie sind die aktuellen Sachstände zum Bau der Ortsumgehungen Pößneck, Krölpa, Rockendorf und Könitz (B 281)?

Für die Vorhaben OU Pößneck, OU Krölpa und OU Rockendorf im Zuge der B 281 wird derzeit nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens die Linienplanung erstellt. Für den Neubau der B 281 im Bereich von Könitz wird derzeit der Vorentwurf aufgestellt.

66. Wie ist der aktuelle Sachstand zum zweistreifigen Neubau der B 90 zwischen der A 9 und Gefell, und mit welchen Kosten plant die Bundesregierung für dieses Projekt?

Für die Maßnahme B 90, A 9–Gefell liegt ein Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 14. Dezember 2012 vor, der beklagt ist. Die Kosten des Projektes betragen ca. 18 Mio. Euro.

67. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der B 87n (Rhönquerung)?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Neubau der B 87n, Fulda–Meiningen als zweistreifige Bundesstraße als „Neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ ausgewiesen. Im Linienbestimmungsverfahren wurden im Rahmen der Ressortbeteiligung grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags sowie des zusätzlichen Schwerverkehrs im Biosphärenreservat Rhön erhoben. Da diese grundsätzlichen Bedenken nicht ausgeräumt werden können, konnte das BMVBS die Linie nicht rechtssicher bestimmen. Die Linienbestimmungsunterlagen für die mit rund 250 Mio. Euro veranschlagte Maßnahme wurden deshalb im Dezember 2012 an die Bundesländer Hessen und Thüringen ohne Linienbestimmung zurückgegeben.

Eine neue Planung könnte nur mit grundlegend geänderter Konzeption mit Aussicht auf Erfolg betrieben werden. Aus diesem Grund hat das BMVBS den Straßenbauverwaltungen der Länder Hessen und Thüringen anheimgestellt, im Rahmen der anlaufenden Aufstellung der neuen Bundesverkehrswegeplanung Alternativprojekte anzumelden, die den gegebenen Randbedingungen, insbesondere den naturschutzfachlichen, Rechnung tragen.

68. Wie ist der aktuelle Sachstand zum Bau der B 62n Ortsumgehung Zella-Mehlis (Aufstufung der Landesstraße)?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die Maßnahme B 62n, OU Zella-Mehlis im Weiteren Bedarf eingestuft. Für die Maßnahme besteht somit kein Planungsauftrag.

#### Schieneverkehr

69. Wie ist der aktuelle Sachstand zu den Baumaßnahmen auf Thüringer Gebiet in den Abschnitten der Neubaustrecke VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt und der Neubaustrecke VDE 8.2. Erfurt–Leipzig/Halle, und wann sollen die Abschnitte planmäßig fertiggestellt sein?

Zum aktuellen Stand der Baumaßnahmen auf Thüringer Gebiet in den einzelnen Abschnitten der Neubaustrecken (NBS) im Zuge des VDE Nr. 8.1 und Nr. 8.2 wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230)

vom 25. Januar 2013 verwiesen. Die planmäßige Fertigstellung der NBS Ebensfeld–Erfurt ist für Ende 2017 vorgesehen und die der NBS Erfurt–Leipzig mit Abzweig nach Halle Ende 2015.

70. Werden die Abschnitte nach Informationen der Bundesregierung planmäßig fertiggestellt bzw. gibt es Verzögerungen beim Bau in Abschnitten?

Wenn ja, welche Abschnitte sind von Verzögerungen betroffen, und wie wirken sich diese Verzögerungen auf die Fertigstellung aus?

Die Bundesregierung geht von einer planmäßigen Fertigstellung aus.

71. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass auch nach Fertigstellung der Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2. eine schnelle und hochwertige Nord-Süd-Verbindung auf den Streckenabschnitten Saalbahn und Frankenwaldbahn existiert?

Die Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies schließt auch die Anpassung an veränderte Verkehrsströme ein, die sich durch die Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke via Erfurt ergeben werden. Nach Mitteilung der Deutschen Bahn (DB) AG wurden die sich daraus ergebenden Perspektiven und Alternativen für die betroffenen Städte und Regionen in zahlreichen Gesprächen und Korrespondenzen transparent gemacht und diskutiert, u. a. in der Steuergruppe „Integriertes Verkehrskonzept Thüringen 2015 ff.“ unter Federführung von Minister Christian Carius.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungsvorschläge des Ausschusses für die Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestags zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996 – angenommen in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997) sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

72. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zur Nutzung der Streckenabschnitte Saalbahn und Frankenwaldbahn für den Personenverkehr und für den Güterverkehr, wenn die Neubaustrecken VDE 8.1 und VDE 8.2. fertiggestellt sind?

Hinsichtlich der Nutzung für den Schienenpersonenfernverkehr wird auf die Antwort zu Frage 71 verwiesen. Das Verkehrsangebot des Schienenpersonennahverkehrs ist eine Landesaufgabe. Der Bund kann auf diese Verkehrsangebote keinen Einfluss nehmen.

Das Angebot im Schienengüterverkehr ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie orientieren sich an der Nachfrage sowie nach technischen und betrieblichen Aspekten.

73. Welche Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens prognostiziert die Bundesregierung für die kommenden Jahre auf den Streckenabschnitten Saalbahn und Frankenwaldbahn?

Mit der Inbetriebnahme der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8.1 und 8.2 wird der Fernverkehr von der Saal- und Frankenwaldbahn auf die Neubau-

strecke verlagert. Bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Jahre 2010 wurde angenommen, dass täglich acht Zugpaare auf der Saal- und Frankenwaldbahn (entspricht einem 2-Stunden-Takt) verkehren, die Fernverkehrsqualität haben. Zweifelhaft blieb in dieser Untersuchung allerdings, ob dieser Verkehr tatsächlich eigenwirtschaftlich erbracht werden wird. Der Nahverkehr ist durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecken nicht betroffen. Gegebenenfalls wird er leicht ausgeweitet.

74. Welche Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens prognostiziert die Bundesregierung für die kommenden Jahre auf den Streckenabschnitten Saalbahn und Frankenwaldbahn?

Bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Jahr 2010 wurden für das Prognosejahr 2025 bis zu 70 Güterzügen täglich (Summe aus beiden Richtungen) auf der Saalbahn nördlich von Jena und 77 Güterzüge auf der Saalbahn südlich Jena sowie 67 Güterzüge auf der Frankenwaldbahn angenommen.

75. Beabsichtigt die Bundesregierung, entlang der Streckenabschnitte Saalbahn und Frankenwaldbahn in den kommenden Jahren in Schallschutzmaßnahmen zu investieren, und wenn ja, welche konkreten Investitionen beabsichtigt sie?

Vorrangig sollen solche Streckenabschnitte saniert werden, bei denen die Wirkung der Maßnahme besonders hoch ist. Die Wirkung der Lärmsanierung lässt sich beschreiben in der erreichbaren Lärminderung und der Anzahl der Anwohner, für die vor der Lärmsanierung Lärmbelastungen oberhalb der Lärmsanierungsgrenzwerte vorliegen. Als Entscheidungsgrundlage für die Reihenfolge der anstehenden Maßnahmen wurden Priorisierungskennziffern berechnet.

Die Saalbahn Saaleck–Saalfeld ist im Gesamtkonzept zur Lärmsanierung mit Priorisierungskennziffern von 2,594 und 2,454 enthalten. Das sind sehr niedrige Kennziffern. Deshalb ist es derzeit nicht möglich, einen Zeitpunkt zu benennen, wann an der Saalbahn mit der Lärmsanierung begonnen werden kann.

Die Frankenwaldbahn Hochstadt-Marktzeuln–Probstzella ist mit ihrem thüringischen Abschnitt im Gesamtkonzept zur Lärmsanierung mit einer Priorisierungskennziffer von 2,082 enthalten. Das ist eine sehr niedrige Kennziffer. Deshalb ist es derzeit nicht möglich, einen Zeitpunkt zu benennen, wann in Thüringen an der Frankenwaldbahn mit der Lärmsanierung begonnen werden kann.

76. Beabsichtigt die Bundesregierung darüber hinaus andere Investitionen an den Streckenabschnitten Saalbahn und Frankenwaldbahn den kommenden Jahren, und wenn ja, welche konkreten Investitionen beabsichtigt sie?

Die Bundesregierung plant keine Investitionen in Saal- oder Frankenwaldbahn.

77. In welcher Höhe wurden bisher Bundeshaushaltsmittel in den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung investiert, und für welche konkreten Baumaßnahmen im Einzelnen?

Bisher wurden für die Planung und für den Bau der Mitte-Deutschland-Verbindung Bundesmittel in Höhe von rd. 345 Mio. Euro verausgabt. Zu den konkre-

ten Baumaßnahmen wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/12230) vom 25. Januar 2013 verwiesen.

78. In welcher Höhe stehen Bundeshaushaltsmittel für den weiteren Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zur Verfügung, und für welche konkreten Baumaßnahmen im Einzelnen?

Gemäß vierter Teilfinanzierungsvereinbarung, die am 20. Dezember 2012 vom Bund schlussgezeichnet wurde, stehen für den weiteren Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung Bundesmittel in Höhe von 62,4 Mio. Euro zur Verfügung. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit erfolgt der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Weimar–Großschwabhausen und Neue Schenke–Stadtroda sowie der Umbau der Verkehrsstationen Jena West und Jena-Göschwitz.

79. Wann erfolgt die Freigabe weiterer Bundeshaushaltsmittel für den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gößnitz, insbesondere für die Abschnitte zwischen Töppeln und Gera sowie Gera und Glauchau?
80. Wann erfolgt die Freigabe weiterer Bundeshaushaltsmittel für die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gößnitz, insbesondere für die Abschnitte zwischen Töppeln und Gera sowie Gera und Glauchau?

Die Fragen 79 und 80 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Freigabe weiterer Bundesmittel für den durchgehenden zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung ist derzeit weder möglich noch vorgesehen; dieser Ausbau ist als zweite Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung im Bedarfsplan Schiene in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ enthalten.

81. Wurde die 1. Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung im Wesentlichen Ende 2012 abgeschlossen, wie die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/4515) prognostiziert hat?

Die 1. Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung wurde bis auf die Lage- und Gradientenanpassung der Bestandsgleise zwischen Weimar und Großschwabhausen sowie zwischen Neue Schenke und Stadtroda und dem Umbau der Verkehrsstationen Jena West und Jena-Göschwitz im Wesentlichen Ende 2012 abgeschlossen.

82. Wenn die 1. Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung nicht abgeschlossen wurde, welche Gründe sind für die Verzögerung aus Sicht der Bundesregierung ausschlaggebend, und welche konkreten Baumaßnahmen sind noch fertigzustellen?

Die noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen der ersten Baustufe stehen im unmittelbaren Zusammenhang mit dem in der Antwort zu Frage 78 genannten zweigleisigen Ausbau.

83. Welche konkreten Baumaßnahmen der 2. Baustufe der Mitte-Deutschland-Verbindung wurden bereits begonnen?

Keine.

84. Welche Verzögerungen gab es bisher aus Sicht der Bundesregierung beim durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gößnitz, und worauf führt sie diese Verzögerungen zurück?
85. Welche Verzögerungen gab es bisher aus Sicht der Bundesregierung bei der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt zwischen Weimar und Gößnitz, und worauf führt sie diese Verzögerungen zurück?

Die Fragen 84 und 85 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Keine.

86. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zum Schienenlückenschluss der Werrabahn bei Eisfeld sowie zum ICE-Halt Coburg, und wie sind die Stände der Planungen?

Die Bundesregierung plant keinen Lückenschluss der Werrabahn.

Hinsichtlich eines ICE-Halts in Coburg ist mit der Inbetriebnahme der Neubau-strecke Ebensfeld–Erfurt zunächst eine ICE-Bedienung von Coburg in Tagesrandlage vorgesehen.

87. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zum Haltepunkt Wümbach, und wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand des Planänderungsverfahrens beim Thüringer Landesverwaltungsamt?

Sowohl das Raumordnungsverfahren als auch der Planfeststellungsbeschluss sehen den Ausbau des betrieblichen Überholbahnhofs Ilmenau-Wolfsberg zum Interregio (IR)-Halt vor. Vor dem Hintergrund, dass zum Verkehrshalt Ilmenau-Wolfsberg weder eine Bestellung des Personenfernverkehrs noch des Personennahverkehrs vorliegt, wurde auf Antrag der DB Netz AG ein Planänderungsverfahren vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Erfurt, durchgeführt. Der Planänderungsbeschluss ist am 11. Juni 2012 ergangen und wird derzeit vom Landkreis Ilm-Kreis beklagt. Der Ausgang des Klageverfahrens bleibt abzuwarten.

88. Wie ist die Haltung der Bundesregierung bezüglich der Reaktivierung der Kyffhäuserbahn zwischen Sondershausen und Artern, insbesondere auf der Strecke zwischen Bad Frankenhausen und Bretleben?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über die Reaktivierung der Kyffhäuserbahn zwischen Sondershausen und Artern. Zuständig für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Bundesländer.

Den Ländern steht dafür gemäß Artikel 106a GG für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Steueraufkommen des Bundes ein Betrag zu. Die Höhe dieser Bundesmittel und ihre Verteilung an die Länder ergeben sich aus

dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG). Der Anteil Thüringens an den Regionalisierungsmitteln beträgt 3,99 Prozent. Im Jahr 2013 erhält Thüringen 286,9 Mio. Euro.

89. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Verbesserung am baulichen Zustand des Bahnüberganges in der Robert-Koch-Straße in Greußen?
90. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Modernisierung der Schrankenanlage am Bahnübergang in der Robert-Koch-Straße in Greußen, insbesondere bezüglich schnellerer Schließ- und Öffnungszeiten sowie visueller Warnsignale?

Die Fragen 89 und 90 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund ist nicht Planungsträger für Maßnahmen an Bahnübergängen. Dies sind ausschließlich die Baulastträger der kreuzenden Verkehrswege Straße und Schiene. Die Bahnübergänge in km 33,3 (Posten 20) und km 34,5 (Posten 21) der Strecke 6302 sind im Erneuerungsprogramm zur Anpassung der Blinklichtanlagen an die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) enthalten. Die Inbetriebnahme ist nach gegenwärtigen Planungen der Baulastträger für 2014 vorgesehen.

91. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei (bitte nach Kategorien aufschlüsseln)?
92. Welche Personenbahnhöfe in Thüringen sind nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht barrierefrei, und welche Gründe sind dafür aus Sicht der Bundesregierung im Einzelnen ausschlaggebend?

Die Fragen 91 und 92 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Thüringen“ auf Bundestagsdrucksache 16/14110 wurden vergleichbare Fragen zum Stand Ende 2011 beantwortet. In der zur Bearbeitung der vorliegenden Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit war eine Aktualisierung auf den Stand Ende 2013 nicht herbeizuführen.

Die DB AG hat gemäß § 2 Absatz 3 Satz 2 EBO in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden der Behindertenselbsthilfe mittlerweile das 2. Programm zur Herstellung von Barrierefreiheit aufgestellt, das den Belang der Barrierefreiheit mit den Möglichkeiten am Markt operierender Eisenbahnunternehmen in Einklang bringt. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt und ist unter [www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm\\_der\\_db.shtml](http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml) verfügbar.

Anlage 3 des Programms enthält auf Seite 141 die Stationen der DB Station&Service AG, für die mittelfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit geplant sind. Die Umsetzung der Maßnahmen liegt ausschließlich in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station&Service AG.