

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Katrin Göring-Eckardt, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde

Die Eisenbahnstrecke Gotha–Leinefelde (VzG-Strecke 6296), auf der am 3. Oktober 1870 – also vor 150 Jahren – die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft den durchgehenden Bahnbetrieb aufnahm, soll nach dem im Dezember 2016 beschlossenen Bundesschienenwegeausbaugesetz elektrifiziert werden. Weiterhin plant der Bund die durchgängige Herstellung der Streckenklasse D4 (Radsatzlast: 22,5 t, Meterlast: 8,0 t/m) sowie den Bau von drei Kreuzungsbahnhöfen mit einer Nutzlänge von 740 Metern in Ballstädt, Mühlhausen und Silberhausen. Allerdings hat die Bundesregierung den Beginn der Planung für die Ausbaustrecke (ABS) Gotha – Leinefelde bisher noch nicht disponiert, wie aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/21276 hervorgeht.

Nach Kenntnis der Fragesteller sind darüber hinausgehende Investitionen, die ggf. für die weitere Verdichtung des Nahverkehrsangebots zwischen Südniedersachsen, Nordthüringen und Mittel- bzw. Ostthüringen notwendig werden, in der Ausbaukonzeption bisher nicht berücksichtigt. Dazu zählt etwa der Bau längerer zweigleisiger Begegnungsabschnitte oder weiterer Kreuzungsbahnhöfe für die Belange des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Deutschlandtakts. Nach Auffassung der Fragesteller ist die frühzeitige Berücksichtigung der Belange des SPNV für den Streckenausbau unabdingbar, um auch langfristig eine hinreichend leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur abzusichern und eine sinnvolle Baubetriebsplanung zu gewährleisten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann plant die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG die ABS Gotha – Leinefelde in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und damit in die Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Leistungsphasen (Lph) 1/2 A bzw. B aufzunehmen, sodass umgehend die Planung dieser Ausbaustrecke mit der Grundlagenermittlung beginnen kann?
2. Bis wann plant die Bundesregierung die weiteren Leistungsphasen für die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Gotha–Leinefelde, und bis wann soll nach den Planungen der Bundesregierung der Ausbau besagter Strecke beginnen?
3. Wird der Bund beim geplanten Ausbau der Strecke dafür Sorge tragen, dass die heute zwischen Buflieben und Leinefelde streckenseitig vorhandene Geschwindigkeitsüberwachung für Züge mit gleisbogenabhängiger Wa-

genkastensteuerung („NeiTech-Züge“) (System ZUB 262) weiterhin vorgehalten wird bzw. wenn nötig durch ein ebenbürtiges Nachfolgesystem auf dem besagten Abschnitt ersetzt wird?

Wenn nein, warum nicht?

4. Wenn die derzeit streckenseitig vorhandene Geschwindigkeitsüberwachung für Züge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („NeiTech-Züge“) nicht ersetzt werden soll, wie will der Bund die heute mit „NeiTech-Zügen“ erzielten Fahrzeiten zwischen Gotha und Leinefelde künftig sicherstellen?
5. Hat der Bund bei der ABS Gotha–Leinefelde als Alternative zum Einsatz von „NeiTech-Zügen“ den Bau von Linienverbesserungen untersucht, um die Fahrzeit auch für Fahrzeuge ohne gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung zu verkürzen?

Wenn ja, welches Ergebnis brachte die Untersuchung hinsichtlich notwendiger Investitionen und erzielter Fahrzeitverkürzungen?

6. Welcher Fahrzeitunterschied ergibt sich auf der Strecke Gotha–Leinefelde heute für Triebzüge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung gegenüber konventionellen Triebzügen (bitte die Fahrchaulinien „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gegenüberstellen)?
7. Welche Streckengeschwindigkeit erlaubt die Strecke Gotha–Leinefelde derzeit in den jeweiligen Abschnitten (bitte für „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gesondert angeben)?
8. In welchen Abschnitten der Eisenbahnstrecke Gotha–Leinefelde kann heute die Streckenklasse D4 nicht gewährleistet werden, und was ist der Grund für die abschnittsweise Beschränkung auf die Streckenklasse CE (bitte Abschnitte mit entsprechender Angabe der Kilometrierung genau eingrenzen)?
9. Welche Ingenieurbauwerke der Strecke Gotha–Leinefelde sind für die Streckenklasse D4 nicht bemessen bzw. ausgelegt, sodass nur die Streckenklasse CE zulässig ist?
10. Welche Ingenieurbauwerke der Strecke Gotha–Leinefelde müssen für die im Zuge des Bedarfsplanprojekts geplante durchgängige Herstellung der Streckenklasse D4 verstärkt werden oder durch ein Ersatzbauwerk ersetzt werden, und mit welchen Baukosten ist hier im Einzelnen zu rechnen?
11. Ist die durchgängige Herstellung der Streckenklasse D4 grundsätzlich auch im Zuge von Investitionen nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung herzustellen?

Wenn nein, warum nicht?

12. Ist für die Elektrifizierung der Strecke Gotha–Leinefelde der Bau einer Bahnstromleitung (110 kV-Leitung) erforderlich, oder ist die „Verstärkung“ der umliegenden Unterwerke ausreichend, um die Bahnstromversorgung in allen Situationen sicherzustellen?
13. Hat die Bundesregierung im Zuge des 1., 2. und 3. Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts Investitionen in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Gotha–Leinefelde untersuchen lassen, die über den bisherigen Zuschnitt des Bedarfsplanvorhabens hinausgehen?

Wenn ja, welche weiteren Investitionen in den Ausbau der Strecke Gotha–Leinefelde hat die Bundesregierung untersuchen lassen, und welche Infrastrukturinvestitionen sind mittel- und langfristig notwendig, um das künf-

tig zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können und den Anforderungen des Deutschlandtakts gerecht werden zu können?

14. Hat die Bundesregierung im Zuge des 1., 2. und 3. Gutachterentwurfs von der Thüringischen Landesregierung Hinweise bezüglich des weiteren Ausbaus der Strecke Gotha–Leinefelde für die Gewährleistung des derzeitigen SPNV-Angebots sowie für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung des SPNV-Angebots auf der Strecke Gotha–Leinefelde erhalten, die über den bisherigen Zuschnitt des Bedarfsplanvorhabens hinausgehen?

Wenn ja, welchen mittel- und langfristigen Ausbaubedarf für den SPNV hat die Thüringische Landesregierung gegenüber dem Bund im Zuge der Aufstellung Deutschlandtakts für die Strecke Gotha–Leinefelde angezeigt bzw. geltend gemacht (bitte vorgetragene Maßnahmen im Einzelnen benennen)?

15. Konnte die Bundesregierung mit der Thüringischen Landesregierung Benehmen über den weiteren SPNV-gerechten Ausbau der Strecke – etwa für weitere Verdichtungen des SPNV-Takts – herstellen?

Wenn nein, warum nicht?

16. Hat die Thüringische Landesregierung im Zuge der Aufstellung des Deutschlandtakts bzw. des besagten 1., 2. und 3. Gutachterentwurfs gegenüber dem Bund signalisiert, dass sie ggf. eigene Mittel bzw. Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm einsetzen will, um die Strecke Gotha–Leinefelde für die künftigen Ansprüche des SPNV auszubauen und so zukunftstauglich machen will (z. B. Investitionen in die Herstellung zweigleisiger Begegnungsabschnitte)?

Wenn ja, für welche Maßnahmen der Strecke Gotha–Leinefelde sollen Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm oder Mittel aus Landesprogrammen eingesetzt werden (bitte Baukosten der Maßnahmen angeben)?

17. Beabsichtigt der Bund im Zuge des Streckenausbaus lediglich Investitionen in die drei Kreuzungsbahnhöfe Ballstädt, Mühlhausen und Silberhausen, oder ist es nach Aufnahme der Planung und auf Grundlage der Ergebnisse der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung grundsätzlich vorstellbar, dass ergänzend längere Abschnitte der Strecke Gotha–Leinefelde auch zweigleisig ausgebaut werden, um die Strecke leistungsfähiger zu machen und die Betriebsqualität zu verbessern?

18. Hat sich die Thüringische Landesregierung gegenüber dem Bund dafür eingesetzt, dass die grundsätzlich eingleisige Strecke Gotha–Leinefelde mittelfristig zweigleisige Begegnungsabschnitte erhält, allein um die Fahrplanstabilität, Betriebsqualität bzw. Flexibilität des SPNV im Falle von Verspätungen zu verbessern?

19. Hat die Thüringische Landesregierung bezüglich des geplanten Kreuzungsbahnhofs Silberhausen gegenüber dem Bund signalisiert, dass sie für den SPNV den zeitgleichen Bau zusätzlicher Personenverkehrsanlagen, also die Herstellung einer zweiten Bahnsteigkante im Bahnhof Silberhausen, für sinnvoll erachtet, und hat die Landesregierung darauf gedrängt, diesen Bahnsteig im Zuge der ABS-Planungen des Bundes frühzeitig zu berücksichtigen, um einen Zusatznutzen für den SPNV zu generieren (zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit mit der Möglichkeit des Fahrgastwechsels zwecks Verbesserung der Betriebsqualität) und gleichzeitig eine sinnvolle Baubetriebsplanung (Bündelung von Baumaßnahmen) zu gewährleisten?

20. Welches Betriebsprogramm liegt dem Bedarfsplanvorhaben Gotha–Leinefelde für das Prognosejahr 2030 zugrunde (bitte Zugzahlen des SPNV und Schienengüterverkehrs angeben)?

21. Beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der 2021 anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose, und wird die Bundesregierung daraus neue Projektzuschnitte mit möglichen Zusatzinvestitionen im Bundesschienenwegeausbaugesetz berücksichtigen?
22. Welche Rolle spielt die Strecke Gotha–Leinefelde bei der laufenden Untersuchung des Streckennetzes zur Verbesserung der Redundanz bzw. Resilienz des Schienennetzes (Identifizierung von Ausweich- und Umleiterstrecken), und welche ergänzenden Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur hat der Bund bei besagter Strecke in diesem Zusammenhang mit welchem Ergebnis untersucht?
23. Ist die Eisenbahninfrastruktur der Strecke Gotha–Leinefelde nach dem Ausbau, der bisher im Wesentlichen die Elektrifizierung umfasst, hinreichend leistungs- bzw. aufnahmefähig, um bei einem havariebedingten „Ausfall“ einer der benachbarten Hauptbahnen als Umleitungsstrecke bzw. Ausweichstrecke dienen zu können?

Wenn nein, welche Investitionen sind nach Auffassung der Bundesregierung im Lichte der Erkenntnisse der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veranlassten Untersuchung, bei der die Verbesserung der Redundanz bzw. Resilienz des Schienennetzes untersucht wurde, notwendig, um die Strecke Gotha–Leinefelde im Ereignisfall tatsächlich als Ausweich- und Umleiterstrecke nutzen zu können?

24. Welche zusätzlichen Investitionen in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Gotha–Leinefelde plant die Bundesregierung in Ergänzung des bisherigen Zuschnitts des Bedarfsplanvorhabens, die auf die Erkenntnisse des 3. Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts bzw. die Untersuchung des Schienennetzes zur Verbesserung der Redundanz bzw. Resilienz im Schienennetz (Nutzung der Strecke Gotha–Leinefelde als Ausweich- und Umleiterstrecke) zurückgehen, im Einzelnen?

Berlin, den 3. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion