

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Katrin Göring-Eckardt, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/24117 –**

Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Aufrücken des Vorhabens Ausbaustrecke Gotha – Leinefelde in den Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im November 2018 liegt die gesetzliche Grundlage für die Planung und den Ausbau dieser Strecke vor.

Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzierungs- und Planungskapazitäten für die Umsetzung aller Bedarfsplanvorhaben konnte die Planung des Vorhabens bisher nicht beauftragt werden. Die Beratung des Elektrifizierungsvorhabens Gotha – Leinefelde wird in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) im nächsten Jahr fortgesetzt.

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 Wagenkastensteuerung („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 erzielbarer Fahrzeitverkürzungen?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projektziel des Vorhabens ist die Elektrifizierung. Bereits im Bezugsfall ist Neigetechnik ab Buflieben unterstellt.

Die Elektrifizierung wird die durchgängig elektrisch geführte Betriebsführung der Personenverkehrsleistung mit Neigetechnik-Zügen für die Relation Göttingen – Erfurt – Gera – Chemnitz/Zwickau ermöglichen.

Vorhandene Geschwindigkeitsüberwachungen für die NeiTech-Züge bleiben erhalten.

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)?

Nach Auskunft der DB AG beträgt der Fahrzeitunterschied zwischen einem Triebwagen mit und ohne gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung auf Ba-

sis der heutigen Infrastruktur 3,4 min (Basis: RE 1 im Abschnitt Gotha – Leinefelde mit zwei Zwischenhalten).

Es wird auf die Anlage verwiesen.

7. Welche Streckengeschwindigkeit erlaubt die Strecke Gotha–Leinefelde derzeit in den jeweiligen Abschnitten (bitte für „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gesondert angeben)?

Nach Auskunft der DB AG sind die erlaubten Streckengeschwindigkeiten der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

lfd. Nr	von [km]	bis [km]	Länge [m]	Geschwindigkeit konventionell [km/h]	Geschwindigkeit NeiTech [km/h]
1	0,051	0,882	831	50	50
2	0,882	1,200	318	80	80
3	1,200	1,800	600	110	110
4	1,800	3,900	2100	140	140
5	3,900	11,300	7400	160	160
6	11,300	12,700	1400	160	160
7	12,700	16,100	3400	130	160
8	16,100	19,300	3200	140	160
9	19,300	20,800	1510	130	160
10	20,800	21,000	700	70	90
11	21,000	21,800	800	80	90
12	21,800	22,300	500	90	100
13	22,300	23,400	1100	130	140
14	23,400	24,400	1000	130	160
15	24,400	35,000	10600	140	160
16	35,000	37,000	2000	130	155
17	37,000	39,000	1954	140	160
18	39,000	40,200	1200	100	120
19	40,200	40,400	200	100	100
20	40,400	48,100	7700	100	130
21	48,100	50,300	2200	110	130
22	50,300	56,500	6200	130	160
23	56,500	57,700	1200	110	130
24	57,700	59,300	1600	130	130
25	59,300	60,900	1600	110	130
26	60,900	65,400	4500	120	160
27	65,400	65,500	100	90	90
28	65,500	65,825	325	90	90
29	65,825	67,102	1277	40	40

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind Abschnitte ohne Streckenklasse D4 den km 32,000 – km 48,328 (CE) und km 48,328 – km 67.102 (CM4) zuzuordnen.

Die Einschränkung der Streckenklasse ist auf Instabilitäten in den Dammlagen zurückzuführen.

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?

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

Nach Auskunft der DB AG bestehen für Brücken nach derzeitiger Einschätzung keine Einschränkungen zur Anhebung auf die Streckenklasse D4.

Im Zuge des geplanten Ausbaus im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke kann sich Handlungsbedarf an den Ingenieurbauwerken ergeben (z. B. zu geringe Gleisabstände, fehlende Rand- und Rettungswege).

11. Ist die durchgängige Herstellung der Streckenklasse D4 grundsätzlich auch im Zuge von Investitionen nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung herzustellen?
Wenn nein, warum nicht?

Die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen führen Ersatzinvestitionen auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in unternehmerischer Eigenverantwortung durch. Sofern eine abschnittsweise Erhöhung der Streckenklasse auf den Standard D4 notwendig wird, kann diese im Zusammenhang mit der Ersatzinvestition durchgeführt werden.

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?

Dies ist im Zuge der konkreten Planungen zu untersuchen.

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 künftig 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 Begehren 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 Begegnungsschnitte)?

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)?

Die Fragen 13 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Basis des Zielfahrplans Deutschlandtakt werden die Fahrzeitanforderungen abgeleitet, die der Deutschlandtakt an die jeweilige Strecke stellt. Auf Basis des im dritten Gutachterentwurf zugrunde gelegten Angebotskonzepts für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedarf es für die Strecke Gotha – Leinefelde einer Fahrzeitverkürzung von drei Minuten, um bei einem Einsatz von konventionellen Fahrzeugen u. a. Anschlüsse herzustellen. Hierbei wurde mit Blick auf das unterstellte Mengengerüst die Anmeldung des Freistaats Thüringen zum Bundesverkehrswegeplan übernommen. Nach Auskunft der Gutachter sind keine weiteren Mehrleistungen durch den Freistaat Thüringen gemeldet worden. Durch welche Infrastruktur die Beschleunigung umgesetzt wird bzw. wie der SPNV-gerechte Ausbau der Strecke erfolgt und wie etwaige Maßnahmen durch den Freistaat Thüringen ggf. finanziert werden, kann aufgrund der Zuständigkeit des Freistaats Thüringen für den SPNV durch die Bundesregierung nicht beantwortet werden.

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?

Die detaillierte Ausgestaltung des Projekts wird im Planungsprozess im Rahmen der abschließenden Ausbaukonfiguration ermittelt.

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?

Ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Gotha – Leinefelde wurde vom Freistaat Thüringen gegenüber dem Bund nicht angemeldet.

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?

Der Bau zusätzlicher Personenverkehrsanlagen kann im Zuge des Planungsprozesses durch den Vorhabenträger bei entsprechender Finanzierung durch den Freistaat Thüringen im Rahmen seiner Zuständigkeit für den SPNV mit berücksichtigt werden.

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

Für das Prognosejahr 2030 liegen folgende Zugzahlen vor:

SPNV:

Abschnitt Gotha – Bad Langensalza 38 Züge / beide Richtungen;

Abschnitt Bad – Langensalza – Leinefelde 56 Züge / beide Richtungen.

SGV:

Abschnitt Gotha – Leinefelde 11 Züge / beide Richtungen.

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?

Die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose ist im Zuge der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung vorgesehen. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

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?

Die Strecke Gotha – Leinefelde kann als Resilienzstrecke für den Schienengüterverkehr in der Ost-West-Relation (z. B. NRW – Bad Schandau) dienen. Allerdings ist wegen der bereits heute zur Verfügung stehenden parallelen Strecken Halle (Saale) – Eichenberg und Halle (Saale) – Bebra die großräumige Wirkung gering.

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?

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

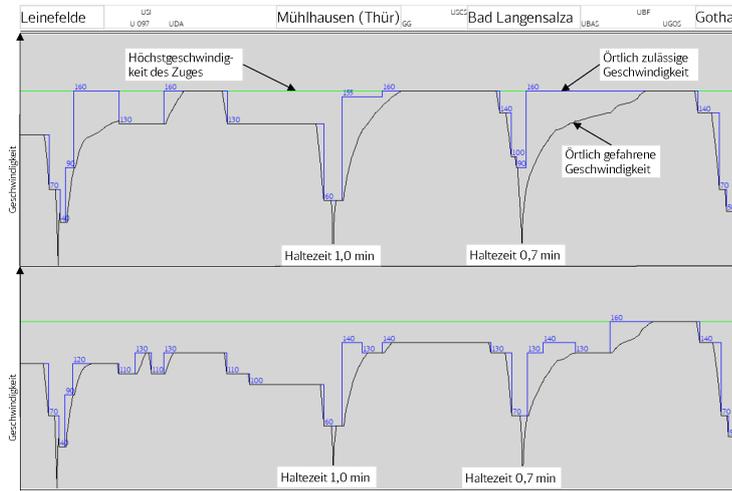
Nach Auskunft der DB AG weist die Strecke nach Fertigstellung freie Kapazitäten von mehr als 20 Prozent der Streckenkapazität auf. Aufgrund der geringen Resilienzwirkung und den freien Kapazitäten auf den beiden parallelen Strecken ist von einer hinreichenden Aufnahmefähigkeit auszugehen.

Anlage zu KA 19/24117

Frage 6.) Fahrzeitunterschied Gotha – Leinefelde für Züge mit und ohne gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung



Fahrschaulinie des RE 1 in der Fahrtrichtung Leinefelde – Gotha



- BR 612 **mit** aktiver Neigetechnik
- Unterwegshalte in Mühlhausen (Thür) und Bad Langensalza
- Fahrzeit Leinefelde – Gotha: 38,5 min

- BR 612 **ohne** aktive Neigetechnik
- Unterwegshalte in Mühlhausen (Thür) und Bad Langensalza
- Fahrzeit Leinefelde – Gotha: 41,9 min

→ Fahrzeitunterschied: 3,4 min

DB Netz AG | Region Südost | I.NB-SO-V 1 | 27.11.2020

1