

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf (Mitte-Deutschland-Verbindung)

Die Eisenbahnstrecke Weimar – Jena – Gera – Gößnitz/Lehndorf (VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten)-Strecke 6307/6268) soll nach dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut werden. Allerdings bezieht sich der Ausbau vor allem auf die Elektrifizierung der 103 Streckenkilometer (zuzüglich des Abzweigs Saara) der West-Ost-Strecke, die Bestandteil der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung ist. Der bisherige Projektzuschnitt der Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf umfasst also nicht den zweigleisigen Ausbau der letzten eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Weimar und Gera. Dies betrifft die Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera, die zusammen rund 11 Kilometer messen.

Die Thüringer Landesregierung hat stets den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung bis Gera verfolgt und dies auch im gültigen Nahverkehrsplan des Landes (Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018–2022) gefordert.

Für den Nahverkehr auf der Schiene in Thüringen ist die Mitte-Deutschland-Verbindung von herausragender Bedeutung, schließlich verzeichnet die Strecke bereits heute die höchste Nachfrage im Schienenpersonenverkehr Thüringens. Auch die Wiederanbindung von Ostthüringen und Südwestsachsen an das Fernverkehrsnetz erfolgt über die Weimar-Geraer-Bahn, was die überregionale Bedeutung der Relation unterstreicht. Für die Landes- und Regionalentwicklung ist der Ausbau der Strecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf und die weitere Angebotsentwicklung von großer Bedeutung, da entlang der Thüringer Städtekette sich mehr als 40 Prozent der Bevölkerung des Freistaats Thüringen konzentrieren, die von der Mitte-Deutschland-Verbindung erschlossen werden.

Nach Auffassung der Fragesteller ist der vollständige zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Weimar und Gera für die Verbesserung der Fahrplanstabilität und Betriebsqualität – insbesondere mit Blick auf künftige Angebotsausweitungen – unerlässlich und muss daher umgehend in die Maßnahmen der Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf aufgenommen werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann plant die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG, die Vorplanung für die Ausbaustrecke (ABS) Weimar – Gößnitz/Lehndorf abzuschließen, und wann soll die Parlamentsbefassung erfolgen bzw. abgeschlossen werden?
2. Bis wann plant die Bundesregierung, bei der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 einzuleiten und abzuschließen?
3. Wird der Bund beim geplanten Ausbau der Strecke dafür Sorge tragen, dass die heute zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf 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 nicht ersetzt werden soll, wie will der Bund die heute mit „NeiTech-Zügen“ erzielten Fahrzeiten zwischen Weimar und Gößnitz künftig sicherstellen?
5. Hat der Bund bei der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf 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 (Erfurt) – Weimar – Gößnitz – (Chemnitz) heute für Triebzüge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung gegenüber konventionellen Triebzügen (bitte die Fahrshaulinien „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gegenüberstellen)?
7. Welche Streckengeschwindigkeit erlaubt die Strecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf derzeit in den jeweiligen Abschnitten (bitte für „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gesondert angeben)?
8. Welche Investitionen in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat die Bundesregierung zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf untersucht, um die heute mit Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung erreichbaren Fahrzeiten künftig auch mit „konventionellen“ Schienenfahrzeugen zu erreichen?
9. In welchen Abschnitten zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf (VzG-Strecken 6307/6268) sollen etwa durch den Bau von Linienverbesserungen, Veränderungen an der Überhöhung der Gleisbögen oder Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit im Bereich von Bahnhöfen Fahrzeitverkürzungen für Fahrzeuge ohne Neigetechnik erreicht werden (bitte Maßnahme und Lage im Netz genau benennen)?
10. Welche Fahrzeitverkürzungen können mit den genannten Investitionen (Bau von Linienverbesserungen, Anpassung der Überhöhung in Gleisbögen, höhere Einfahrgeschwindigkeit) zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf erzielt werden (bitte Fahrzeiteffekt für jede Maßnahme benennen)?

11. In welchen Streckenabschnitten der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf kann durch den Ausbau die Streckengeschwindigkeit nach Abschluss der Bauarbeiten heraufgesetzt werden (bitte Zielzustand der Infrastruktur dem Ausgangszustand gegenüberstellen)?
12. Welche Streckengeschwindigkeit ist derzeit zwischen Erfurt und Weimar zulässig und soll in diesem Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit ggf. heraufgesetzt werden, um die Zielfahrzeit Erfurt – Gera zu erreichen bzw. mögliche Fahrzeitverlängerungen durch den Verzicht auf Fahrzeuge mit Neigetechnik zu kompensieren?
13. Hat die Bundesregierung eine Neutrassierung des umwegigen Streckenabschnitts (Gera) – Ronneburg – Gößnitz im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bzw. der Entwicklung des Deutschlandtakts untersucht?
Wenn ja, welche Varianten hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang untersucht und welche Kantenfahrzeit Gera – Chemnitz könnte mit einer solchen Neutrassierung erreicht werden?
Wenn nein, warum nicht?
14. Welchen Planungsstand hat der Bau der Bahnstromleitung (110-kV-Leitung) für die ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf erreicht, und an welchen Stellen soll diese neue Bahnstromleitung mit dem vorhandenen Bahnstromnetz verknüpft werden?
15. An welchen Stellen (bitte Kilometrierung angeben) sind neue Unterwerke für die ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf geplant, und für welche Nennleistung sollen diese Unterwerke ausgelegt werden?
16. Ist es zutreffend, dass im Bereich des Bahnhofs Gera ein neues Unterwerk entstehen soll, das künftig grundsätzlich auch für die Speisung der Fahrleitungsanlagen der Strecke Gera – Leipzig genutzt werden kann?
Wenn ja, in welcher Weise wird die mögliche Erweiterung des Unterwerks Gera für die Elektrifizierung der Strecke Gera – Leipzig bei der laufenden Planung berücksichtigt?
17. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf bestehen heute Überhol- und Ausweichgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern?
18. In welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf sollen im Zuge des Streckenausbaus Überhol- und Ausweichgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern neu entstehen?
19. Umfasst die Elektrifizierung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf in den Bahnhöfen Göschwitz (Saale) und Gera auch alle bzw. die überwiegende Zahl der Nebengleise?
Wenn nein, welche Nebengleise sollen nicht elektrifiziert werden?
20. Welche kapazitätssteigernden Maßnahmen sind Gegenstand der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf?
21. An welchen Stellen der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf (bitte genau Angabe der Betriebsstelle bzw. Kilometrierung) sieht das Ausbauvorhaben des Bundes neue Überleitstellen, Blockverdichtungen, Bahnsteigverlängerungen oder weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen vor?
22. Welche Bahnsteiglängen sind nach Fertigstellung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf vorgesehen (bitte für alle Bahnhöfe und Haltepunkte der Ausbaustrecke angeben)?

23. Ist es zutreffend, dass die Elektrifizierung im Knoten Gera südlich bis zur Betriebsstelle Gera-Zwötzen (einschließlich) reichen soll?
24. Hat die Bundesregierung im Zuge des ersten, zweiten und dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtakts Investitionen in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf untersuchen lassen, die über den bisherigen Zuschnitt des Bedarfsplanvorhabens hinausgehen?

Wenn ja, welche weiteren Investitionen in den Ausbau der Strecke Weimar – Gößnitz 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?

25. Wurde der Bundesregierung ein Fahrplankonzept für den IC-Knoten Ostthüringen zur besseren Integration des Nah- und Fernverkehrs als Zuarbeit zum Deutschlandtakt übergeben, und wenn ja, bis wann ist mit Einarbeitung in den Zielfahrplan zu rechnen?
26. Wurden bzw. werden die im Fahrplankonzept IC-Knoten Ostthüringen unterstellten zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen bei der laufenden Planung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

27. Hat die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG die seit dem zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt geplante Zugangsstelle Jena-Burgau in der laufenden Planung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

28. Falls in der laufenden Planung noch keine Infrastrukturmaßnahmen für den IC-Knoten Ostthüringen berücksichtigt wurden, durch wen und bis wann müsste diese angestoßen werden, damit eine rechtzeitige Realisierung zusammen mit der Streckenelektrifizierung im Jahr 2028 möglich ist?
29. Welche planerischen Vorkehrungen bzw. Vorleistungen werden im Zuge der laufenden Planung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf für den vollständigen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Weimar – Gera erbracht bzw. berücksichtigt?

30. Wird die Elektrifizierung und die Ertüchtigung des Bestandsgleises in den bisher eingeleisigen Abschnitten Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera so geplant, dass das zweite Streckengleis in einer zweiten Baustufe ohne wesentliche Veränderungen der Gleislage des Bestandsgleises erfolgen kann?

Wenn nein, warum nicht?

31. Welche Veränderungen an Ingenieurbauwerken wie beispielsweise Stützmauern sind für den zweigleisigen Ausbau der beiden genannten Streckenabschnitte zu erbringen (bitte Maßnahmen unter Angabe der Baukosten genau benennen)?
32. Hat die DB Netz AG für die Thüringer Landesregierung Planungsleistungen bzw. Voruntersuchungen für den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera erbracht?

Wenn ja, welche Ergebnisse brachten diese Untersuchungen, und mit welchen Baukosten ist für den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte demnach zu rechnen (bitte Baukosten für die relevanten Gewerke für beide Streckenabschnitte getrennt angeben)?

33. Was genau ist Gegenstand der im Februar 2021 zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Thüringen abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau weiterer Abschnitte der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf?
34. Hat die Bundesregierung mit der Thüringischen Landesregierung zum zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera mittlerweile Benehmen hergestellt, sodass die Planung dieser Abschnitte synchron zu den übrigen Maßnahmen der Ausbaustrecke erfolgen kann und damit eine zeitgleiche Inbetriebnahme der Streckenelektrifizierung sowie der benannten zweigleisigen Abschnitte erfolgen kann?
Wenn nein, warum nicht?
35. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit der Thüringischen Landesregierung Benehmen zum zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera herzustellen, und wer trägt die Kosten für die Planung dieser Erweiterung des Bedarfsplanvorhabens und letztendlich die Baukosten?
36. Bis wann muss die Thüringer Landesregierung Planungs- und Bauleistungen für den vollständigen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Weimar – Gera bei der DB Netz AG spätestens beauftragen, damit eine zeitgleiche Inbetriebnahme mit der Streckenelektrifizierung im Jahr 2028 möglich ist?
37. Wie hat sich die Thüringer Landesregierung gegenüber der Bundesregierung und der DB Netz AG zum zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera – insbesondere mit Blick auf die Finanzierung – zuletzt positioniert?
38. Welche Ausbaumaßnahmen wurden im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung betrachtet, und welche Kosten werden jeweils dafür veranschlagt (bitte nach Maßnahmen getrennt darstellen)?
39. Hat die Thüringische Landesregierung gegenüber der Bundesregierung Bereitschaft signalisiert, die Mehrkosten bzw. einen Teil der Mehrkosten für den zweigleisigen Ausbau der besagten Abschnitte aus Mitteln des Landes zu finanzieren, und wäre grundsätzlich auch eine Finanzierung über das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)-Bundesprogramm möglich?
40. Wenn ja, welchen Teil mit welchem Anteil würde sich das Land Thüringen an den Kosten für den zweigleisigen Ausbau in den Abschnitten Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera beteiligen?
41. Wurde in diesem Zusammenhang auch in Erwägung gezogen, zunächst nur einen der beiden genannten Abschnitte zweigleisig auszubauen?
Wenn ja, welchen?
Wenn nein, warum nicht?
42. Hat die Thüringische Landesregierung bei den Bund-Länder-Abstimmungsrunden zu den jeweiligen Gutachterentwürfen des Deutschlandtakts die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Mitteldeutschland-Verbindung zwischen Jena und Gera vorgetragen und dies auch mit einer möglichen finanziellen Beteiligung des Landes untermauert?

43. Hat das Land Thüringen – mindestens vertreten durch den zuständigen Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) – an allen Abstimmungsrounden zu den jeweiligen Gutachterentwürfen des Deutschlandtakts teilgenommen?

Wenn nein, an welchen Terminen war das Land Thüringen nicht vertreten?

44. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie sich der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera auf die Verbesserung der Fahrplanstabilität und Betriebsqualität der Strecke (Erfurt) – Weimar – Gera – (Gößnitz) auswirkt, und welche Untersuchungen haben dazu im Zuge der Erstellung der Fahrplanentwürfe für den Deutschlandtakt stattgefunden, bzw. welche Erkenntnisse konnte die Bundesregierung dadurch gewinnen?
45. Welche Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf finanzieren Bund und DB, und welche Maßnahmen finanziert das Land Thüringen?
- Für welche Maßnahmen hat das Land Thüringen der DB bisher eine Finanzierungszusage gegeben?
46. Welches Betriebsprogramm liegt dem Bedarfsplanvorhaben Weimar – Gößnitz/Lehndorf für das Prognosejahr 2030 zugrunde (bitte Zugzahlen des SPFV/SPNV und des Schienengüterverkehrs abschnittsweise angeben)?
47. Bis wann will die Bundesregierung den Planungsauftrag für die ABS Gotha – Leinefelde erteilen und für das Bedarfsplanvorhaben die Vorplanung starten?
48. Wird von der Bundesregierung für die sogenannte Fulda-Runde 2022 derzeit die Aufnahme der ABS Gotha – Leinefelde in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und damit in die SV (Sammelvereinbarung) Lph (Leistungsphasen) 1/2 A bzw. B vorbereitet?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 31. August 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

