

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Göring-Eckardt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/32323 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Städteketten 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 Angebotsaus-

weitungen – unerlässlich und muss daher umgehend in die Maßnahmen der Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz/Lehndorf aufgenommen werden.

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?

Die technische Vorplanung für die Ausbaustrecke (ABS) und die Definition der Vorzugsvarianten wurden im April 2021 abgeschlossen. Eine parlamentarische Befassung ist nicht erforderlich, da es sich um kein neues Vorhaben im Sinne der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung handelt.

2. Bis wann plant die Bundesregierung, bei der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf die Planung der Leistungsphasen 3 und 4 einzuleiten und abzuschließen?

Die Planungen der Leistungsphasen 3 und 4 sollen Ende 2021 beginnen und bis Mitte 2025 (Leistungsphase 4) abgeschlossen werden.

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?
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?

Die Fragen 3, 4 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitigem Stand bleibt die streckenseitige Ausrüstung der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung im heutigen Umfang erhalten. Davon unbenommen soll der Unterschied der Fahrzeiten zwischen Neigetech (NeiTech)-Zügen und den künftigen konventionellen Zügen durch folgende Maßnahmen kompensiert werden:

- Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeiten,
- Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen für den konventionellen Schienenverkehr,
- Ausnutzung von Überhöhungsgrenzwerten.

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 erzielbarer Fahrzeitverkürzungen?

Nein.

6. Welcher Fahrzeitunterschied ergibt sich auf der Strecke (Erfurt) – Weimar – Gößnitz – (Chemnitz) heute für Triebzüge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung gegenüber konventionellen Triebzügen (bitte die Fahrtauliniolen „NeiTech-Züge“ und „konventionelle Züge“ gegenüberstellen)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) beträgt der Fahrzeitunterschied neun Minuten.

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

Die DB AG hat hierzu folgende Daten übermittelt:

Betriebsstelle	Lage	Kilometer		Zuggattung [km/h]	
		von	bis	konventionell	NeiTech
Weimar	0,0	0,0	0,6	60	60
		0,6	1,4	80	100
		1,4	3,3	120	140
		3,3	3,9	130	140
		3,9	12,9	130	160
		12,9	13,5	130	150
		13,5	13,7	110	120
Großschwabhausen	14,3	13,7	16,7	120	140
		16,7	17,7	110	140
		17,7	22,4	100	110
Jena West	22,6	22,4	24,0	100	100
		24,0	25,0	80	80
		25,0	27,3	100	100
Jena-Göschwitz	27,5	27,3	27,7	80	80
		27,7	28,2	100	100
		28,2	28,9	100	100
		28,9	30,4	120	120
		30,4	31,6	120	130
		31,6	36,5	120	140
		36,5	37,0	120	130
		37,0	37,2	100	130
		37,2	38,3	100	120
		38,3	41,7	90	110
		41,7	43,1	100	110
		43,1	43,6	100	100
	43,6	46,8	100	130	
	46,8	47,0	100	120	

Betriebsstelle	Lage	Kilometer		Zuggattung [km/h]	
		von	bis	konventionell	NeiTech
Hermsdorf-Klosterlausnitz	48,4	47,0	54,2	100	130
		54,2	54,7	90	120
		54,7	60,9	100	140
		60,9	63,5	100	130
		63,5	64,6	90	120
		64,6	66,8	90	90
		66,8	68,2	80	80
Gera Hbf	68,0	68,2	68,4	60	60
		73,4	73,6	60	60
Übergang auf Str. Gera – Gera-Debschwitz		73,4	73,6	60	60
Gera-Debschwitz	75,4	73,6	75,7	80	80
Übergang auf Str. Gera-Debschwitz – Gößnitz		32,4	32,3	80	80
		32,3	28,9	80	100
		28,9	24,9	110	140
Ronneburg (Thür)	24,2	24,9	23,8	100	100
		23,8	22,6	90	90
		22,6	22,4	80	90
		22,4	16,6	90	120
Nöbdenitz	16,3	16,6	16,2	80	100
		16,2	15,0	90	100
		15,0	11,9	100	130
		11,9	11,6	100	120
Schmölln (Thür)	10,4	11,6	9,0	100	130
		9,0	8,6	80	100
		8,6	6,2	80	105
		6,2	2,1	90	105
		2,1	1,1	80	105
		1,1	0,7	80	80
		0,7	0,4	80	80
Gößnitz	-0,4	0,4	-0,4	60	60

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 Einfahrtgeschwindigkeit im Bereich von Bahnhöfen Fahrzeitverkürzungen für Fahrzeuge ohne Neigetechnik erreicht werden (bitte Maßnahme und Lage im Netz genau benennen)?

Linienverbesserungen sind nicht vorgesehen. Die Veränderung der Überhöhung der Gleisbögen sowie die Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeiten wurde in der Vorplanung betrachtet. Eine vertiefende Untersuchung erfolgt im Zuge der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung).

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)?

Nach Auskunft der DB AG betragen die erzielbaren Fahrzeitverkürzungen in Abhängigkeit von Nah- und Fernverkehr ca. drei bis vier Minuten je Richtung im Abschnitt Weimar – Gößnitz. Genauere Angaben zu Fahrzeiteffekten können noch nicht gemacht werden, da sich das Projekt noch in der Vorplanungsphase befindet.

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)?

Nach Auskunft der DB AG kann durch Änderung der Gleislage auf rund 69,3 km der Strecke die Geschwindigkeit um mind. zehn km/h im Vergleich zur derzeitigen, konventionellen Geschwindigkeit angehoben werden.

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?

Die DB AG hat hierzu folgende Daten übermittelt:

Betriebsstelle	Lage	Kilometer		Zuggattung [km/h]	
		von	bis	konventionell	NeiTech
Erfurt Personenbahnhof	108,4	108,4	107,4	100	100
Erfurt Linderbach	104,2	107,4	102,4	160	160
Vieselbach	100,9	102,4	100,5	140	160
		100,5	89,5	120	160
		89,5	89,4	120	120
		89,4	87,8	120	120
		87,8	87,0	100	100
Weimar	87,0	87,0	86,9	80	80
Übergang auf Str. Weimar – Gera	86,9	86,9	–	60	60

Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Erfurt und Weimar ist nicht Teil des Bedarfsplanvorhabens.

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?

Die fahrplantechnischen Untersuchungen der Gutachter zum Zielfahrplan Deutschlandtakt haben eine fahrplanbasierte Ableitung von fahrzeitrelevanten Ausbauten bzw. Neutrassierungen in diesem Abschnitt nicht erforderlich gemacht. Grund hierfür ist u. a., dass die im Zielfahrplan unterstellten RE-Linien in Gera in den Nullknoten entsprechend eingebunden sind und in Gößnitz die gewünschte Knotenfunktion zur Minute 30 besteht.

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?

Für das Gesamtprojekt ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf einschließlich Bahnstromversorgung wurde die Vorplanung abgeschlossen. Das Raumordnungsverfahren für die Bahnstromleitung wird noch durchgeführt. Der Anschluss soll an die bereits bestehende 110-kV-Bahnstromleitung Großkorbetha – Gößnitz erfolgen.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird nur ein Neubau-Unterwerk im Raum Gera für die Strecke benötigt. Die Planung hat einen Standort an der Strecke 6383 ca. Bahn-km 70 ergeben. Es sind zwei Hauptumspanner je 15 MVA vorgesehen. Das geplante Unterwerk kann auch die Versorgung für die Strecke Leipzig-Gera übernehmen. Die DB AG hat eine interne Prüfung und Berechnung zur Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Gera veranlasst.

17. In welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf bestehen heute Überhol- und Ausweichgleise mit einer Nutzlänge von mindestens 740 Metern?

Es existieren zwischen Weimar und Gößnitz/Lehndorf keine Überhol- und Ausweichgleise mit einer Nutzlänge von 740 m oder mehr.

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?

Es werden Gleisverlängerungen für den Güterverkehr in den Bahnhöfen Hermsdorf-Klosterlausnitz, Gera, Ronneburg und Nöbdenitz geplant.

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?

Im Bahnhof Gera werden alle Haupt- und die überwiegende Anzahl der Nebengleise elektrifiziert. Einzelne Nebengleise im Güterbahnhof Gera werden nicht elektrifiziert. Im Bahnhof Göschwitz (Saale) werden die Hauptgleise und ein Nebengleis elektrifiziert.

20. Welche kapazitätssteigernden Maßnahmen sind Gegenstand der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf?

Folgende Maßnahmen beinhalten Kapazitätssteigerungen sowie den Erhalt der Betriebsqualität:

- Verkürzung der Zugfolgezeiten durch Blockverdichtungen,
- Einbau von Überleitstellen,
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Gleisverlängerungen,
- Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeiten,
- Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen für den konventionellen Schienenverkehr.

21. An welchen Stellen der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf (bitte genau Angabe der Betriebsstelle bzw. Kilometrierung) sieht das Ausbauprojekt des Bundes neue Überleitstellen, Blockverdichtungen, Bahnsteigverlängerungen oder weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen vor?

Folgende Maßnahmen sind in diesem Umfang vorgesehen:

- Neue Überleitstellen in Kraftsdorf und Stadtroda,
- Blockverdichtung zw. Großschwabhausen und Jena West, Kraftsdorf sowie Gera Süd,
- Bahnsteigverlängerungen werden gegenwärtig in einer Machbarkeitsstudie außerhalb dieses Projektes untersucht und sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens.

Kapazitätssteigernde Maßnahmen:

- für den Güterverkehr in den Bahnhöfen Hermsdorf-Klosterlausnitz, Gera, Ronneburg und Nöbdenitz,
- Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen Weimar, Gera und Ronneburg,

- Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen für den konventionellen Schienenverkehr entlang der gesamten Strecke.

22. Welche Bahnsteiglängen sind nach Fertigstellung der ABS Weimar – Gößnitz/Lehndorf vorgesehen (bitte für alle Bahnhöfe und Haltepunkte der Ausbaustrecke angeben)?

Die DB AG hat hierzu folgende Daten übermittelt:

Bahnhof /Haltepunkt	Bahnsteig - bezeichnung	bestehende Bahnsteig- baulänge in m	bestellte Bahnsteig- baulänge in m im Projekt Weimar – Gera
Weimar	1/2.	320	
	3/4.	320	
	5	160	
Oberweimar	1	110	170
	2	140	170
Mellingen (Thür)	1	160	
	2	165	
Großschwabhausen	1	166	
	2	110	170
Jena West	1	210	
	2	210	
Jena-Göschwitz	4	187	
	5	215	
	6	170	
Neue Schenke	1	110	170
	2	110	170
Stadtroda	1	160	
	2	160	
Papiermühle	1	110	170
	2	110	170
Hermsdorf- Klosterlausnitz	1/2.	165	
Kraftsdorf	1/2.	110	170
Töppeln	1	110	170
	2	110	170
Gera Hbf	1/2.	164	
	3/4.	395	
	5/6.	355	
Gera Süd	1/2.	160	
Ronneburg (Thür)	2	160	
	3	160	
Nöbdenitz	1	162	
	2	164	
Schmölln (Thür)	1	160	
	2	160	

Bei sechs Verkehrsstationen (Oberweimar, Großschwabhausen, Neue Schenke, Papiermühle, Kraftsdorf und Töppeln) sind Bahnsteigverlängerungen auf 170 m Nutzlänge vorgesehen. Hinsichtlich der geplanten Bahnsteigverlängerungen (170 m) wird eine Machbarkeitsstudie für jede der sechs Verkehrsstationen durchgeführt. An allen weiteren Stationen entlang der Strecke Weimar –



Gera – Gößnitz/Lehndorf bleiben die Bahnsteiglängen unverändert, da eine Mindestlänge von 160 m gegeben ist.

23. Ist es zutreffend, dass die Elektrifizierung im Knoten Gera südlich bis zur Betriebsstelle Gera-Zwötzen (einschließlich) reichen soll?

Ja.

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?

Nein. Eine entsprechende Notwendigkeit zur Engpassbeseitigung und/oder Fahrzeitkürzung ist nach Auskunft der Gutachter nicht identifiziert worden. Die Anforderungen des Deutschlandtakts können mit den bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltenen Maßnahmen umgesetzt werden.

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?
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?

Die Fragen 25, 26 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden von der Stadt Jena Konzeptvorstellungen zu verbesserten Anbindungen von Jena übergeben, die insbesondere hinsichtlich des Mengengerüsts, von anderen Randbedingungen ausgehen. Hier sind Mehrleistungen unterstellt worden, die nicht durch den Freistaat Thüringen gemeldet worden sind. Zum Zeitpunkt der Übergabe waren die Arbeiten zum Zielfahrplan bereits so weit fortgeschritten, dass eine tiefere Prüfung nicht mehr möglich war. Der Zielfahrplan bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes und wird regelmäßig im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung unter Berücksichtigung neuer verkehrlicher Entwicklungen aktualisiert.

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?

Bei der Verkehrsstation Jena-Burgau handelt es sich um eine Nahverkehrsmaßnahme. Die hierfür notwendigen Planungen sind durch den Freistaat Thüringen zu initiieren.

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?

Im Rahmen der Vorplanung wurden Variantenuntersuchungen für den vollständigen zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Weimar – Gera durchgeführt. Die hierfür erforderlichen Planungsmittel wurden durch den Freistaat Thüringen bereitgestellt.

30. Wird die Elektrifizierung und die Ertüchtigung des Bestandsgleises in den bisher eingleisigen 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)?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens erfolgt ausschließlich die Elektrifizierung des Bestandsgleises. Für einen späteren zweigleisigen Ausbau der Strecke sind u. a. folgende wesentliche Veränderungen erforderlich:

Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz:

- Neubau von mehreren Stützwänden,
- Neubau von mehreren Eisenüberführungen – EÜ,
- Neubau von mehreren Straßenüberführungen – SÜ.

Töppeln- Gera:

- Neubau von mehreren Stützwänden,
- Neubau von mehreren Eisenüberführungen – EÜ,
- Neubau von mehreren Straßenüberführungen – SÜ.

Hinsichtlich der Baukosten wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

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)?

Die DB Netz AG hat im Auftrag des Freistaats Thüringen die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau der beiden Abschnitte erbracht. In dieser Vorplanungsunterlage wurden entsprechende Varianten untersucht und planerisch dargestellt.

Die DB AG hat hierzu folgende Daten übermittelt:

Abschnitt Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz

Elektrifizierung Weimar-Gera-Göbnitz, Herstellung 2-Gleisigkeit, (Baukosten)	Kosten real [in Tausend Euro]	Kosten nominal [in Tausend Euro]
Grunderwerb	0 058,0	0 066,9
Erdbauwerk/Bahnkörper	4 743,2	5 469,3
Stützkonstruktionen	11 956,7	13 787,1
Oberbau	8 224,5	9 483,5
Brückenbauwerke	8 652,4	9 977,0
Anpassung/Neubau Leit- und Sicherungstechnik	7 446,4	8 586,4
Anpassung/Neubau Elektrotechnische Anlagen	0 327,0	0 377,0
Neubau Oberleitungsanlage	5 375,7	6 198,6
Umweltmaßnahmen	3 383,9	3 902,0

Abschnitt Töppeln-Gera

Elektrifizierung Weimar-Gera-Göbnitz, Herstellung 2-Gleisigkeit, (Baukosten)	Kosten real [in Tausend Euro]	Kosten nominal [in Tausend Euro]
Grunderwerb	0 197,0	0 227,0
Erdbauwerk/Bahnkörper	3 784,4	4 361,4
Stützwände	1 050,8	1 211,0
Oberbau	7 073,2	8 151,7
Brücken	15 285,6	17 616,3
Anpassung/Neubau Leit- und Sicherungstechnik	3 646,3	4 202,3
Anpassung/Neubau Elektrotechnische Anlagen	0 327,0	0 376,8
Neubau Oberleitungsanlage	5 375,7	6 195,4
Umweltmaßnahmen	1 468,1	1 691,9

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 – Göbnitz/Lehndorf?

Nach Auskunft der DB AG war der Gegenstand die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera.

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?

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung befindet sich hierzu im Austausch mit dem Freistaat Thüringen. Der Freistaat Thüringen hat eine Bereitstellung weiterer Planungsmittel zur Herstellung der Zweigleisigkeit in den betroffenen Abschnitten nicht vorgesehen.

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?

Die Bereitstellung der Planungsmittel für die weitere Planung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) muss nach Auskunft der DB Netz AG spätestens im vierten Quartal 2021 erfolgen.

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?
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?

Die Fragen 37, 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat Thüringen erwartet eine Finanzierung durch den Bund. Seitens des Freistaats Thüringen besteht keine Finanzierungszusage. Der Bund hat auf die Finanzierungsmöglichkeit nach den Voraussetzungen gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) verwiesen.

38. Welche Ausbaumaßnahmen wurden im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung betrachtet, und welche Kosten werden jeweils dafür veranschlagt (bitte nach Maßnahmen getrennt darstellen)?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurde die Elektrifizierung der Gesamtstrecke Weimar – Göschwitz – Gera – Gößnitz/Lehndorf einschließlich einer partiellen Geschwindigkeitsanhebung auf bis zu 120 km/h im konventionellen Betrieb untersucht. Gemäß Methodik der Bundesverkehrswegeplanung wurden haushaltsrelevante Projektkosten i. H. v. 282,9 Mio. Euro ermittelt.

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?

In der Vorplanungsunterlage wurden die beiden Abschnitte getrennt betrachtet. Ein abschnittsweiser, getrennter zweigleisiger Ausbau wäre möglich.

42. Hat die Thüringische Landesregierung bei den Bund-Länder-Abstimmungsrunden zu den jeweiligen Gutachterentwürfen des Deutschlandtakts die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Jena und Gera vorgetragen und dies auch mit einer möglichen finanziellen Beteiligung des Landes untermauert?

Nein.

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

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

Nach Auskunft der Gutachter war Thüringen in der Regel entweder durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) oder den inzwischen in das TMIL integrierten Aufgabenträger 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?

Die Planungen zum Deutschlandtakt erfolgten makroskopisch, was nach Auskunft der Gutachter stufengerecht ist. Die Verbesserung der Betriebsqualität wird in der Regel mikroskopisch nachgewiesen. Im Zuge der Bewertung des Bundesverkehrswegeplans wurde der zweigleisige Ausbau geprüft, konnte jedoch die Investitionskosten nicht rechtfertigen.

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?

Der Bund finanziert sämtliche Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens. Durch den Freistaat Thüringen wurden darüber hinaus die Planungen der Leistungsphasen 1 und 2 des zweigleisigen Ausbaus finanziert.

46. Welches Betriebsprogramm liegt dem Bedarfsplanvorhaben Weimar – Gößnitz/Lehndorf für das Prognosejahr 2030 zugrunde (bitte Zugzahlen des SPFV/SPNV und des Schienengüterverkehrs abschnittsweise angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegt folgendes Betriebsprogramm zu Grunde:

Die Zugzahlen sind als Zugpaare pro Tag in der Reihenfolge Schienenpersonenfernverkehr/ Schienenpersonennahverkehr/Schienengüterverkehr angegeben.

- Weimar – Jena-Göschwitz: 8/45/2
- Jena-Göschwitz – Gera Hbf: 8/36/2
- Gera Hbf – Abzw. Saara: 8/12/5
- Abzw. Saara – Lehndorf: 0/12/2
- Abzw. Saara – Gößnitz: 8/0/3

Zwischen Gera Hbf und Abzweig Saara verkehren im Abschnitt Gera Hbf – Gera-Debschwitz weitere Züge in Richtung Saalfeld/Hof/Greiz, die hier nicht angegeben sind.

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?

Die Fragen 47 und 48 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorhaben ABS Gotha – Leinefelde wird im Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf geführt. Es hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0. Die Voraussetzungen für eine Planungsaufnahme liegen vor, bei freien Kapazitäten wird die Planungsaufnahme möglich.



