

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Erreichter Planungsstand beim Vorhaben „Regionale Korridorsanierung“ Halle (Saale) – Eichenberg

Die Eisenbahnstrecke zwischen Halle (Saale) und Kassel ist seit ihrer durchgehenden Inbetriebnahme im Jahr 1867 Bestandteil eines wichtigen Ost-West-Korridors zwischen dem Ruhrgebiet und dem mitteldeutschen Industrievier. Insbesondere im Schienengüterverkehr wuchs die Bedeutung der Strecke zwischen Halle und Nordhausen als Teil der kürzesten Verbindung zwischen beiden Industrieräumen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs kontinuierlich an.

Die deutsche Teilung führte zur Unterbrechung der Strecke östlich von Eichenberg und markiert eine tiefe Zäsur in der Streckengeschichte.

Nach kurzer Planungszeit und rund fünfmonatiger Bauzeit konnten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn am 26. Mai 1990 nach 45-jähriger Unterbrechung den Bahnbetrieb zwischen Eichenberg und Arenshausen wieder aufnehmen und den ersten Lückenschluss im Netz beider Staatsbahnen feiern.

Als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6 elektrifizierte die Deutsche Reichsbahn den Abschnitt Leinefelde–Eichenberg zusätzlich zum bereits seit 1990 im Bau befindlichen Abschnitt Halle (Saale)–Eichenberg. Zwischen Halle (Saale) und Bernterode West unterblieb damals jedoch die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik weitgehend, sodass bis heute zahlreiche alte Stellwerke unterschiedlichster Bauformen im Einsatz sind.

Die veraltete Leit- und Sicherungstechnik der Halle-Kasseler Bahn im Abschnitt Angersdorf und Bernterode West zeichnet sich durch einen hohen Personalbedarf aus, den die Deutsche Bahn (DB) InfraGO AG in letzter Zeit nicht mehr zu jeder Zeit decken kann. Seit 2022 hat die Verfügbarkeit der Strecke und damit die Verlässlichkeit des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) drastisch verschlechtert, weil Stellwerke nicht wie geplant besetzt wurden. So fielen auf den Betriebsstellen der Strecke 6343 von Januar bis Dezember 2022 1 658 Schichten von 17 520 aus (ca. 9,5 Prozent). Von Januar bis Juli 2023 fielen 816 Schichten von 10 176 (ca. 8 Prozent) aus (siehe Antwort zu Frage 139 auf Bundestagsdrucksache 20/8008). Die Folge: zeitraubender Schienenersatzverkehr im SPNV sowie kostspielige und aufwendige Umleitungen im Güterverkehr.

In Zuge der Regionalen Korridorsanierung (RKS) Halle (Saale)–Eichenberg sollen in vier Bauabschnitten bis Ende 2027 zunächst die veralteten Stellwerke durch 14 elektronische Stellwerke ersetzt werden. In einer weiteren Baustufe ab etwa 2030 soll die „Optimierung der Infrastruktur“ umgesetzt werden. Bisher

ist unklar, ob dazu auch die grundhafte Sanierung bzw. der Ersatz des Blankenheimer Tunnels zwischen Sangerhausen und Eisleben zählt.

Im Zusammenwirken mit dem Bedarfsplanvorhaben „Kasseler Kurve“, die für den Güterverkehr eine Umfahrung des Rangierbahnhofs Kassel ermöglicht und so einen attraktiven Laufweg für Güterzüge in Ost-West-Relation ohne Fahrtrichtungswechsel schafft, kommt nach Auffassung der Fragestellenden der Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Halle (Saale) und Kassel insbesondere für den Schienengüterverkehr sehr große Bedeutung zu.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen Bauabschnitten bzw. Bauetappen erfolgt bis Ende 2027 die Modernisierung bzw. der Ersatz der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Halle (Saale) und Eichenberg bzw. Angersdorf (ausschließlich) und Bernterode West (bitte abschnittsweise die Inbetriebnahmetermine nennen)?
2. In welchen Zeiträumen ist für die Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik eine Vollsperrung oder Teilsperre der Strecke geplant (bitte abschnittsweise den Zeitraum der geplanten Streckensperrung nennen)?
3. In welchen Streckenabschnitten erfolgt gegenüber dem Status quo eine Blockverdichtung (bitte die Blockteilung abschnittsweise angeben)?
4. Mit welchen Baukosten rechnet die DB InfraGO AG für die Maßnahmen der ersten Baustufe zwischen Halle (Saale) und Eichenberg?
5. Welchen Zeitplan verfolgt die DB InfraGO AG bei der Umsetzung der zweiten Baustufe zur „Optimierung der Infrastruktur“?
6. Sind für die zweite Baustufe längere Vollsperrungen der Strecke notwendig oder wird weitgehend unter dem rollenden Rad gebaut?
7. Welche Aus- und Umbaumaßnahmen zählen zur „Optimierung der Infrastruktur“ der Strecke 6343?
8. Welche wesentlichen Prämissen liegen der verkehrlichen Aufgabenstellung der zweiten Baustufe bezüglich der „Optimierung der Infrastruktur“ zugrunde, und welche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur leiten sich aus der verkehrlichen Aufgabenstellung ab?
9. Beinhaltet die zweite Baustufe auch den Bau neuer Überleitstellen, wenn ja, wo genau sind neue Überleitstellen geplant, und welche bestehenden Überleitstellen werden angepasst (z. B. Einbau von Weichen mit höherer Geschwindigkeit im abzweigenden Strang)?
10. Welche Spurplananpassungen sind in den Bahnhöfen und Betriebsstellen der Strecke 6343 geplant, und in welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen wird der Spurplan vereinfacht bzw. wo erfolgen Rückbaumaßnahmen (bitte die Rückbaumaßnahme ggf. genau beschreiben)?
11. In welchen Streckenabschnitten der Strecke 6343 zwischen Halle und Eichenberg wird die Streckengeschwindigkeit nach Abschluss der zweiten Baustufe erhöht, und welche Streckengeschwindigkeit ist künftig zulässig (bitte abschnittsweise mit Kilometrierung angeben bzw. Fahrtschaulinie übermitteln)?
12. Gab es zur möglichen Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bereits Abstimmungsgespräche mit den SPNV-Aufgabenträgern der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen, wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Abstimmungen, und welche Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur stellen diesbezüglich die beiden SPNV-Aufgabenträger?

13. Welche zusätzlichen Baukosten fallen für eine abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit – in Abhängigkeit von den Trassierungsparametern – auf 120 bis 160 Kilometer pro Stunde (km/h) an?
14. Auf welchen Betriebsstellen der Strecke 6343 zwischen Halle und Eichenberg stehen nach Umsetzung der in einer zweiten Baustufe geplanten „Optimierung der Infrastruktur“ Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern zur Verfügung (zuzüglich der geplanten Maßnahmen in Sangerhausen und Röblingen am See)?
15. Welche Überholgleislängen bieten die Bahnhöfe und Betriebsstellen der Strecke 6343 bzw. 1732 zwischen Eichenberg und dem Knoten Kassel, sind hier mittelfristig Anpassungen geplant, und wenn ja, welche?
16. Welche Bahnhöfe bzw. Betriebsstellen der Strecke 6343 weisen derzeit bereits Gleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern auf?
17. Erfolgte im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 6 im westlichen Streckenabschnitt zwischen Bernterode West und Eichenberg die Verlängerung von Gleisen auf eine Nutzlänge von 740 Metern, etwa im Bahnhof Leinefelde?
18. Ist im Bahnhof Leinefelde ggf. im Bestand durch das Versetzen von Signalen eine Nutzlänge von 740 Metern herzustellen?
19. Ist im Knoten Nordhausen die Schaffung eines Güterzuggleises bzw. Umfahrgleises, das mit Streckengeschwindigkeit befahrbar ist, geplant, damit die mangelnde Durchlässigkeit bei regelmäßig besetzten drei Bahnsteiggleisen für den Schienengüterverkehr künftig gegeben ist, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche Anpassungen sind im Bereich des Rangierbahnhofs bzw. Güterbahnhofs Nordhausen geplant, und welche Gleise werden hier ggf. wieder in Betrieb genommen oder zurückgebaut?
21. Erfolgen im Bereich des Rangierbahnhofs Nordhausen Anpassungen bezüglich der Nutzlänge von Gleisen, und wenn ja, welche Gleise sollen verlängert werden (bitte die künftige Nutzlänge angeben)?
22. Plant die DB InfraGO AG die westliche Anbindung des Rangierbahnhofs Nordhausen an die Streckengleise der Strecke 6343 auf Höhe der Straßenüberführung „Darrweg“ zu reaktivieren, und wenn nein, warum nicht?
23. Werden Anpassungen bzw. Erweiterungen von Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs erwogen bzw. geplant (z. B. Einrichtung bzw. Verlängerung von Freiladegleisen), und wenn ja, an welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen?
24. Wird im Zuge der Umsetzung der zweiten Baustufe die vollständige Zweigleisigkeit zwischen dem Ostkopf des Bahnhofs Eichenberg und dem Abzweig der Strecke 1804 („Eichenberger Kurve“) hergestellt, und wenn nein, warum nicht?
25. Welche weiteren Anpassungen des Spurplans sind ggf. geplant, um die Strecke 6343 künftig besser in den Knoten Eichenberg einzubinden (z. B. Vermeidung von Fahrstraßenausschlüssen in Ost-West-Richtung)?
26. Mit welchen Baukosten rechnet die DB InfraGO AG für die zweite Baustufe bei der Strecke 6343 (ausschließlich Ersatz des Blankenheimer Tunnels)?

27. Welchen Austausch mit den Aufgabenträgern des SPNV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs hat die DB InfraGO AG zur ersten und zweiten Baustufe bisher durchgeführt bzw. welcher Austausch ist dazu noch vorgesehen?
28. Welche Belange der Aufgabenträger des SPNV und der Akteure des Schienengüterverkehrs hat die DB InfraGO AG in diesem Zusammenhang berücksichtigt, und welche Belange werden Eingang in die Planung finden?
29. Plant die DB InfraGO AG im Zuge der Verbesserung der Resilienz im Netz für Umleiterverkehre in der Relation Erfurt–Halle/Leipzig mittelfristig auch Investitionen in die Modernisierung der Strecke Erfurt–Sangerhausen (Strecke 6300), und wenn ja, welche Investitionen in die genannte Strecke sollen bis 2030 erfolgen?
30. Welchen Planungsstand haben die beabsichtigte Sanierung bzw. der Ersatz des Blankenheimer Tunnels erreicht?
31. Welche Vorzugsvariante zeichnet sich für dieses Vorhaben ab bzw. bis wann soll die Vorzugsvariante zum Ersatz des Blankenheimer Tunnels feststehen, und bis wann strebt die DB InfraGO AG den Beginn und den Abschluss der Bauarbeiten an?

Berlin, den 23. September 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion