

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/1911 –

Erreichter Planungsstand beim Vorhaben „Regionale Korridorsanierung“ Halle (Saale) – Eichenberg**Vorbemerkung der Fragesteller**

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 Bernreode 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 Bernreode 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.

1. In welchen Bauabschnitten bzw. Bauetappen erfolgt bis Ende 2027 die Modernisierung bzw. der Ersatz der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Halle (Salle) und Eichenberg bzw. Angersdorf (ausschließlich) und Bernreode West (bitte abschnittsweise die Inbetriebnahmetermine nennen)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG erfolgt die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Angersdorf (ausschließlich) – Lutherstadt Eisleben (einschließlich) nach derzeitigem Stand im Dezember 2026. Im Jahr 2027 ist die Inbetriebnahme des Abschnitts Lutherstadt Eisleben (ausschließlich) – Sangerhausen (einschließlich) und 2028 die Inbetriebnahme des Abschnitts Sangerhausen (ausschließlich) – Leinefelde (ausschließlich) geplant.

2. In welchen Zeiträumen ist für die Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik eine Vollsperrung oder Teilsperrung der Strecke geplant (bitte abschnittsweise den Zeitraum der geplanten Streckensperrung nennen)?

Der konkrete Bedarf von Sperrpausen und deren zeitliche Einordnung werden nach Angaben der DB InfraGO AG derzeit mit den Beteiligten (u. a. Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen) konkretisiert und in der Folge kommuniziert.

Folgende Sperrpausen sind bereits geplant:

Hauptfenster 2026: 05/2026 – 12/2026 (abschnittsweise)

Hauptfenster 2027: 08/2027 – 11/2027 (abschnittsweise)

Hauptfenster 2028: 12/2027 – 11/2028 (abschnittsweise).

3. In welchen Streckenabschnitten erfolgt gegenüber dem Status quo eine Blockverdichtung (bitte die Blockteilung abschnittsweise angeben)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist beim Projekt „Erstinbetriebnahme der Elektronischen Stellwerke (ESTW)“ keine Blockverdichtung geplant.

4. Mit welchen Baukosten rechnet die DB InfraGO AG für die Maßnahmen der ersten Baustufe zwischen Halle (Saale) und Eichenberg?

Die Kosten für das Projekt „Erstinbetriebnahme der ESTW“ (inkl. Komplexumbau in Lutherstadt Eisleben und Bau der 740 m-Gleise in Sangerhausen und Röblingen am See) werden nach Angaben der DB InfraGO AG derzeit mit ca. 800 Mio. Euro kalkuliert. Diese Kosten ergeben sich aus den aktuellen Vergabepreisen für die Bauleistungen sowie den marktüblichen Personal- und Materialkosten.

5. Welchen Zeitplan verfolgt die DB InfraGO AG bei der Umsetzung der zweiten Baustufe zur „Optimierung der Infrastruktur“?

Die Vorbereitungen für das Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ sind nach Angaben der DB InfraGO AG aktuell in Bearbeitung. Die Einreichung der Planunterlagen ist in den Jahren 2027/2028 vorgesehen. Der Baubeginn ist aktuell vorbehaltlich des erforderlichen Planrechts des Projekts im Jahr 2030 geplant.

6. Sind für die zweite Baustufe längere Vollsperrungen der Strecke notwendig oder wird weitgehend unter dem rollenden Rad gebaut?

Der erforderliche Bedarf an Sperrpausen ergibt sich nach Angaben der DB InfraGO AG aus den Ergebnissen der weiteren Planungen des Folgeprojekts „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ und liegt daher derzeit noch nicht vor.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aus- und Umbaumaßnahmen des Folgeprojekts „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ ergeben sich nach Angaben der DB InfraGO AG im Wesentlichen auf Grundlage der verkehrlichen Aufgabenstellung sowie des Anlagenzustandes. Ziel ist die nachhaltige Erhöhung von Kapazität und Betriebsqualität auf dieser Strecke.

Die verkehrliche Aufgabenstellung formuliert Anforderungen an die Infrastruktur aus fahrplanerischer Perspektive. Nach Angaben der DB InfraGO AG zählen dazu in diesem Fall insbesondere die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb, die abschnittsweise Anhebung von Geschwindigkeiten auf der freien Strecke und in Bahnhöfen, punktuelle Blockverdichtungen, die Errichtung neuer Bahnsteige, optimierte Fahrstraßen sowie erhöhte Nutzlängen von Güterzuggleisen und die Neuerrichtung von Abstellgleisen.

Grundlage der Anforderungen ist nach Angaben der DB InfraGO AG ein Betriebsprogramm im Personen- und Güterverkehr, das auf der Zugzahlenprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufbaut. Ebenso wurden die Planungen der SPNV-Aufgabenträger in Hinblick auf die zeitliche Lage der Züge, An-

schlüsse, Taktfolgen und den Fahrzeugeinsatz berücksichtigt. Weiterhin wurde die bestehende Bedienung von Gleisanschlüssen im Schienengüterverkehr betrachtet.

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)?

Die verkehrliche Aufgabenstellung für das Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ berücksichtigt nach Angaben der DB InfraGO AG grundsätzlich den Bau neuer Überleitstellen. Die Realisierung dieser Überleitstellen ist abhängig von den weiteren Planungen und der erforderlichen Baufinanzierung.

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)?

Nach Angaben der DB InfraGO AG erfolgen beim Komplexumbau in Lutherstadt Eisleben und Bau der 740 m-Gleise in Sangerhausen und Röblingen am See Spurplananpassungen. Weitere Spurplananpassungen werden beim Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ auf der Grundlage der verkehrlichen Aufgabenstellung geprüft.

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. Fahrschaulinie 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?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird nach Angaben der DB InfraGO AG beim Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ unter Berücksichtigung der Prämissen der verkehrlichen Aufgabenstellung geprüft. Die Validierung der erforderlichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung erfolgt ebenso im Rahmen des Folgeprojekts. Die Kosten für eine etwaige Geschwindigkeitserhöhung können erst nach erfolgter Vorplanung eingeschätzt werden. Hinsichtlich der Einbindung der SPNV-Aufgabenträger wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

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?

Die Fragen 14 bis 17 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Strecke Halle – Eichenberg verfügt nach Angaben der DB InfraGO AG derzeit über keine 740 m-Gleise. Beim Projekt „Erstinbetriebnahme der ESTW“ werden in den Bahnhöfen Sangerhausen und Röblingen am See 740 m-Gleise errichtet.

Die verkehrliche Aufgabenstellung für das Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ sieht weitere 740 m-Gleise in den Bahnhöfen Roßla, Heringen, Nordhausen, Bleicherode Ost, Sollstedt, Bernterode und Leinefelde vor. Nach Angaben der DB InfraGO AG wird die Machbarkeit bei der technischen Planung des Folgeprojekts geprüft.

18. Ist im Bahnhof Leinefelde ggf. im Bestand durch das Versetzen von Signalen eine Nutzlänge von 740 Metern herzustellen?

Bei der technischen Planung des Folgeprojekts „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ werden nach Angaben der DB InfraGO AG Varianten für die technische Realisierung eines 740 m-Gleises im Bahnhof Leinefelde geprüft.

19. Ist im Knoten Nordhausen die Schaffung eines Güterzugleises bzw. Umfahrungsgleises, 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?

Nach Angaben der DB InfraGO AG wird beim Projekt „Erstinbetriebnahme der ESTW“ die Durchbindung von Gleis 3 geprüft. Eine Optimierung des Spurplanes im Bahnhof Nordhausen ist Bestandteil der verkehrlichen Aufgabenstellung für das Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“.

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)?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel des Projekts „Erstinbetriebnahme der ESTW“ ist nach Angaben der DB InfraGO AG der Ersatz der Alttechnik im Bahnhof Nordhausen. Der weitere Umbau des Bahnhofes ist Bestandteil des Folgeprojekts „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“, so dass konkrete infrastrukturelle Anpassungen erst Gegenstand der weiteren Planungen sein werden.

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?

Die Reaktivierung der westlichen Anbindung des Rangierbahnhofes Nordhausen wird nach Angaben der DB InfraGO AG unter Berücksichtigung der Prämissen der verkehrlichen Aufgabenstellung beim Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ geprüft.

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?

Eine Erweiterung von Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr ist nach Angaben der DB InfraGO AG nicht Bestandteil des Projektes „Erstinbetriebnahme der ESTW“. Weitere Bedarfe dahingehend können daher erst im Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ Berücksichtigung finden.

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?

Die Herstellung der Zweigleisigkeit ist nach Angaben der DB InfraGO AG kein Bestandteil des Projektes „Erstinbetriebnahme der ESTW“ sowie des Folgeprojektes „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“. Denn der Projektumgriff mit der verkehrlichen Aufgabenstellung umfasst den Streckenabschnitt von km 12,4 bis km 168,6 (Halle – Eichenberg ausschließlich) und somit nicht den Bahnhof Eichenberg selbst mit dem innerhalb der Bahnhofsgrenzen liegenden eingleisigen Teilabschnitt. Für die Ausstattung des Bahnhofs Eichenberg mit neuer Stellwerkstechnik ist nach Mitteilung der DB InfraGO AG die Herstellung der Zweigleisigkeit zwischen dem Bahnsteigbereich des Bahnhofs Eichenberg und der östlichen Einmündung der Eichenberger Kurve (Strecke 1804) noch beabsichtigt.

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)?

Eine Anpassung des Spurplans im Knoten Eichenberg ist nach Angaben der DB InfraGO AG kein Bestandteil des Projekts „Erstinbetriebnahme der ESTW“ sowie des Folgeprojekts „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“.

26. Mit welchen Baukosten rechnet die DB InfraGO AG für die zweite Bau-stufe bei der Strecke 6343 (ausschließlich Ersatz des Blankenheimer Tunnels)?

Eine Kostenschätzung für das Folgeprojekt „Flächennetz Halle – Eichenberg: Optimierung der Infrastruktur“ kann nach Angaben der DB InfraGO AG erst nach Abschluss der Vorplanung erfolgen.

27. Welchen Austausch mit den Aufgabenträgern des SPNV und den Eisen-bahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs hat die DB InfraGO AG zur ersten und zweiten Baustufe bisher durchgeführt bzw. welcher Austausch ist dazu noch vorgesehen?

Der Austausch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den betroffenen Anschließern findet nach Angaben der DB InfraGO AG in Form von regelmäßigen Arbeitsgruppen statt. Die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden über die Standardinformationsprozesse und Kundenge-spräche (z. B. Bauinformationsdialog) über die Sperrungen und die damit einhergehenden Infrastruktureinschränkungen informiert.

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?

Die verkehrliche Aufgabenstellung berücksichtigt nach Angaben der DB InfraGO AG die Belange der Kunden im SPNV und Schienengüterverkehr und bildet somit die Grundlage für die weiteren Planungen. Grundsätzlich dienen beide Projekte der Kapazitätserweiterung, der Erhöhung der Durchlassfähigkeit und einer hohen Betriebsqualität auf dieser Strecke. In den o. g. Arbeitsgruppen erarbeitet die DB InfraGO AG aktuell Bedienkonzepte für die lokalen Anschließer und stimmt sich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV und Schienengüterverkehrs über die detaillierten Fahrplankonzepte ab.

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?

Für die Strecke Erfurt – Sangerhausen sind nach Angaben der DB InfraGO AG mittelfristig keine Ausbauprojekte für Umleiterverkehre vorgesehen.

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?

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

Die Vorplanung und die damit verbundene Variantenentscheidung werden nach Angaben der DB InfraGO AG vsl. bis Ende 2025 vorliegen. Vorbehaltlich der erforderlichen planrechtlichen Genehmigungen wäre die Sanierung des Blankenheimer Tunnels ab 2031 möglich.