

Kleine Anfrage

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

Erreichter Planungsstand bei der Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz

Die Ausbaustrecke (ABS) Weimar – Jena – Gera – Gößnitz ist im Herbst 2018 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgerückt und seither Bestandteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Im Jahr 2019 nahm die Deutsche Bahn AG die Planungen für das Vorhaben des Bedarfsplans Schiene auf. Nach Durchlaufen der Planungsstufen konnte die Deutsche Bahn AG im Sommer 2023 (Planfeststellungsabschnitt 2) sowie im Sommer 2024 (Planfeststellungsabschnitt 1 und 3) die ersten Planfeststellungsverfahren einleiten.

Der Mitte-Deutschland-Verbindung kommt in Thüringen aus raumordnerischer Perspektive zentrale Bedeutung zu, weil entlang dieser Ost-West-Achse, der so genannten Thüringer Städtekette, sich mehr als 40 Prozent der Einwohner Thüringens konzentrieren.

Die Weiterentwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird maßgeblich durch die Ausschreibung von SPPV-Leistungen des Thüringer Elektro-Netzes (TEN) bestimmt, das in zwei Betriebsstufen 2029 und 2030 umgesetzt werden soll. Voraussetzung für die termingerechte Aufnahme der SPPV-Leistungen mit neuen elektrischen Triebzügen ist die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Abschnitt Weimar – Gößnitz.

Auf dem Bahngipfel am 26. Juni 2025 in Jena erklärte die Deutsche Bahn AG, dass sie die InterCity(IC)-Linie 51 im September 2026 im Abschnitt Gera – Erfurt ersatzlos einstellen wird. Für die Zeit nach Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der östlichen Mitte-Deutschland-Verbindung stellte die Deutsche Bahn AG anlässlich des besagten Termins eine Wiederaufnahme des IC-Verkehrs von Erfurt über Jena und Gera bis ins sächsische Chemnitz in Aussicht. Der Deutschlandtakt sieht auf dieser Relation einen IC-Zwei-Stunden-Takt vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann rechnet die Bundesregierung bzw. die Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 1, 2 und 3 der Ausbaustrecke (ABS) Weimar – Gößnitz mit einem Planfeststellungsbeschluss (bitte jeweils Termin für jeden PFA angeben)?
2. Wann beabsichtigt die Deutsche Bahn AG die Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die PFA 4, 5, 6, 7, 8 und 9 (Bahnstromleitung) der ABS Weimar – Gößnitz (bitte für jeden PFA gesondert angeben)?

3. Bis wann strebt die Deutsche Bahn AG in den PFA 4, 5, 6, 7, 8 und 9 (Bahnstromleitung) einen Planfeststellungsbeschluss an (bitte für jeden PFA gesondert angeben)?
4. Welchen Verfahrensstand hat die Durchführung einer Standardisierten Bewertung (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) für den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln Gera, die der Freistaat Thüringen für das GVFG-Bundesprogramm (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldet hat?
5. Bis wann soll das Ergebnis der Standardisierten Bewertung (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) für die beiden zweigleisig auszubauenden Streckenabschnitte zwischen Jena und Gera vorliegen?
6. Sofern das Ergebnis der Standardisierten Bewertung (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) zwischenzeitlich vorliegt, welches Ergebnis hat die Bewertung erbracht, und welche Verfahrensschritte sollen sich jetzt anschließen (bitte Terminkette mit jeweiligen Schritten benennen)?
7. Wann wird der Finanzierungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Freistaat Thüringen für den zweigleisigen Ausbau der beiden genannten Streckenabschnitte zwischen Jena und Gera angestrebt?
8. Wann wird der Vorbescheid für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorie A) und bis wann der Zuwendungsbescheid für die Förderung des zweigleisigen Ausbaus der beiden genannten Streckenabschnitte zwischen Jena und Gera durch den Bund angestrebt?
9. Mit welchen aktualisierten Baukosten rechnet die Bundesregierung bei der ABS Weimar – Gößnitz (Bedarfsplanvorhaben) aktuell?
10. Mit welchen zuwendungsfähigen Baukosten rechnet die Bundesregierung für den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Papiermühle – Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln – Gera, und welcher Anteil davon entfällt auf den Freistaat Thüringen?
11. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit der Deutschen Bahn AG eine Baufinanzierungsvereinbarung für die ABS Weimar – Gößnitz abzuschließen?
12. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragestellenden zu, dass die Investitionslinie für den Aus- und Neubau von Vorhaben des Bedarfsplans Schiene in der mittelfristigen Finanzplanung (siehe Antwort auf die Schriftliche Frage 172 auf Bundestagsdrucksache 21/848) signifikant erhöht werden muss, um den Bedarf mittelfristig finanzieren zu können, und wenn nein, warum nicht?
13. Wie sieht die Baubetriebsplanung für die Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gößnitz in Grundzügen aus?
14. Wann und in welchen Streckenabschnitten sieht das Bauablaufkonzept Voll- und Teilsperrungen vor (bitte abschnittsweise angeben)?
15. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs zwischen Weimar und Gößnitz, und welche Streckenabschnitte sollen ggf. vorher in Betrieb gehen (bitte genaue Termine nennen)?
16. Was ist der Grund dafür, dass die Vorhabenträgerin beim Bau bzw. bei der Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Jena-Göschwitz, Gera Gbf., Ronneburg und Nöbdenitz bisher nicht die europäische Standardzuglänge für Güterzüge von 740 Metern zugrunde legt (siehe Bundestagsdrucksache 20/11501, Antwort auf die Schriftliche Frage 76)?

17. Welche zwingenden Gründe stehen der Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Jena-Göschwitz, Gera Güterbahnhof (Gbf.), Ronneburg und Nöbdenitz auf 750 Meter (Nutzlänge 740 Meter) entgegen?
18. Warum schafft die Vorhabenträgerin nicht zumindest in den Bahnhöfen Weimar, Jena-Göschwitz und Gera Überholgleislängen von 750 Metern (Nutzlänge 740 Meter), wo dies die örtlichen Verhältnisse grundsätzlich vergleichsweise einfach ermöglichen?
19. Welche Mehrkosten würden entstehen, wenn die Vorhabenträgerin die Überholgleislängen in den Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Jena-Göschwitz, Gera Gbf., Ronneburg und Nöbdenitz für Güterzüge mit einer Länge von 740 Metern auslegen würde?
20. Hält es die Bundesregierung angesichts der insgesamt hohen Investitionen in die ABS Weimar–Gößnitz fachlich und verkehrspolitisch für vertretbar, dass die Überholgleislänge in den Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen Jena-Göschwitz, Gera Gbf., Ronneburg und Nöbdenitz nicht auf die Standardzuglänge von 740 Metern und damit dem Stand der Technik ausgelegt wird?
21. Wird die Bundesregierung auf die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang einwirken, dass diese bei der ABS Weimar–Gößnitz Überholgleislängen schafft, die dem Stand der Technik entsprechen und mithin Zukunftsfähig sind, und wenn nein, warum nicht?
22. Hat die Vorhabenträgerin bezüglich der Bemessung der Überholgleislängen bei der ABS Weimar–Gößnitz auch von anderen als den konzernierten Eisenbahnverkehrsunternehmen Stellungnahmen bzw. Hinweise eingeholt, und wenn nein, warum nicht?
23. Welche Fahrzeitverkürzungen können mit den für die ABS Weimar–Gößnitz geplanten Investitionen (Anpassung der Überhöhung in Bögen, höhere Einfahrgeschwindigkeit in Bahnhöfen) zwischen Weimar und Gößnitz erzielt werden (bitte Fahrzeiteffekt für jede Maßnahme benennen)?
24. Kann durch die bisher geplanten Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung für konventionelle Fahrzeuge der Fahrzeitvorteil von Fahrzeugen mit gleisbo genabhängiger Wagenkastensteuerung (Neigetechnikfahrzeuge) zwischen Erfurt und Gera bzw. Erfurt und Gößnitz kompensiert werden (bitte Fahrzeiten nach Ausbau den heutigen Fahrzeiten mit Neigetechnik gegenüberstellen)?
25. An welchen Stellen der ABS Weimar–Gößnitz (bitte genau die Betriebsstelle bzw. Kilometrierung angeben) sieht das Ausbauvorhaben des Bundes neue Überleitstellen, Blockverdichtungen, Bahnsteigverlängerungen oder weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen vor?
26. Welche technische Lösung wird für die Elektrifizierung des Ronneburger Tunnels im PFA 7 zugrunde gelegt, und muss das Profil des Ronneburger Tunnels für die Elektrifizierung erweitert werden (ggf. Absenkung der Gradiente) oder soll der Tunnel durch „Aufschlitzen“ künftig entfallen, also durch einen Einschnitt ersetzt werden?

27. Sofern der Ronneburger Tunnel mit Anpassungen weiter genutzt werden kann, erfüllt der Ronneburger Tunnel künftig die Anforderungen für den Kombinierten Verkehr („4 Meter Eckhöhe“) oder bestehen diesbezüglich Restriktionen, und wenn ja, welche?

Berlin, den 11. November 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion