

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/2918 –**

Erreichter Planungsstand bei der Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz

Vorbemerkung der Fragesteller

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 sogenannten Thüringer Städteketten, sich mehr als 40 Prozent der Einwohner Thüringens konzentrieren.

Die Weiterentwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird maßgeblich durch die Ausschreibung von SPNV-Leistungen des Thüringer Elektro-Netzes (TEN) bestimmt, das in zwei Betriebsstufen 2029 und 2030 umgesetzt werden soll. Voraussetzung für die termingerechte Aufnahme der SPNV-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.

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)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Generell gilt, dass die Verantwortung für den Planfeststellungsbeschluss beim Eisenbahn-Bundesamt liegt. Die DB InfraGO AG beabsichtigt die Beantragung des Planfeststellungsverfahrens der folgenden Abschnitte:

Einreichung überarbeitete Antragsunterlagen PFA4: 30. Juni 2026,

Einreichung überarbeitete Antragsunterlagen PFA5: 30. Juni 2026,

PFA6: 30. Juni 2026,

PFA7: 31. März 2027,

PFA8: 31. März 2027.

Der Planfeststellungsabschnitt PFA9 liegt der Anhörungsbehörde bereits vor.

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)?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verfahren zur Standardisierten Bewertung erfolgte im Auftrag des Freistaates Thüringen. Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen wurde die Standardisierte Bewertung (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) abgeschlossen und im Ergebnis ein vorläufiges Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,9 ermittelt. Dies steht unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Streckenelektrifizierung umgesetzt werden.

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?

Die DB InfraGO AG und der Freistaat Thüringen streben den Abschluss des Finanzierungsvertrages im Jahr 2026 an.

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?

Der Freistaat Thüringen strebt nach Kenntnis der DB InfraGO AG die endgültige Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm und die Zuwendung für die Förderung im Jahr 2026 an.

9. Mit welchen aktualisierten Baukosten rechnet die Bundesregierung bei der ABS Weimar–Gößnitz (Bedarfsplanvorhaben) aktuell?

In dem seitens der DB InfraGO AG vorbereiteten Antrag auf Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahme betragen die Baukosten nach aktuellem Stand 503 Mio. Euro.

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?

Nach Einschätzung der DB InfraGO AG betragen die zuwendungsfähigen Baukosten 146 Mio. Euro, hiervon entfallen 55 Mio. Euro auf den Freistaat Thüringen.

11. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit der Deutschen Bahn AG eine Baufinanzierungsvereinbarung für die ABS Weimar–Gößnitz abzuschließen?

Der Abschluss einer Baufinanzierungsvereinbarung ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

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?

Entsprechend der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 172 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 21/848 konnte die Finanzplanung für den Aus- und Neubau im Zuge des Aufstellungsverfahrens zum Bundeshaushalt 2026 für das Jahr 2029 um rund 300 Mio. Euro erhöht werden. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, diese Entwicklung auch im kommenden Aufstellungsverfahren zum Bundeshaushalt 2027 und in der entsprechenden Finanzplanung bis zum Jahr 2030 fortzuführen.

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 Teilsperren vor (bitte abschnittsweise angeben)?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplante Streckenelektrifizierung ist ab Weimar in Richtung Jena, Gera und Gößnitz vorgesehen. Hier werden die Streckenabschnitte Weimar – Jena, Jena – Gera und Gera – Gößnitz gesperrt. Dies ist notwendig, um die geplanten Maßnahmen zu realisieren. Die Knotenpunkte Weimar, Jena-Göschwitz, Gera und Gößnitz werden auf Grund der tangierenden Strecken überwiegend mit gleisweiser Sperrung umgebaut.

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)?

Unter der Voraussetzung, dass der Finanzierungsvertrag im Jahr 2026 abgeschlossen wird und der Baubeginn 2028 erfolgen kann, ist der durchgehende elektrische Betrieb ab Dezember 2032 vorgesehen. Der Streckenabschnitt Weimar–Jena-Göschwitz könnte bereits ab Dezember 2029 elektrisch in Betrieb genommen werden.

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?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das vorrangige Ziel der Ausbaumaßnahme ist die Dekarbonisierung durch Streckenelektrifizierung. Mit dem vorliegenden Streckenprofil mit einer maximalen Längsneigung bis zu 22 %, sind 740 m lange Güterzüge auf Grund der Überschreitung der Grenzlast nicht durchführbar.

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?

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

Mit dem vorliegenden Streckenprofil mit einer maximalen Längsneigung bis zu 22 ‰ sind 740 m lange Güterzüge aufgrund der Überschreitung der Grenzlast nicht durchführbar.

22. Hat die Vorhabenträgerin bezüglich der Bemessung der Überholgleislängen bei der ABS Weimar–Gößnitz auch von anderen als den konzern-eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Stellungnahmen bzw. Hinweise eingeholt, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

23. Welche Fahrzeitverkürzungen können mit den für die ABS Weimar–Gößnitz geplanten Investitionen (Anpassung der Überhöhung in Bögen, höhere Einfahrtgeschwindigkeit in Bahnhöfen) zwischen Weimar und Gößnitz erzielt werden (bitte Fahrzeiteffekt für jede Maßnahme benennen)?

Mit Betriebsaufnahme der Elektrotriebzüge wird ein Fahrzeitgewinn von 3,2 Minuten möglich.

24. Kann durch die bisher geplanten Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung für konventionelle Fahrzeuge der Fahrzeiteffekt von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung (Neigetechnikfahrzeuge) zwischen Erfurt und Gera bzw. Erfurt und Gößnitz kompensiert werden (bitte Fahrzeiten nach Ausbau den heutigen Fahrzeiten mit Neigetechnik gegenüberstellen)?

Eine vollständige Kompensation kann aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der zu erwartenden Aufwendungen nicht erreicht werden.

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?

In Stadtroda und Kraftsdorf werden neue Überleitmöglichkeiten geschaffen. Bestehende Überleitmöglichkeiten werden nicht zurückgebaut. Blockverdichtungen sind zwischen Großschwabhausen und Jena-West sowie in Kraftsdorf und Gera-Süd geplant. Das Bedarfsplanvorhaben sieht keine Bahnsteigverlängerungen vor. Im Rahmen der GVFG-Maßnahme sollen an folgenden Ver-

kehrstationen Bahnsteigverlängerungen umgesetzt werden: Oberweimar, Großschwabhausen, Neue Schenke, Kraftsdorf und Töppeln.

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 Gradienten) 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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der bestehende Tunnel ist für die geplante Elektrifizierung nicht geeignet, insofern ist eine Vergrößerung des Querschnittes unter Beachtung des gültigen Regelwerkes geplant.

