

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Planungs- und Umsetzungsstand beim Ausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt–Nordhausen - Teil II

Bereits seit dem Jahr 2009 plant die DB Netz AG in Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen den Ausbau der Eisenbahnstrecke Erfurt–Nordhausen. Mit dem Vorhaben soll die Streckengeschwindigkeit abschnittsweise erhöht werden mit dem Ziel, die Fahrzeit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Erfurt und Nordhausen auf unter eine Stunde zu verkürzen.

War in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schubert in Drucksache 5/3515 aus dem Jahr 2011 noch davon die Rede, dass die Bauarbeiten im Abschnitt Wolkramshausen–Sondershausen im III. Quartal 2014 beginnen sollten, starteten die Arbeiten tatsächlich erst Anfang des Jahres 2021.

Im Mai 2022 gab die DB Netz AG auf ihrer Website bekannt, dass die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen eine Anpassung der Termin- und Kostenplanung in den vier Projektabschnitten zwischen Sondershausen–Erfurt Nord erfordern würde. Die ursprünglich für Dezember 2025 geplante Inbetriebnahme der Ausbaustrecke verzögert sich nach Angaben der DB um mehrere Jahre.

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zwischen Erfurt und Nordhausen wird überwiegend aus den gemäß Anlage der 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert. Erst mit der Umsetzung aller Projektabschnitte plant die DB Netz AG den Ersatz der veralteten und personalintensiven Leit- und Sicherungstechnik. Seit Sommer 2022 gibt es vielfach Zugausfälle und Ersatzverkehr mit Bussen, weil die DB Netz AG die Stellwerke zwischen Sondershausen und Erfurt nicht mit Personal besetzen kann.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/5089** vom 18. Juli 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 4. September 2023 beantwortet:

1. Ist die Finanzierung des beabsichtigten Streckenausbaus im ursprünglich vorgesehenen Umfang und unter der Prämisse der Erreichung der Zielfahrzeit von unter einer Stunde für alle vier noch ausstehenden Projektabschnitte (Projektabschnitt 2: Sondershausen–Greußen, Projektabschnitt 3: Greußen–Kühnhausen, Projektabschnitt 4: Kühnhausen und Projektabschnitt 5: Kühnhausen–Erfurt Nord) gewährleistet?

Antwort:

Die Aufgabenstellung wird gemeinsam zwischen DB und Freistaat fortgeschrieben. Die Abstimmungen zwischen der DB Netz AG und dem Freistaat Thüringen zur Sicherstellung der Finanzierung wurden im August 2023 aufgenommen.

2. Wenn nein, in welchen Projektabschnitten soll nach jüngsten Planungen vom ursprünglich vorgesehenen Ausbauumfang abgewichen werden, welche Auswirkungen hätte dies auf die Baukosten und inwiefern ließe sich die Zielfahrzeit mit einem möglicherweise veränderten Bauprogramm noch erreichen?

Antwort:

Auf die veränderten Projektabschnitte in der Antwort auf die Frage 1 des Teils I wird verwiesen. Die Abstimmungen zur Anpassung der Aufgabenstellungen dauern an.

3. Welche Baukosten sind nach Kenntnis der Landesregierung für den Projektabschnitt 1, Wolkramshausen–Sondershausen, entstanden und über welche Finanzierungsquellen wurden die Baukosten in diesem Abschnitt finanziert (bitte Höhe der Mittel je Finanzierungsquelle angeben)?

Antwort:

Für den Projektabschnitt 1, Wolkramshausen–Sondershausen sind nach Angaben der DB Netz AG circa 45 Millionen Euro Baukosten angefallen. Diese wurden aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und Eigenmitteln der DB Netz finanziert.

4. Soll die Finanzierung des Streckenausbaus zwischen Sondershausen und Erfurt Nord nach Kenntnis der Landesregierung ausschließlich über die dem Freistaat Thüringen aus der Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zustehenden Mittel erfolgen? Wenn nein, welche weiteren Finanzierungsquellen sollen für den Ausbau in Anspruch genommen werden (bitte Finanzierung für jeden der vier Abschnitte angeben)?

Antwort:

Derzeit ja.

5. In welcher Höhe plant die DB Netz AG den Einsatz von Eigenmitteln für die Projektabschnitte 2 bis 5 (bitte abschnittsweise angeben)?

Antwort:

Die Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für die Gesamtmaßnahme betragen derzeit circa 3,9 Millionen Euro.

6. Wann haben seit 2020 Ländergespräche, die nach der Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III vorgesehen sind, zwischen der DB Netz AG und dem Land mit welchen Ergebnissen stattgefunden, bei dem der Ausbau der Strecke Erfurt–Nordhausen Thema war?

Antwort:

Die Ländergespräche zwischen der DB Netz AG und dem Freistaat Thüringen fanden am 5. März 2020, 7. Oktober 2020, 23. April 2021, 22. Oktober 2021 und am 18. November 2022 statt.

Im Ergebnis dieser Gespräche werden die jeweiligen Entwicklungen und die Auswirkungen auf die Aufgabenstellung dokumentiert.

7. Welchen Einfluss hat die Landesregierung auf die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung für den geplanten Streckenausbau Erfurt–Nordhausen, insbesondere zur Verbesserung der SPNV-Bedienung, im Rahmen der Ländergespräche gemäß Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III genommen?

Antwort:

Die betriebliche Aufgabenstellung für die Durchführung des Eisenbahnverkehrs obliegt dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Hinblick auf die verkehrliche Aufgabenstellung existieren seitens der Landesregierung ein Mindestbetriebsprogramm, Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge sowie die Maßgabe, die vor- und nachfolgenden Verkehrsknoten bedarfsgerecht zu erreichen.

8. Welche Abschnitte der Strecke Erfurt–Nordhausen sind nach Kenntnis der Landesregierung nach Abschluss des Ausbaus für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast 22,5 Tonnen; Meterlast 8,0 Tonnen) zugelassen und welche Veränderungen ergeben sich zum Status quo (bitte abschnittsweise heutige und neue Streckenklasse nach Ausbau angeben)?

Antwort:

Die Beantwortung dieser Frage kann erst nach Abschluss der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) durch die DB Netz AG valide beantwortet werden.

9. Auf welchen Bahnhöfen beziehungsweise Betriebsstellen der Strecke Erfurt–Nordhausen sind nach Kenntnis der Landesregierung nach Abschluss des Streckenausbaus Zugkreuzungen im Schienenpersonennahverkehr möglich und welche Veränderungen ergeben sich in diesem Zusammenhang zum Status quo?

Antwort:

Auf den Bahnhöfen Wolkramshausen, Kleinfurra, Sondershausen, Hohenebra, Wasserthaleben, Greußen, Straußfurt, Ringleben-Gebesee, Kühnhausen, Erfurt-Gispersleben und Erfurt-Nord sind nach Aussage der DB Netz AG auch nach Abschluss des Streckenausbaus Zugkreuzungen im SPNV möglich. Der Status Quo bleibt erhalten.

10. Bei welchen Kreuzungsgleisen in den Bahnhöfen und Betriebsstellen der Strecke Erfurt–Nordhausen wird die Nutzlänge durch den geplanten Streckenausbau gegenüber heute verändert (bitte jeweils genaue Nutzlänge und geplante Veränderungen beziffern)?

Antwort:

Nach den Angaben der DB Netz AG ist geplant, die Bahnsteig-Nutzlängen an allen Verkehrsstationen (Projektabschnitte 2 bis 5) auf 115 Meter zu verlängern. Erst nach Abschluss der Entwurfsplanung stehen die endgültigen Gleisnutzlängen fest.

11. Werden die Bauarbeiten verschiedener Projektabschnitte nach Kenntnis der Landesregierung gebündelt? Wenn ja, über welchen Zeitraum ist in den jeweiligen Abschnitten während der Bauphase Schienenersatzverkehr geplant (bitte abschnittsweise angeben)?

Antwort:

Nach Angaben der DB Netz AG wird das Realisierungskonzept derzeit regulär als Bestandteil der Leistungsphase 3 erarbeitet. Der Freistaat Thüringen befindet sich mit der DB Netz AG in der Abstimmung.

Erst mit Abschluss der Leistungsphase 3 kann eine konkrete Antwort durch die DB Netz AG als Maßnahmeträger des Projektes auf diese Fragestellungen gegeben werden.

12. Welche Einschränkungen sind nach Kenntnis der Landesregierung für den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr durch den Ausbau in den vier Projektabschnitten zwischen Sondershausen und Erfurt Nord zu erwarten und welche Ersatzbedienung ist im Schienengüterverkehr in dieser Zeit vorgesehen (bitte abschnittsweise angeben)?

Antwort:

Erst mit Abschluss der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) kann die Frage abschließend beantwortet werden. Unabhängig hiervon, sind in jedem Fall Einschränkungen zu erwarten.

13. Welches Ersatzkonzept sieht nach Kenntnis der Landesregierung die DB Netz AG zur Bedienung der Strecke Hohenebra–Ebeleben (Strecke gemäß Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten 6718) im Güterverkehr während der verschiedenen Bauphasen mit Totalsperrungen im Abschnitt Sondershausen–Erfurt Nord vor?

Antwort:

Die DB Netz AG verfolgt die Prämisse, dass die angrenzende Strecke Hohenebr –Ebeleben bei Sperrung in den Projektabschnitten 3 bis 5 aus dem Norden von Richtung Nordhausen erreichbar bleibt.

14. Welche Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr bestehen nach Kenntnis der Landesregierung heute für den Schienengüterverkehr zwischen Erfurt und Nordhausen in Form von Freiladegleisen und Gleisanschlüssen und welche dieser Anlagen erfahren durch den Streckenausbau aus welchen Gründen Veränderungen oder sollen entfallen?

Antwort:

Für den Schienengüterverkehr existieren nach Kenntnis der Landesregierung gemäß der Angaben der DB Netz AG für den Schienengüterverkehr zwischen Erfurt und Nordhausen eine Verloaderampe in Sondershausen sowie Gleisanschlüsse in Kühnhausen und Erfurt-Nord.

Es sind keine Veränderungen entsprechend der Aussagen der DB Netz AG an diesen Anlagen im Rahmen des Streckenausbaus geplant.

In Vertretung

Prof. Dr. Ing. Schöning
Staatssekretärin