Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Augsten (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Straßenbrücke über die Mitte-Deutschland-Bahn im Zuge der Ortsumgehung Kleinschwabhausen

Die **Kleine Anfrage 1306** vom 7. März 2011 hat folgenden Wortlaut:

Unter Federführung des Freistaats wird die Ortsumgehung Kleinschwabhausen (L 1060) geplant. Dabei soll auch der bestehende Bahnübergang zwischen Mellingen und Großschwabhausen durch eine Straßenüberführung ersetzt werden. Nun gibt es eine Meldung (BAHN-REPORT 2/11, Seite 60), dass für die Straßenbrücke im Zuge der L 1060 nicht die lichte Höhe über Schienenoberkante berücksichtigt wurde, die für eine spätere Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Bahn notwendig wäre.

Nach der einschlägigen Richtlinie im Straßenbau ist bei Straßenüberführungen über elektrifizierte Bahnstrecken eine lichte Höhe von mindestens 5,70 Meter über Schienenoberkante vorzusehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wurde bei der Planung der Straßenbrücke über die Mitte-Deutschland-Bahn (Bahnstrecke 6307) im Zuge der Ortsumgehung Kleinschwabhausen die lichte Höhe unter der Brücke so bemessen, dass eine spätere Elektrifizierung ohne Anpassungen der Brücke oder Gleisgradienten möglich ist?
2. Wenn nein, warum wurde beim Bau der Straßenbrücke eine spätere Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Bahn nicht berücksichtigt?
3. Welche lichte Höhe unter der Straßenbrücke wurde eingeplant?
4. Wie hat sich im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, die DB Netz AG, zu der Frage einer späteren Elektrifizierung und der Bemessung der lichten Höhe positioniert?
5. Wie hat sich der Straßenbaulastträger in dieser Frage positioniert?
6. Welche Kenntnisse hatte die Landesregierung vom Stand der Planung und Ausführung der Straßenbrücke im Zuge der L 1060?
7. Wäre gegebenenfalls eine Änderung der Planunterlagen, wodurch eine für die Elektrifizierung notwendige lichte Höhe berücksichtigt wird, noch möglich? Bedarf es dazu lediglich eines Planänderungsverfahrens nach § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz oder müsste erneut ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden?

8. Kann die Elektrifizierung durch Anpassungen an der Brücke oder Absenkung der Gleisgradienten im Bereich der Brücke gegebenenfalls trotzdem erfolgen oder müsste die Brücke dann neu errichtet werden?
9. Welche Kosten würden für eine entsprechende Anpassung anfallen und welche Kosten verursacht in diesem Fall ein Brückenneubau?
10. Welche Mehrkosten hätte die Auslegung der Straßenbrücke über die Mitte-Deutschland-Bahn bei Kleinschwabhausen für eine lichte Höhe mit Elektrifizierung, wie in der Richtlinie vorgesehen, verursacht?
11. Welche lichte Höhe wurde bei der Straßenbrücke "Remderodaer Straße" und der Brücke im Verlauf der L 1077 bei Rutha über die Mitte-Deutschland-Bahn vorgesehen?
12. Gibt es weitere Straßen- bzw. Wegquerungen über die Mitte-Deutschland-Bahn zwischen Weimar und Gößnitz, die in den nächsten Jahren neu entstehen oder als Ersatzneubau errichtet werden? Wenn ja, welche?
13. Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass künftig Straßenbrücken so geplant und gebaut werden, dass die spätere Elektrifizierung der Strecke Weimar–Gößnitz Berücksichtigung findet und im Nachhinein keine kostspieligen Anpassungen erforderlich werden?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. April 2011 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die Straßenbrücke wird in Abstimmung mit der DB Netz AG so geplant und gebaut, dass bei einer späteren Elektrifizierung keine Anpassung der Brücke erforderlich wird und das erforderliche Lichtraumprofil durch Gleisabsenkung erreicht wird. Die Gleisabsenkung wird durch eine entsprechende Gründungstiefe der Straßenbrücke vorbereitet.

Zu 2.:

Als wirtschaftlichste Lösung zur Berücksichtigung einer späteren Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Bahn wurde die Gleisabsenkung herausgearbeitet.

Zu 3.:

Die kleinste lichte Höhe bezogen auf das Bestandsgleis beträgt 5,048 m.

Zu 4.:

Die DB Netz AG hat als Kreuzungsbeteiligte und anteilige Kostenträgerin der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme kein Lichtraumprofil für eine Streckenelektrifizierung gefordert. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben sich das zuständige Straßenbauamt und die DB Netz AG auf die in Frage 1 genannte Lösung verständigt.

Zu 5.:

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Zu 6.:

Das Straßenbauamt Mittelthüringen als Vorhabensträger ist für die Planung und Ausführung der Baumaßnahme zuständig. Dort lagen und liegen alle erforderlichen Informationen zum Stand der Planung und Ausführung der Baumaßnahme vor.

Zu 7.:

Die für die Elektrifizierung erforderliche Gleisabsenkung kann im Rahmen des für den zweigleisigen Streckenausbau der Mitte-Deutschland-Bahn im Abschnitt Weimar bis Gera durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden.

Zu 8.:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu 9.:

Ein Brückenneubau ist nicht erforderlich. Zu den anfallenden Kosten für die Gleisabsenkung liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Zu 10.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

Zu 11.:

Die Straßenbrücke "Remderodaer Straße" liegt in der Baulast der Stadt Jena. Zur lichten Höhe liegen der Landesregierung keine Angaben vor. Die lichte Höhe der Brücke im Zuge der L 1077 bei Rutha beträgt 4,99 m.

Zu 12.:

An Bundesfern- und Landesstraßen sind keine Neu- oder Ersatzneubauten von Straßen- bzw. Wegequerungen über die Mitte-Deutschland-Bahn zwischen Weimar und Gößnitz geplant.

Zu 13.:

Für den Neu- und Ausbau bzw. die Änderung von Verkehrsanlagen der Bahn und der Straße sind Genehmigungsverfahren gesetzlich vorgeschrieben. Im Rahmen dieser Verfahren wird auch zukünftig geklärt werden, ob und wenn ja, welche Vorkehrungen getroffen werden müssen.

Carius
Minister