

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rothe-Beinlich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Elektrifizierung des Teilstücks Weimar–Gößnitz der Mitte-Deutschland-Verbindung

Die **Kleine Anfrage 4128** vom 28. Juli 2014 hat folgenden Wortlaut:

Medienberichten war jüngst zu entnehmen, dass die Landesregierung beabsichtige, 30 Millionen Euro für die Elektrifizierung des Teilstücks Weimar–Gößnitz der Mitte-Deutschland-Verbindung bereitzustellen. Die Mittel sollen aus den Thüringen zugesagten Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) kommen. Damit solle, wird der zuständige Minister zitiert, ein Anreiz für Bund und Deutsche Bahn geschaffen werden, die weiteren 40 Millionen Euro aufzubringen. Einzelne Abschnitte der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gößnitz sollen in den nächsten Jahren zweigleisig ausgebaut werden. Für andere eingleisige Abschnitte ist bisher kein Ausbau bekannt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann rechnet die Landesregierung mit der Fertigstellung des derzeit anlaufenden zweigleisigen Ausbaus an den zwei noch eingleisigen Abschnitten der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Stadtroda?
2. Welche Planungen verfolgt die Landesregierung mit den weiteren eingleisigen Abschnitten zwischen Stadtroda und Gößnitz jeweils?
3. Inwieweit sind Bahn und Bund im Sinne der Frage 2 in diese Pläne eingebunden bzw. daran beteiligt? Falls nicht, warum nicht?
4. Plant die Landesregierung eine Elektrifizierung der Strecke Weimar–Gößnitz gegebenenfalls auch ohne vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke und wenn ja, warum?
5. In welchem Zeitraum plant die Landesregierung gegebenenfalls die Elektrifizierung der Strecke Weimar–Gößnitz?
6. Falls Frage 4 mit Ja beantwortet wird, welche Vorteile kann der Einsatz elektrisch angetriebener Züge auf der Strecke bringen?
7. Falls Frage 4 mit Ja beantwortet wird, welche Vorteile verspricht sich die Landesregierung darüber hinaus von einer Elektrifizierung der Strecke?
8. Mit welchem Verkehr auf der Streckenrelation Weimar–Gößnitz, das heißt, mit wie vielen und welchen Zügen, rechnet die Landesregierung nach Fertigstellung des aktuell laufenden Ausbaus an den zwei einspurigen Teilstücken?

9. Mit welchem Verkehr auf der Streckenrelation Weimar–Gößnitz, das heißt, mit wie vielen und welchen Zügen, rechnet die Landesregierung nach vollständiger Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt und der ICE-Linien, insbesondere im Jahr 2020?
10. Mit welchem Verkehr auf der Streckenrelation Weimar–Gößnitz, das heißt, mit wie vielen und welchen Zügen, rechnet die Landesregierung gegebenenfalls nach Realisierung einer Elektrifizierung?
11. Welche Vorteile würde eine vollständige Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Weimar und Gößnitz bringen, gegebenenfalls mit oder ohne Elektrifizierung der Strecke?
12. Welche Pläne verfolgt nach Kenntnis der Landesregierung die Deutsche Bahn mit den bisher auf der Strecke verkehrenden dieselbetriebenen Regionalexpresszügen, die teilweise bis Göttingen durchlaufen?
13. Wann steht nach Kenntnis der Landesregierung der Ersatz dieser dieselbetriebenen Züge an und welche Antriebe sind für die Nachfolgemodelle vorgesehen?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 5. September 2014 (Datum des Eingangs) wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Nach Kenntnis der Landesregierung sollen die Bauarbeiten Ende 2016 abgeschlossen werden.

Zu 2., 3. und 4.:

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine Eisenbahninfrastruktur im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Der Ausbau des bundeseigenen Schienennetzes und dessen Planungen erfolgen grundsätzlich durch den Bund bzw. die Deutsche Bahn AG. Grundlage für den Ausbau des bundeseigenen Schienennetzes sind der Bundesverkehrswegeplan bzw. die Bedarfspläne des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Die Landesregierung hat den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gera sowie die Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Derzeit erfolgt die Überprüfung der angemeldeten Bedarfsplanprojekte durch den Bund.

Die Landesregierung sieht derzeit keinen Bedarf für die Errichtung eines zweiten Streckengleises auf dem Abschnitt Gera–Gößnitz. Eine stabile Betriebsführung mit stündlich verkehrenden Nahverkehrszügen kann bereits mit der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden. Eine Verdichtung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr ist angesichts der erwarteten Nachfragepotenziale nicht erforderlich.

Zu 5.:

Aus Sicht der Landesregierung ist eine Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung im Abschnitt Weimar–Gößnitz bis zum Fahrplanjahr 2022 wünschenswert.

Zu 6. und 7.:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit laufen die Vorbereitungen zur Durchbindung der Fernverkehrslinie Düsseldorf–Kassel–Erfurt ab Ende 2016 nach Gera. Die Wirtschaftlichkeit dieses Angebots kann durch die Elektrifizierung gesteigert und die Reisezeiten zwischen Düsseldorf und Gera können verkürzt werden, da das Umspannen von elektrisch angetriebenen Triebfahrzeugen auf dieselbetriebene Loks in Erfurt entfällt. Darüber hinaus könnten nach der Elektrifizierung der Strecke weitere Fernverkehrsangebote und durchgehende Güterverkehrsleistungen auf dieser Achse verkehren.

Zudem könnten mit einer durchgehend elektrifizierten Strecke auch neue Konzepte im Schienenpersonennahverkehr entwickelt werden, um die Städtekette Eisenach–Erfurt–Gera mit durchgehenden Angeboten bedienen zu können. Elektrische Züge sind häufig spurtstärker als dieselbetriebene Fahrzeuge, wodurch sich eine Verbesserung der Betriebsstabilität erzielen lässt.

Die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung ist nicht zuletzt ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung der Energiewende. Die Umstellung von dieselbetriebenen Loks bzw. Triebwagen auf elektrische Traktion trägt zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen bei, was insbesondere auch den Anwohnern der anliegenden Städte zugutekommt.

Zu 8.:

Nach Fertigstellung der im Bau befindlichen zweigleisigen Abschnitte sollen bis zu 126 Züge pro Werktag zwischen Erfurt und Weimar sowie 93 zwischen Weimar und Jena verkehren.

Zu 9.:

Gegenüber dem in der Antwort zu Frage 8 beschriebenen Leistungsumfang sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine zusätzlichen Angebote vorgesehen.

Konkrete Festlegungen dazu werden erst im Planungszeitraum des nächsten Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen getroffen.

Zu 10.:

Nach derzeitigem Kenntnisstand geht die Landesregierung davon aus, dass das vom Land bestellte Nahverkehrsangebot nach Fertigstellung der Elektrifizierung auf elektrische Traktion umgestellt wird, wobei der Leistungsumfang im Wesentlichen beibehalten werden soll. Konkrete Festlegungen werden dazu erst im Planungszeitraum des nächsten Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen getroffen.

Zu 11.:

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 3 und 4 verwiesen.

Zu 12.:

Die derzeit von der DB Regio AG eingesetzten dieselbetriebenen Fahrzeuge vom Typ VT 612 sollen nach Kenntnis der Landesregierung bis Ende 2021 auf Basis des Verkehrsvertrages zwischen dem Freistaat Thüringen und der DB Regio AG eingesetzt werden. Der Landesregierung liegen für den Zeitraum nach dem Auslaufen des Verkehrsvertrages keine Erkenntnisse über Planungen der DB Regio AG vor.

Zu 13.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Carius
Minister