

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Hettlich, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/2403 –

Mitte-Deutschland-Verbindung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ausbaustrecke Weimar–Glauchau ist als Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung Paderborn–Chemnitz Bestandteil des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Ziel sind die Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnik mit einer v_{\max} von 140 km/h in der ersten Ausbaustufe (Vordringlicher Bedarf) sowie der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung in der zweiten Ausbaustufe (Weiterer Bedarf). Das Ende der ersten Ausbaustufe war ursprünglich für 2006 geplant. Derzeit ist jedoch kein Abschluss der Bauarbeiten erkennbar.

1. Welche Baumaßnahmen wurden bis heute durchgeführt, welche sind im Jahr 2006 geplant?

Bisher wurden im Rahmen des als so genanntes Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) bezeichneten Vorhabens der Ausbaustrecke (ABS) Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz folgende Baumaßnahmen realisiert:

- Erstellung zusätzlicher zweigleisiger Abschnitte
 - Großschwabhausen – Jena West 9,9 km,
 - Stadtroda – Papiermühle 5,4 km
(Wiederinbetriebnahme nach Dammrutsch),
 - Hermsdorf-Klosterlausnitz – Kraftsdorf 8,5 km.
- Inbetriebnahme NeiTech und Elektronisches Stellwerk (ESTW)-Unterzentrale Göschwitz Weimar (a)¹ – Göschwitz (a).

¹ Die Klammerhinweise „(a)“ und „(e)“ bedeuten „(ausschließlich)“ bzw. „(einschließlich)“.

- Punktuelle Maßnahmen in Teilabschnitten
 - u. a. kompletter Umbau Streckenabschnitt Weimar (a) – Mellingen (a) 8 km,
 - Umbau Bahnhof (Bf) Hermsdorf,
 - Strecke Töppeln (a) – Gera (a) 3 km.
- Personenverkehrsanlagen
 - Haltepunkt (Hp) Oberweimar, Bf Mellingen, Bf Großschwabhausen, Bf Neue Schenke, Hp Papiermühle, Bf Hermsdorf, Bf Kraftsdorf.

Zurzeit befinden sich folgende Anlagen im Bau und sollen 2006 in Betrieb genommen werden:

- Knoten Gera Verkehrsanlagen mit Inbetriebnahme der Westseite Hauptbahnhof (Hbf) und Gera Süd,
- Knoten Gera Personenverkehrsanlagen Gera Hbf Westseite und Gera Süd,
- Errichtung ESTW zwischen Göschwitz (a) – Gößnitz Ronneburg (e),
- Verkehrsanlagen Bf Stadtroda, Bf Töppeln, Bf Ronneburg,
- Personenverkehrsanlagen Bf Stadtroda, Bf Töppeln, Bf Ronneburg, Gera Hbf/Süd,
- Inbetriebnahme NeiTech Göschwitz (a) – Ronneburg (a),
- Punktuelle Maßnahmen.

2. Welche Baumaßnahmen müssen darüber hinaus bis zum Abschluss der ersten Ausbaustufe vorgenommen werden?

Bis zum Abschluss des Vorhabens (1. Ausbaustufe = 1. Baustufe nach Definition im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) müssen weiterhin realisiert werden:

- Inbetriebnahme Knoten Gera Ostseite bis April 2007 (Bundesgartenschau Gera/Ronneburg),
- Punktuelle Maßnahmen,
 - u. a. Eisenbahnüberführung (EÜ) Brunnenstraße Ronneburg, EÜ Leibnizstraße Gera, EÜ Vieselbach,
- Umbau Verkehrsanlagen Bf Schmölln,
- Personenverkehrsanlagen Bf Schmölln, Bf Nöbdenitz,
- Inbetriebnahme ESTW Ronneburg (a) – Gößnitz (a),
- Inbetriebnahme NeiTech Ronneburg (e) – Glauchau-Schönbörnchen (a).

3. Für welche Maßnahmen liegen noch keine Finanzierungsvereinbarungen vor?

Falls noch Finanzierungsvereinbarungen ausstehen, in welchem Stadium befinden sich die Verhandlungen zu den ausstehenden Finanzierungsvereinbarungen?

Für alle Maßnahmen der 1. Baustufe liegen die Finanzierungsvereinbarungen vor.

4. Welches Fertigstellungsdatum ist derzeit für die erste Ausbaustufe geplant?

März 2008 (mit der Inbetriebnahme des NeiTech-Verkehrs zwischen Ronneburg (a) und Glauchau-Schönbörnchen (a)).

5. In welcher Höhe liegen die bisher angefallenen Kosten?

Die bisher angefallenen Kosten (alle Finanzierungsquellen) betragen 185,2 Mio. Euro.

6. Welche Kosten fallen bis zur Inbetriebnahme der ersten Ausbaustufe noch an?

Es fallen noch ca. 66 Mio. Euro (nicht nominalisiert, ohne Eigenmittel der Deutsche Bahn AG (DB AG)) bis zur vollständigen Inbetriebnahme der 1. Baustufe an.

7. Sind bei der Planung der ersten Ausbaustufe die Prinzipien eines integralen Taktfahrplans zugrunde gelegt worden?

Wenn ja, welche Taktnoten sind mit welchen Verknüpfungen geplant?

Die erste Baustufe der MDV wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie Laufende und fest disponierte Vorhaben berücksichtigt. Die verkehrliche Notwendigkeit dieser Projekte wurde nicht erneut in Frage gestellt.

8. Mit welchem Zugverkehr, aufgeschlüsselt nach Zuggattungen, und mit welchen Zielen und Fahrzeiten ist nach Abschluss der ersten Ausbaustufe zu rechnen?

9. Welche betrieblichen Möglichkeiten bestehen für die Erweiterung des Schienenpersonenverkehrs auf dem Abschnitt Jena–Weimar–(Erfurt)?

10. In welchem Umfang ist Güterverkehr möglich?

Die Fragen 8, 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Ergebnis der Bahnreform von 1994 trifft die DB AG die unternehmerischen Entscheidungen, zu denen auch die Gestaltung des Bedienungsangebots zählt, in eigener Verantwortung. Die Bundesregierung greift hierin nicht ein. Insofern sind Angaben zum beabsichtigten Betriebskonzept der DB AG und den daraus resultierenden betrieblichen Potenzialen von hier aus nicht möglich.

11. Welche Kosten und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurden für die zweite Ausbaustufe ermittelt?
12. Wurden bzw. werden in der ersten Ausbaustufe Ingenieurbauten so errichtet, dass das Verlegen des zweiten Gleises und die Elektrifizierung ohne erneute Umbauten möglich sind?
Wenn nein, welche Ingenieurbauten wären dann notwendig, und wie hoch sind die Kosten dafür?
Sind diese Kosten bereits in den prognostizierten Gesamtausbaukosten für die zweite Ausbaustufe enthalten?
Wenn nein, wie wird hierdurch das Nutzen-Kosten-Verhältnis verändert?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zweite Baustufe der MDV wurde im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 einer Bewertung unterzogen. Sie umfasst den durchgehenden zweigleisigen Ausbau mit Elektrifizierung der Strecke und erzielte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,6. Die zweite Baustufe wurde dem Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zugeordnet.

13. Wann wird aus heutiger Sicht mit der zweiten Ausbaustufe begonnen?
Wenn ein Zeitpunkt noch nicht absehbar ist, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zumindest den stark belasteten Abschnitt Göschwitz–Weimar zu elektrifizieren?

Angesichts der gesetzten vorrangigen Prioritäten und der knappen verfügbaren Haushaltsmittel besteht kein Spielraum für einen Beginn von Projekten des Weiteren Bedarfs.