

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),  
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/6658 –**

### **Auswirkungen des Deutschlandtakts und der Bundesverkehrswege- planung auf den Schienenverkehr im Freistaat Sachsen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat mit dem Deutschlandtakt und der Bundesverkehrswegeplanung ihre Verkehrspolitik für den Schienenverkehr auf das Jahr 2030 ausgerichtet. Die Stadt Chemnitz soll wieder an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden. Dafür sieht der Bundesverkehrswegeplan eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Chemnitz und Leipzig vor. Zudem soll die Mitte-Deutschland-Verbindung elektrifiziert werden. Die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz, wie im Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen vereinbart, ist nicht Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans, soll aber im Rahmen des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ausgebaut werden. Gleiches gilt für die Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz.

Im Bundeshaushalt 2019 sind die als Vordringlich neu eingestufteten Bahnprojekte und der Deutschlandtakt finanziell nicht untersetzt. Für das Elektrifizierungsprogramm des Bundes stehen bisher lediglich 5 Mio. Euro Planungsmittel zur Verfügung. Die Elektrifizierungsprojekte und auch die Fernverkehrsanschlussprojekte im Freistaat Sachsen rücken damit in weite Ferne. Auch das Ziel, bis 2030 die Fahrgastzahlen gegenüber 2018 zu verdoppeln, scheint nach Ansicht der Fragesteller somit kaum mehr erreichbar.

#### Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz

1. Ist die Fernverkehrsverbindung Dresden–Görlitz im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für das Jahr 2030 berücksichtigt, und wenn ja, mit welcher Taktung, und wenn nein, warum nicht?

Ja. Der zugrunde gelegte Stundentakt geht über das heutige Angebot hinaus, das auf der Strecke Dresden–Görlitz einen Zweistundentakt mit einem Express vorsieht.

2. Inwiefern wird der Bund für die Schienenstrecke Dresden–Görlitz, die als Projekt Teil des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ist, die Finanzierung der Elektrifizierung sicherstellen und damit dazu beitragen, dass der Staatsvertrag über die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Dresden nach Wrocław erfüllt wird?
3. Welche Gesamtkosten erwartet der Bund für die Elektrifizierung der Schienenstrecke Dresden–Görlitz?
4. Inwiefern sollen Kosten, die über die reine Streckenelektrifizierung hinausgehen, insbesondere die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h und andere Beschleunigungsmaßnahmen, über das Elektrifizierungsprogramm oder andere Programme finanziert werden?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für die im Bundesverkehrswegeplan untersuchte Elektrifizierung sowie abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung wurden mit 513,4 Mio. Euro angenommen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/5873 verwiesen.

5. Inwiefern ist die Elektrifizierung der Schienenstrecke Dresden–Görlitz Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030 oder wurden mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung der Strecke bei der Erstellung des Zielfahrplans Deutschlandtakt nicht berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?

Eine Elektrifizierung wurde nicht unterstellt und ist keine Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans als integrierter Taktfahrplan.

6. Ist die Fernverkehrsverbindung Berlin–Cottbus–Görlitz–Breslau im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für das Jahr 2030 eingeplant?

Wenn ja, mit welcher Taktung?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6629 verwiesen.

7. Inwiefern wird der Bund für die Schienenstrecke Cottbus–Görlitz, die als Projekt Teil des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ist, die Finanzierung der Elektrifizierung sicherstellen (bitte detailliert auflisten, welche Kosten der Bund tragen wird, und in welcher Form sie im Bundeshaushalt finanziell untersetzt sind)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/6629 verwiesen.

8. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen Sachsen und der Republik Polen sowie Sachsen und der Tschechischen Republik sind im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes für das Jahr 2030 eingeplant, und welche Taktung haben sie jeweils?

Es sind keine Fernverkehrsverbindungen zwischen Sachsen und Polen zugrunde gelegt. Zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik ist die Fernverkehrsverbindung Berlin–Prag im Stundentakt unterstellt.

9. Inwiefern ist die Elektrifizierung der Schienenstrecke Cottbus–Görlitz Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030 oder wurden mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung der Strecke bei der Erstellung des Zielfahrplans Deutschlandtakt nicht berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?

Eine Elektrifizierung ist nicht unterstellt und auch keine Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans als integrierter Taktfahrplan.

10. Inwiefern hat die Bundesregierung die Erstellung des Deutschlandtaktes mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik abgestimmt und mit den Planungen zu Zielfahrplänen in diesen beiden Ländern harmonisiert?

Wenn dies nicht stattfand, aus welchen Gründen verzichtete die Bundesregierung auf diese Abstimmung?

Die Bundesregierung ist mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik zu Fragen des weiteren Ausbaus des Schienennetzes in einem ständigen und intensiven Austausch.

#### Chemnitz–Leipzig

11. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen im City-Tunnel Leipzig vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann?
12. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen fahrzeugseitig an den S-Bahnen, die im Leipziger City-Tunnel fahren, vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann, welche Investitionsmittel sind hierfür notwendig, und inwiefern wird die Bundesregierung das Land Sachsen bei der Nachrüstung bzw. Modernisierung der S-Bahnen unterstützen?
13. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen fahrzeugseitig an Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann, und welche Investitionsmittel sind hierfür notwendig?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es sind keine Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik im City-Tunnel Leipzig erforderlich, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Verkehr integriert werden kann. Damit ist auch eine fahrzeugseitige Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik weder bei der S-Bahn noch beim Fernverkehr erforderlich.

14. Welche Anpassung im Bereich der bereits vorhandenen, auf eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegten Elektrifizierung sowie des eingleisigen Streckenverlaufs im Abschnitt Geithain–Borna ist erforderlich, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig über Geithain und Borna mit den jetzigen Fahrzeiten über Bad Lausick vergleichbar ist?

Auch auf der Strecke über Geithain und Borna kann nach der Elektrifizierung eine kürzeste Fahrzeit von 59 min erreicht werden. Dies entspricht den heutigen Reisezeiten auf der Strecke über Bad Lausick.

15. Ist für den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes und/oder entsprechend andere aktuelle Planungen der Bundesregierung und/oder der Deutschen Bahn vorgesehen, die Taktung der S-Bahn-Verbindungen im Leipziger City-Tunnel zu verändern, sodass auch Züge des Fernverkehrs ihn mitnutzen können, und wenn ja, welche konkreten Änderungen sind derzeit geplant, und auf welchen eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen zur Trassenbelegung im City-Tunnel beruhen diese Änderungen?

Nach Auskunft der DB AG ist sind keine Änderungen an der Taktung der S-Bahnen im City-Tunnel geplant.

16. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ohne Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik bei Fernverkehr durch den City-Tunnel Leipzig eine Verschlechterung des derzeitigen S-Bahn-Angebotes die Folge wäre, und inwiefern plant die Bundesregierung für diesen Fall eine Regelung zur Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen im Fernverkehr, um wegfallende S-Bahn-Verbindungen zumindest ansatzweise (zwischen Geithain und Leipzig) zu kompensieren ([www.mdr.de/nachrichten/vermischtes/fehlender-gelder-fuer-modernisierung-fernverkehr-leipzig-chemnitz100.html](http://www.mdr.de/nachrichten/vermischtes/fehlender-gelder-fuer-modernisierung-fernverkehr-leipzig-chemnitz100.html))?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 13 verwiesen.

Die (gegenseitige) Anerkennung von Fahrscheinen fällt in die Verantwortung der Aufgabenträger und der Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPfV.

17. Welche Streckenabschnitte der Verbindung Chemnitz–Leipzig sind für welche Zuggeschwindigkeiten ausgebaut (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe sowie mögliche Höchstgeschwindigkeit angeben)?

Auf dem Streckenabschnitt Leipzig Hbf–Borna–Geithain sind folgende Höchstgeschwindigkeiten geplant:

City-Tunnel Leipzig: 80 km/h

Leipzig Bayer Bf–Neukieritzsch: bis 160 km/h

Neukieritzsch–Geithain: bis 100 km/h

Streckenabschnitt Leipzig Hbf–Bad Lausick–Geithain:

Leipzig Hbf–Geithain: bis 160 km/h

Streckenabschnitt Geithain–Chemnitz:

Geithain–Küchwald: bis 130 km/h, mit aktiver Neigetechnik bis 160 km/h

Küchwald–Chemnitz: bis 80 km/h

18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Strecke Chemnitz–Leipzig infrastruktureitig noch für bogenschnellen Betrieb ausgerüstet ist und die streckenseitige Ausrüstung mit Eurobalisen weiterhin instandgehalten wird, und wenn nein, warum nicht?

Die Strecke ist in Abschnitten entsprechend ausgerüstet und lässt folglich den Einsatz von Fahrzeugen mit aktiver Neigetechnik zu. Über die geplante Instandhaltung liegen dem BMVI keine Informationen vor.

19. Welches Geschwindigkeitswegebund („Fahrschaulinie“) ergibt bzw. ergab sich beim Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen, und was ist die fahrplanmäßig kürzeste Fahrzeit, die mit Neigetechnik zwischen Chemnitz und Leipzig erreicht wurde?

Nach Auskunft der DB AG verkürzte sich nach dem Ausbau der Strecke für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen die reine Fahrzeit um drei Minuten. Es konnte darüber hinaus eine Kreuzung entfallen und folglich eine Reisezeit von 53 Minuten erreicht werden. Heute sind keine Neigetechnik-Fahrzeuge mehr im Einsatz.

Die Fahrschaulinien sind der Anlage 1 zu entnehmen.

20. Welche Streckenabschnitte der Verbindung Chemnitz–Leipzig, und insbesondere der Strecke Neukieritzsch–Borna, sind ein- oder mehrgleisig ausgebaut (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe mit Angabe ein- oder mehrgleisig benennen)?

Es sind für die Verbindung Chemnitz–Leipzig die folgenden Streckenabschnitte ausgebaut:

Streckenabschnitt Leipzig Hbf–Borna–Geithain:

- Leipzig Hbf–Borna: zweigleisig
- Borna–Geithain: eingleisig

Streckenabschnitt Leipzig Hbf–Bad Lausick–Geithain:

- Leipzig Hbf–Lpz-Paunsdorf: eingleisig
- Lpz-Paunsdorf–Leipzig Werkstättenstraße: zweigleisig
- Leipzig Werkstättenstraße–Geithain: eingleisig

Streckenabschnitt Geithain–Chemnitz:

- Geithain–Narsdorf: zweigleisig
- Narsdorf–Wittgensdorf ob. Bf.: eingleisig
- Wittgensdorf ob. Bf.–Küchwald: zweigleisig
- Küchwald–Chemnitz Hbf: eingleisig

21. Wie lang ist derzeit die Fahrzeit der verkehrenden Züge auf der Verbindung Chemnitz–Leipzig (bitte nach Arten der Verbindung und Fahrzeit in Minuten aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die Fahrzeit von Leipzig nach Chemnitz über Bad Lausick im Fahrplan 2019 65 bzw. 58 Minuten.

22. Wie lang wird nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke Chemnitz–Leipzig die Fahrzeit der Fernverkehrsverbindung betragen (bitte Fahrzeit in Minuten angeben)?

Die kürzeste Fahrzeit im Schienenpersonenfernverkehr auf der Strecke Chemnitz–Leipzig via Borna beträgt nach einer Elektrifizierung 59 Minuten.

23. Aus welchen Gründen soll in den aktuellen Planungen lediglich der Streckenabschnitt Chemnitz–Geithain elektrifiziert werden?
25. Aus welchen Gründen wird die Strecke Chemnitz–Leipzig nicht über Bad Lausick elektrifiziert, obwohl sich hier die Fahrzeit für den Fernverkehr gegenüber der Alternativroute verkürzen würde und die Fernverkehrszüge nicht durch den Leipziger City-Tunnel geführt werden müssten ([www.freipresse.de/nachrichten/sachsen/leipzig-linie-sind-die-plaene-hinfaellig-artikel10380278](http://www.freipresse.de/nachrichten/sachsen/leipzig-linie-sind-die-plaene-hinfaellig-artikel10380278))?

Die Fragen 23 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt „ABS Leipzig–Chemnitz“ mit dem Zuschnitt der Elektrifizierung der Strecke Geithain–Chemnitz und deren Ausbau für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist vom Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgestiegen. Dieser Projektzuschnitt wird umgesetzt, da er wirtschaftlich ist. Dies gilt nicht für den zusätzlichen Ausbau der Strecke von Geithain nach Leipzig über Bad Lausick.

24. Ist die Elektrifizierung des Streckenabschnitts über Bad Lausick im Zuge des Deutschlandtaktes geplant, und wenn nein, warum nicht?

Die Elektrifizierung Geithain–Leipzig via Bad Lausick ist Gegenstand der weiteren Untersuchungen zum Deutschlandtakt.

26. Ist der Bundesregierung bekannt, dass im sog. Flächennetz 2030 der Deutschen Bahn eine Anbindung von Chemnitz an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn nur über die Verknüpfung der Mitte-Deutschland-Verbindung von Erfurt über Glauchau nach Chemnitz mit der Sachsen-Franken-Magistrale von Chemnitz nach Dresden bzw. in Richtung Hof geplant ist, und wenn ja, seit wann sind der Bundesregierung diese Planungen der Deutschen Bahn bekannt ([www.deutschebahn.com/resource/blob/260082/7df5b4e611d0e7ac8cec71ce6e99919f/praesentation\\_neues\\_fernverkehrskonzept-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/260082/7df5b4e611d0e7ac8cec71ce6e99919f/praesentation_neues_fernverkehrskonzept-data.pdf))?

Im Fernverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden aus betriebswirtschaftlicher Sicht über ihr Fernverkehrsangebot.

Mitte-Deutschland-Verbindung (Schienenprojekt 20 ABS Weimar–Gera–Gößnitz)

27. Welche Planungs- und Vorbereitungsleistungen bzw. Kosten sowie welche Baukosten erwartet die Bundesregierung und die Deutsche Bahn für die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, wie werden sich diese Kosten zeitlich auf die Projektphasen verteilen, und wie sichert die Bundesregierung die Finanzierung des Gesamtprojektes?

Der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 liegen Gesamtkosten von 282,9 Mio. Euro zu Grunde. Eine Konkretisierung einschließlich Aufgliederung ist erst mit Abschluss der derzeit laufenden Vorplanung möglich.

28. Wann soll entsprechend der Grobterminplanung der Deutschen Bahn die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung abgeschlossen sein, und für wann ist die Inbetriebnahme der Strecke geplant?

Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2028 geplant.

29. Rechnet die Bundesregierung mit signifikanten Verzögerungen bei der Realisierung des Projektes entsprechend der Grobterminplanung, und wenn ja, welche Gründe sind nach Ansicht der Bundesregierung hierfür ursächlich?

Mit Blick auf den frühen Planungsstand sind derzeit keine Anhaltspunkte für signifikante Verzögerungen bekannt.

30. Wann beginnt nach aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn für die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung die parlamentarische Befassung durch den Deutschen Bundestag, und wann soll dieser Prozessschritt nach derzeitigem Planungsstand abgeschlossen sein?

Vor dem Hintergrund, dass es sich im Grundsatz um ein laufendes Vorhaben handelt, ist eine parlamentarische Befassung nach derzeitigem Stand nicht vorgesehen.

31. Plant die Bundesregierung, die Planungs- und Genehmigungsprozesse der Mitte-Deutschland-Verbindung zu beschleunigen bzw. zu vereinfachen, und wenn ja inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung und dem Planungsbeschleunigungsgesetz die Prozesse bereits optimiert. Dies trifft auf die Planungsprozesse im Verantwortungsbereich der Vorhabenträgerin Deutschen Bahn AG ebenfalls zu.

32. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Elektrifizierung der Strecke Gotha–Leinefelde, und wann rechnet die Bundesregierung hier mit einer Aufnahme des elektrischen Betriebs?

33. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen, die Planung und die Umsetzung der Streckenelektrifizierung Gotha–Leinefelde mit Blick auf die Terminplanung parallel zu der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz voranzutreiben, um das durchgehende Angebot (RE 1 Göttingen–Glauchau) zwischen Südniedersachsen, Nordthüringen und Ostthüringen bzw. Südwestsachsen so bald wie möglich durchgehend mit elektrischen Triebfahrzeugen erbringen zu können und eine etwaige Brechung der Linie in Erfurt zu vermeiden?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorhaben ABS Gotha–Leinefelde ist in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans aufgestiegen. Eine Entscheidung über den Planungsbeginn und die Realisierung wird zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG abgestimmt.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit des durchgängig zweigleisigen Ausbaus des Elektrifizierungsabschnitts Mitte-Deutschland-Verbindung, insbesondere im Abschnitt Jena–Gera?

Das Projekt „ABS Weimar–Gera–Gößnitz“ mit dem Zuschnitt der Elektrifizierung der Strecke ist vom Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgestiegen. Ein durchgängig zweigleisiger Ausbau ist in diesem Zuschnitt nicht enthalten. Die Elektrifizierung zwischen Weimar, Gera und Gößnitz ermöglicht die Anbindung der Region Chemnitz an den ICE-Knoten Erfurt. Durch den Entfall des sonst notwendigen Traktionswechsels in Erfurt kann eine durchgängig elektrisch betriebene Fernverkehrslinie zwischen dem Ruhrgebiet und Thüringen/Westsachsen eingerichtet werden. Ebenso ergeben sich im Nahverkehr eine verbesserte Energieeffizienz sowie die Möglichkeit zur Angebotsausweitung. Im Güterverkehr ist eine verbesserte Anbindung des westsächsischen Wirtschaftsraums an Mittelthüringen, Rhein/Main und Ruhrgebiet beabsichtigt.

35. Inwiefern hält die Bundesregierung die Elektrifizierung von Gera nach Leipzig für geeignet, den ostthüringischen Raum schneller an das nationale Fernverkehrsnetz anzubinden?

Die hohen Investitionskosten des Projekts „ABS Gera–Pegau–Leipzig“ werden nicht durch einen verkehrlichen Nutzen gedeckt. Daher wurde das Projekt nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

36. Hält die Bundesregierung den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera zur Gewährleistung einer stabilen Betriebsqualität auf der Mitte-Deutschland-Verbindung für sinnvoll und mithin geboten, und wenn nein, warum nicht?
37. Ist die Berücksichtigung und Realisierung der genannten Streckenabschnitte im Zuge der vertieften Planungen zur Optimierung des Fahrplanentwurfs grundsätzlich noch möglich?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt „ABS Weimar–Gera–Gößnitz“ mit dem Zuschnitt der Elektrifizierung der Strecke ist in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgestiegen. Der zusätzliche zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln – Gera hingegen nicht. Auch im Zuge der Optimierung des Fahrplanentwurfs können nur Projekte zur Realisierung berücksichtigt werden, die sich in der Bewertung als wirtschaftlich erweisen.

38. Ist der zweigleisige Ausbau grundsätzlich als spätere Baustufe noch umsetzbar, ohne dass das Bestandsgleis in seiner Lage wesentlich verändert werden muss, oder wurde bereits in der Vergangenheit das Bestandsgleis in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera auf dem Planum so verschwenkt, dass es bei einem zweigleisigen Ausbau eine neue Lage erhalten müsste?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Angaben vor.



39. Welche Gutachten, Untersuchungen und Studien, die auch die künftigen Verkehrsentwicklungen – insbesondere nach Einführung des Deutschlandtakts ab 2030 – berücksichtigen, wird die Bundesregierung zum durchgängigen zweigleisigen Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mitte-Deutschland-Verbindung in Auftrag geben?

Im Rahmen der Untersuchungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat sich die Notwendigkeit eines durchgehenden zweigleisigen Ausbaus nicht bestätigt. Weitere diesbezügliche Untersuchungen bleiben den Untersuchungen zum Deutschlandtakt bzw. künftigen Bedarfsplänen vorbehalten.

40. Inwiefern ist der durchgängig zweigleisige Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mitte-Deutschland-Verbindung Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt 2030, und welche Auswirkungen hätte der Verbleib der eingleisigen Abschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera auf eine stabile Betriebsqualität?
41. Welche Verbesserungen für Fahrgäste, Fahrzeiten bzw. Reisezeiten und Anschlüsse bzw. Anschlussverbindungen würden sich nach Ansicht der Bundesregierung aus dem durchgängig zweigleisigen Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mitte-Deutschland-Verbindung für den Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030 ergeben?

Die Fragen 40 und 41 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit einem „durchgängig zweigleisigen Ausbau“ der Abschnitt Gera–Gößnitz gemeint ist. Die infrastrukturellen Anforderungen aus dem ersten Gutachtervorschlag für einen Deutschlandtakt werden in dem weiteren Verfahren analysiert.

42. Welche Streckengeschwindigkeiten werden nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung auf den verschiedenen Streckenabschnitten möglich sein (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe sowie mögliche Höchstgeschwindigkeit angeben)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

43. Ist der Bundesregierung bekannt, ob bei der Strecke (Erfurt)–Weimar–Jena–Gera–Gößnitz infrastrukturell die Ausrüstung für bogenschnellen Betrieb und die streckenseitige Ausrüstung mit Eurobalisen auch nach der Streckenelektrifizierung erhalten bleibt, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

44. Welches Geschwindigkeitswegebau („Fahrschaulinie“) ergibt sich beim Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Erfurt und Chemnitz?

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

45. Ist im Fahrplänenwurf des Deutschlandtakts auf der Mitte-Deutschland-Verbindung der Betrieb mit Neigetechnik unterstellt bzw. untersucht worden, und welche Fahrzeitdifferenz ergibt sich zwischen Erfurt und Gera bzw. Erfurt und Chemnitz beim Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik bzw. konventionellen Fahrzeugen (bitte Untersuchungen bzw. Studien bzw. Gutachten mit Beauftragungs- und Durchführungszeitraum sowie Auftragsvolumen und konkretem Leistungsumfang benennen und auch Geschwindigkeitswegebund – „Fahrschaulinie“ – für konventionellen Betrieb wiedergeben)?
46. Beruhen die im Fahrplänenwurf für den Deutschlandtakt auf der Mitte-Deutschland-Verbindung angegebenen Fahrzeiten auf dem Einsatz konventioneller Fahrzeuge ohne gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung („Neigetechnik“)?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt ist keine Neigetechnik unterstellt. Im Nahverkehr verfolgt das Land Thüringen eine Elektrifizierungsstrategie, welche die Neigetechnik obsolet macht. Im Fernverkehr sind ebenfalls keine Neigetechnik-Fahrzeuge unterstellt worden, weil durch den Einsatz von Elektrotraktion der Nutzen von Neigetechnik-Fahrzeugen nur sehr gering und die Kosten für ihre Beschaffung und Unterhalt sehr hoch sind.

47. Welche Streckenabschnitte der Mitte-Deutschland-Verbindung sind derzeit eingleisig ausgebaut, und welche Kosten würden sich für den zweigleisigen Ausbau der entsprechenden Streckenabschnitte ergeben?

Derzeit sind folgende Streckenabschnitte der Mitte-Deutschland-Verbindung eingleisig:

- Papiermühle–Hermsdorf-Klosterlausnitz
- Töppeln Üst–Gera
- Gera Debschwitz–Gößnitz
- Gößnitz–Glauchau-Schönbörnchen

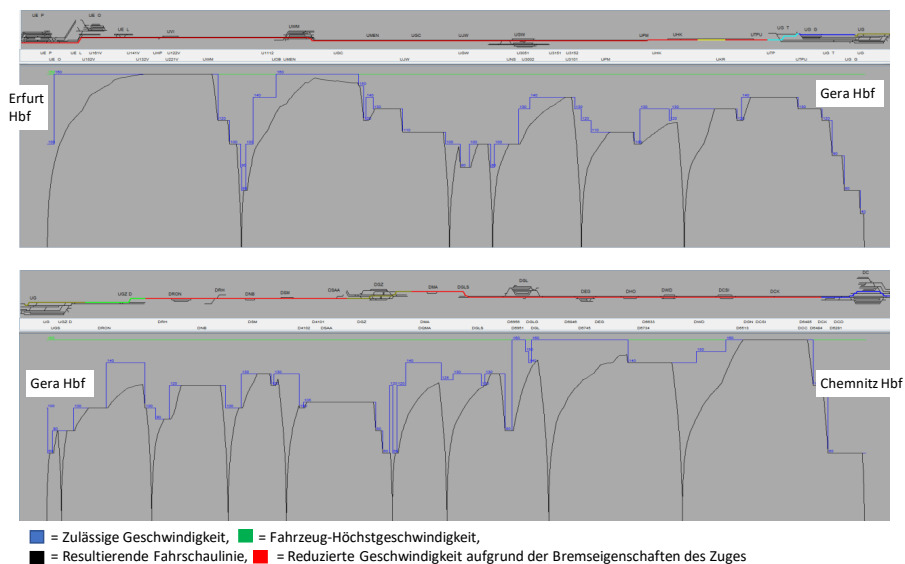
Nach den Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 belaufen sich die Kosten für einen zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Papiermühle–Hermsdorf-Klosterlausnitz und Töppeln Üst–Gera auf ca. 51,1 Mio. Euro. Die beiden anderen Abschnitte wurden im Rahmen der Bewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht untersucht, so dass keine Informationen zu den möglichen Kosten vorliegen.

Anlage 1

# Fahrzeitengrafik

RE1 – mit aktiver Neigetechnik (BR 612 in Doppeltraktion)

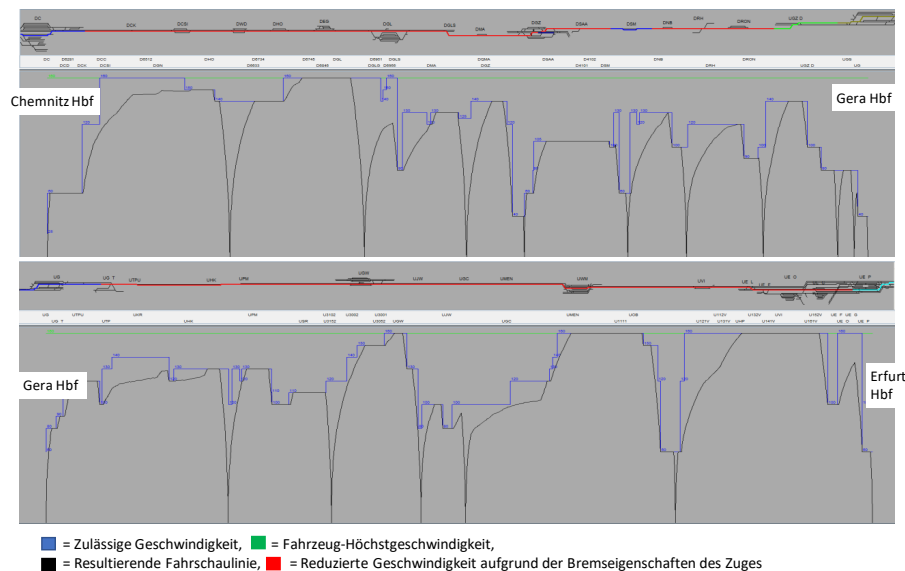
Fahrtrichtung: Erfurt Hbf – Gera Hbf – Chemnitz Hbf



# Fahrzeitengrafik

RE1 – mit aktiver Neigetechnik (BR 612 in Doppeltraktion)

Fahrtrichtung: Chemnitz Hbf – Gera Hbf – Erfurt Hbf



## Anlage 2

<b>Strecke 6307 Weimar - Gera Hbf</b>			
<b>Betriebsstelle</b>	<b>Kilometrierung Betriebsstelle</b>	<b>v- Wechsel</b>	<b>v max (konvent.)</b>
	<b>km</b>	<b>km</b>	<b>v (km/h)</b>
<b>Weimar</b>	0,000	<b>0,000</b>	<b>80 km/h</b>
		<b>1,400</b>	
		<b>3,300</b>	
<b>Oberweimar</b>	4,113		<b>100 km/h</b>
<b>Mellingen</b>	7,598		<b>120 km/h</b>
<b>Großschwabhausen</b>	14,320		<b>100 km/h</b>
		<b>16,800</b>	
<b>Jena-West</b>	22,588		<b>100 km/h</b>
		<b>23,900</b>	
<b>Jena-Göschwitz</b>		<b>27,489</b>	<b>80 km/h</b>
		<b>27,800</b>	
<b>Neue Schenke</b>	30,960		<b>120 km/h</b>
<b>Stadtroda</b>	37,204	<b>37,204</b>	<b>100 km/h</b>
		<b>38,100</b>	
			<b>90 km/h</b>
		<b>41,700</b>	
<b>Papiermühle</b>	42,917		<b>100 km/h</b>
<b>Hermsdorf-Klosterlausnitz</b>	48,356		<b>100 km/h</b>
<b>Kraftsdorf</b>	55,640		<b>90 km/h</b>
<b>Töppeln</b>	61,147		<b>90 km/h</b>
		<b>63,600</b>	
<b>Gera Hbf</b>		<b>67,968</b>	

**Strecke 6268 Gera Hbf–Gera-Debschwitz**

Betriebsstelle	Strecke	Kilometrierung Betriebsstelle	v- Wechsel	v max (konvent.)
		km	km	v (km/h)
<b>Gössnitz</b>	6268	-0,372	<b>-0,372</b>	<b>80 km/h</b>
<b>Saara</b>	6268	4,283		
			<b>9,000</b>	<b>100 km/h</b>
<b>Schmölln</b>	6268	10,382		
			<b>15,100</b>	<b>90 km/h</b>
<b>Nöbdenitz</b>	6268	16,330		
<b>Raitzhain</b>	6268	22,527		
<b>Ronneburg</b>	6268	24,227	<b>24,227</b>	<b>110 km/h</b>
			<b>28,900</b>	
				<b>80 km/h</b>
<b>Gera-Debschwitz</b>	6268 / 6383	32,674 / 75,381	<b>32,674</b>	
				<b>80 km/h</b>
<b>Gera-Süd</b>	6383	74,538		
<b>Gera Hbf</b>	6383	72,925	<b>72,925</b>	

Hinweis:

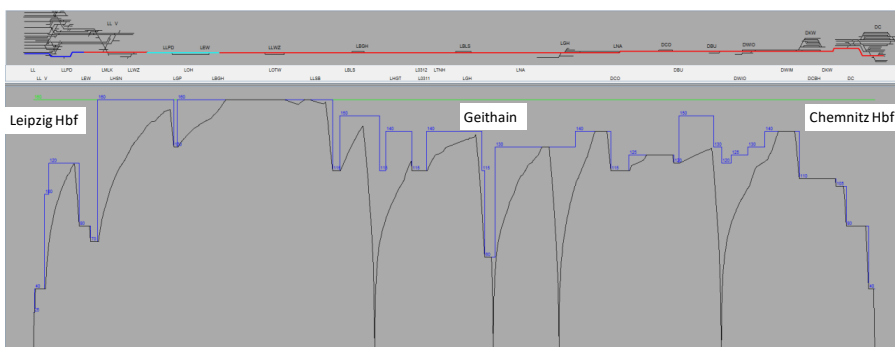
Die Tabelle ist wie folgt zu lesen:

- In der ersten Spalte die Betriebsstätten (Bahnhöfe)
  - In der zweiten Spalte die Kilometrierung der Bahnhöfe
  - In der dritten Spalte die Kilometrierung der Geschwindigkeitswechsel
  - In der vierten Spalte die fahrbaren Geschwindigkeiten zwischen den in der 3. Spalte angegebenen Kilometrierungen
- Für die Strecke 6268 ist zusätzlich eine Spalte mit den Streckennummern angegeben, da diese im Bahnhof Saara wechseln.

Anlage 3

# Fahrzeitengrafik

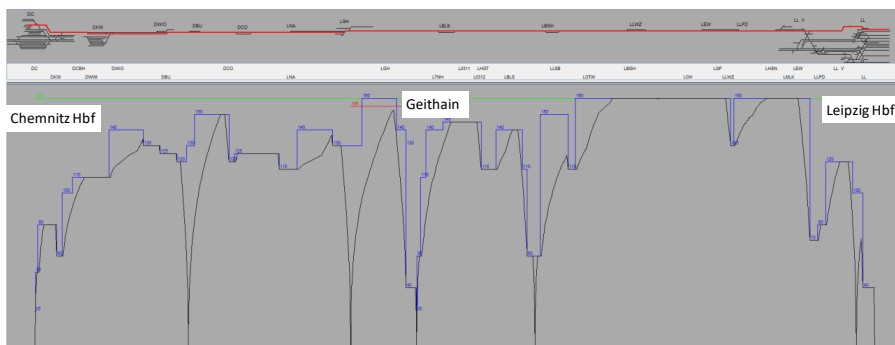
RE6 – mit aktiver Neigetechnik (BR 612 in Doppeltraktion)  
Fahrtrichtung: Leipzig Hbf – Chemnitz Hbf



■ = Zulässige Geschwindigkeit, ■ = Fahrzeug-Höchstgeschwindigkeit,  
■ = Resultierende Fahrtschaulinie, ■ = Reduzierte Geschwindigkeit aufgrund der Bremsseigenschaften des Zuges

# Fahrzeitengrafik

RE6 – mit aktiver Neigetechnik (BR 612 in Doppeltraktion)  
Fahrtrichtung: Chemnitz Hbf – Leipzig Hbf



■ = Zulässige Geschwindigkeit, ■ = Fahrzeug-Höchstgeschwindigkeit,  
■ = Resultierende Fahrtschaulinie, ■ = Reduzierte Geschwindigkeit aufgrund der Bremsseigenschaften des Zuges



