

## 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 I

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 Wolframshausen–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 7/5088** vom 18. Juli 2023 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 4. September 2023 beantwortet:

1. Welchen aktualisierten Termin- und Kostenplan verfolgt die DB Netz AG beim Ausbau der vier Projektabschnitte zwischen Sondershausen und Erfurt Nord (bitte jeweils gesondert für Projektabschnitt 2: Sondershausen–Greußen, Projektabschnitt 3: Greußen–Kühnhausen, Projektabschnitt 4: Kühnhausen und Projektabschnitt 5: Kühnhausen–Erfurt Nord angeben)?

Antwort:

Um projektseitige Optimierungen (Baurecht, Realisierungssteuerung) vornehmen zu können, wurden durch die DB Netz AG zunächst die oben benannten vier Projektabschnitte betrachtet.

Im Verlauf des Projektfortschrittes hat die Deutsche Bahn teilweise die Projektabschnitte neu zugeschnitten:

Der Projektabschnitt 2 umfasst nun den Abschnitt Sondershausen–Straußfurt und der Projektabschnitt 3 den Abschnitt Straußfurt–Kühnhausen.

Das Gesamtprojekt soll nach Angaben der DB Netz AG entsprechend aktueller Abstimmungen zwischen dem Freistaat und der DB Netz AG Ende 2028 in Betrieb gehen.

Nachdem die Arbeiten im Projektabschnitt Wolkramshausen–Sondershausen beendet sind, soll Anfang 2026 im Projektabschnitt 5, Erfurt Nord–Kühnhausen, begonnen werden.

Die Abschnitte 4, 3 und 2 sollen im Anschluss daran realisiert werden.

2. Was sind nach Kenntnis der Landesregierung die aktuellen Planungsstände bei den Projektabschnitten 2 bis 5 (Sondershausen–Erfurt Nord) und wann soll die jeweils laufende Leistungsphase abgeschlossen sein (bitte für jeden Projektabschnitt gesondert angeben)?

Antwort:

Nach Aussage der DB Netz AG befinden sich Projektabschnitte 4 und 5 in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) im Testlauf.

Der Projektabschnitt 3, dieser umfasst nun den Abschnitt Straußfurt–Kühnhausen, befindet sich in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung).

Bei dem Projektabschnitt 2, dieser umfasst nun den Abschnitt Sondershausen–Straußfurt, wird in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) mit der Überarbeitung begonnen.

3. Welche Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen haben nach Kenntnis der Landesregierung dazu geführt, dass die Planung der Projektabschnitte 3 bis 5 durch die DB Netz AG überarbeitet werden muss und in welchen Abschnitten ist demnach nunmehr zusätzlich ein Bodenaustausch erforderlich?

Antwort:

Aus der Änderung der Wasserrahmenrichtlinie resultieren kaum Auswirkungen auf die Projektabschnitte 3 bis 5.

4. Bis wann strebt die DB Netz AG nach Kenntnis der Landesregierung für die Projektabschnitte 2 bis 5 (Sondershausen–Erfurt Nord) die Erlangung des Planrechts (Planfeststellungsbeschluss) an (bitte für jeden Projektabschnitt gesondert angeben)?

Antwort:

Nach Angaben der DB Netz AG sollte die Erlangung des Planrechts (Planfeststellungsbeschluss) für die Projektabschnitte 4 und 5 im Dezember 2025 vorliegen.

Für den Projektabschnitt 3 sollte der Planfeststellungsbeschluss bis Januar 2026 und für den Projektabschnitt 2 bis Juli 2026 nach Angaben der DB Netz AG vorliegen.

5. Bis wann strebt die DB Netz AG nach Kenntnis der Landesregierung die Inbetriebnahme der gesamten Ausbaustrecke Erfurt–Nordhausen an?

Antwort:

Die Inbetriebnahme der gesamten Ausbaustrecke wird durch die DB Netz AG bis Dezember 2028 angestrebt.

6. Welche genaue Zielfahrzeit wird nach Abschluss aller Baumaßnahmen zwischen Erfurt und Nordhausen erreichbar sein und welches Haltere regime ist dabei unterstellt (bitte geplante Zwischenhalte angeben)?

Antwort:

Wie oben dargestellt, befindet sich der Ausbau der Strecke Erfurt–Nordhausen noch in der Planungsphase. Die "genaue Zielfahrzeit" kann erst nach Abschluss der Planungen durch den Infrastrukturbetreiber sowie finaler Festlegung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen benannt werden. Es wird von Sei-

ten des Freistaates Thüringen angestrebt, eine optimale fahrzeitliche Verknüpfung zur Anbindung des Fern- und Nahverkehrs zwischen den Städten Nordhausen und Erfurt zu erlangen.

Seitens der Landesregierung ist vorgesehen, alle derzeit bedienten Halte mit einer zweistündlichen RegionalBahn-Leistung zu erschließen. Zusätzlich wird es einen zweistündlichen RegionalExpress geben, der an den Zugangsstellen Erfurt, Erfurt-Nord, Ringleben-Gebesee, Straußfurt, Greußen, Sondershausen, Wolframshausen und Nordhausen halten wird.

7. Bis wann wird diese angestrebte Zielfahrzeit von unter einer Stunde in der genannten Relation fahrplanwirksam?

Antwort:

Ob die ursprünglich angestrebte Zielfahrzeit von unter einer Stunde nach Abschluss der Baumaßnahmen realisiert werden kann und fahrplanseitig hinsichtlich der Knotenstruktur zielführend ist, kann erst nach Abschluss der Planungen des Infrastrukturbetreibers beantwortet werden.

8. Werden nach den SPNV-Planungen des Freistaats Thüringen auch mittel- und langfristig alle heute bedienten Zwischenhalte der Strecke Erfurt–Nordhausen bedient und wenn nein, welche Haltepunkte zwischen Erfurt und Nordhausen sollten mittel- und langfristig im Schienenpersonennahverkehr aus welchen Gründen nicht mehr bedient werden?

Antwort:

Ja

9. Plant die Landesregierung mittelfristig beziehungsweise mit der Betriebsaufnahme des Nordthüringennetzes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 die Etablierung eines klar strukturierten Schnell-Langsam-Konzepts zwischen Erfurt und Nordhausen, bei dem der Regionalexpress (RE) zwecks Erzielung attraktiver Reisezeiten nur die wichtigsten Halte und die Regionalbahn zur Erschließung der Fläche alle Zwischenhalte bedient? Wenn ja, wie soll das Konzept konkret aussehen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ja; im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

10. Welche Streckengeschwindigkeit ist nach Abschluss der Arbeiten in allen vier ausstehenden Projektabschnitten zwischen Erfurt und Nordhausen zulässig (bitte abschnittsweise angeben)?

Antwort:

Es ist keine "abschnittsweise Streckengeschwindigkeit" definiert, vielmehr variiert die Streckengeschwindigkeit auch innerhalb der einzelnen Streckenabschnitte. Erst nach Abschluss der Planungen sowie finaler Festlegung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen wird das Geschwindigkeitsprofil feststehen.

11. Welches Geschwindigkeitsprofil ergibt sich nach Abschluss des Streckenausbaus nach Kenntnis der Landesregierung für die Gesamtstrecke Erfurt–Nordhausen unter Zugrundelegung der jetzigen Fahrzeuge und des gültigen Halteregimes des RE 55 und RE 56 (bitte Fahrschaulinie übermitteln)?

Antwort:

Das Geschwindigkeitsprofil der Strecke ist grundsätzlich unabhängig von den eingesetzten Fahrzeugen. Das Geschwindigkeitsprofil kann erst nach Abschluss der Planungen sowie finaler Festlegung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen benannt werden.

12. Welches Geschwindigkeitsprofil ergibt sich nach Abschluss des Streckenausbaus nach Kenntnis der Landesregierung für die Gesamtstrecke unter Zugrundelegung der ab Fahrplanwechsel 2028 zum Einsatz kommenden Fahrzeuge (Battery Electric Multiple Unit LG entsprechend des Anforderungsprofils der SPNV-Ausschreibung für das Nordthüringennetz) und des gültigen Halteregimes des RE 55 und RE 56 (bitte Fahrschaulinie übermitteln)?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen. Durch den Einsatz der tendenziell spurtstärkeren batterieelektrischen Fahrzeuge können Fahrzeitvorteile generiert werden.

In Vertretung

Prof. Dr. Ing. Schöning  
Staatssekretärin