



Zukunft konkret - Verkehrskonzept Thüringen 2015 ff

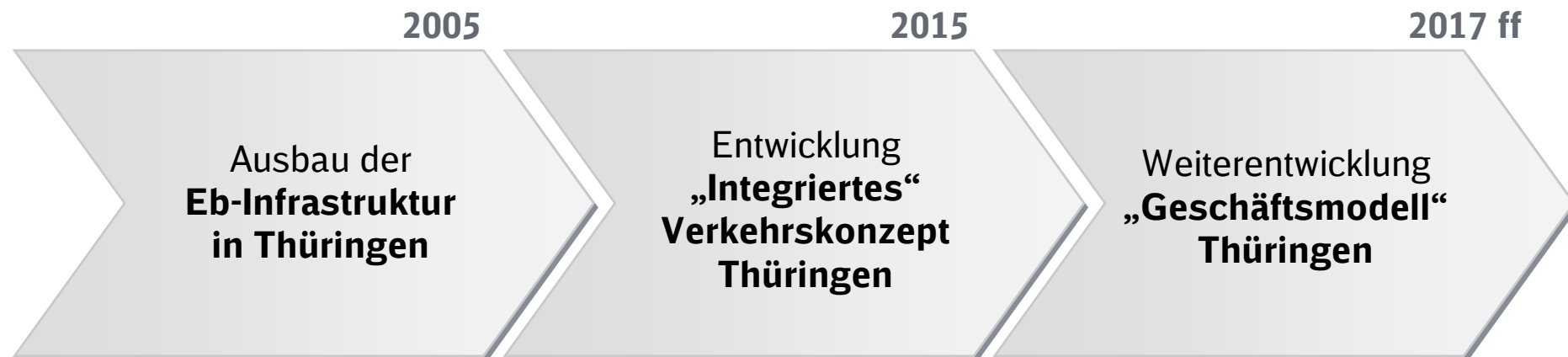
- erwicon -

Deutsche Bahn AG

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Thüringen

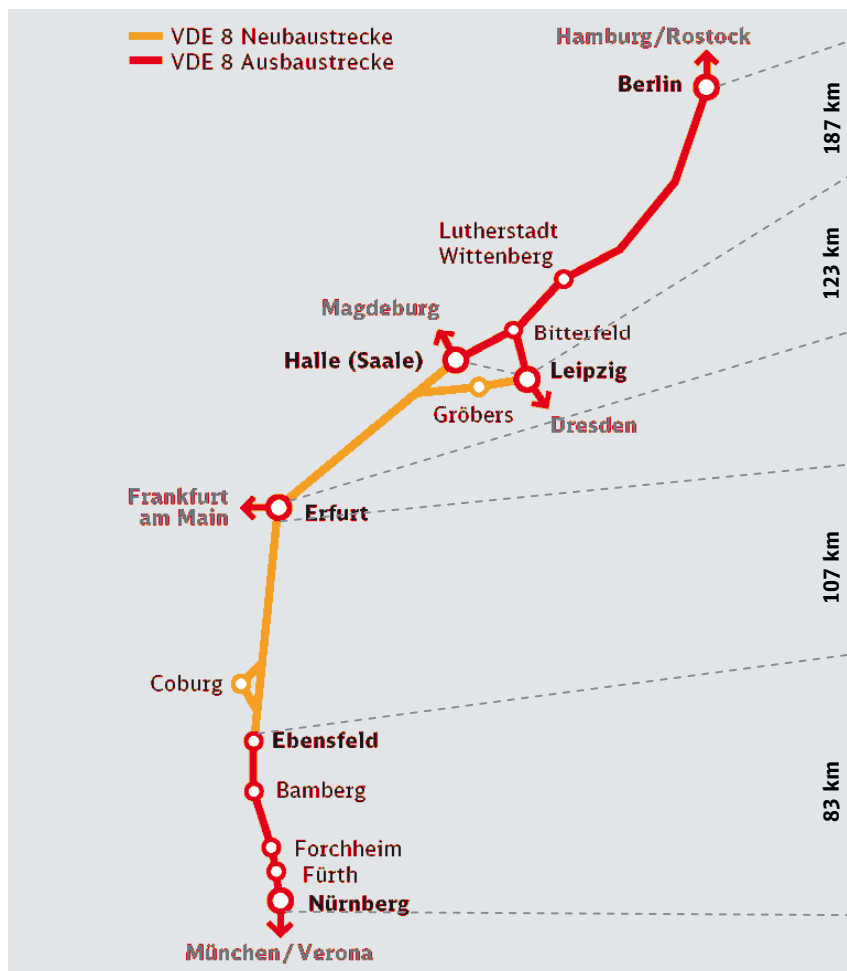
Volker Hädrich

08.06 2012



Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 die Hochgeschwindigkeitsverbindung Nürnberg–Berlin liegt im Zeit- und Budgetplan

Projektstatus VDE 8 (31.12.2011)



GWU	Rest 2011ff	Vergeben	Jahresscheibe 2011	Fertigstellung
-----	-------------	----------	--------------------	----------------

Investitionen VDE 8.1 ABS/NBS und VDE 8.2 Bau und Planungskosten EIU DB Netz, St&S und Energie

Investitionen	Ist kum. bis 12/2010	Ist 2011	Summe Ist kum. bis 12/2011
VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	ca. 1.680 Mio. EUR	ca. 540 Mio. EUR	ca. 2.220 Mio. EUR
VDE 8.2 Erfurt - Halle/Leipzig	ca. 1.720 Mio. EUR	ca. 230 Mio. EUR	ca. 1.950 Mio. EUR
Summe	ca. 3.400 Mio. EUR	ca. 770 Mio. EUR	ca. 4.170 Mio. EUR

Gesamtvorhaben VDE (incl. 8.1 Bln – HI/Lpz, fertig seit 2006)

VDE 8 gesamt	10.331	4.622	6.529	730	55%
-----------------	--------	-------	-------	-----	-----

VDE 8.1 NBS Ebensfeld – Erfurt

- „wir sind fast durch“ -



Ziel:

- Herstellen eines Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin-München. Inbetriebnahme: 2017.

Meilensteine 2011:

- 4 Tunnelan- und 10 Tunneldurchschläge
- 02.03.2011 Lückenschluss der Ilmtalbrücke (1.681 m)

Höhepunkte 2012:

- 06.03.2012 Durchschlag des 1490 m langen Tunnels Fleckenberg, 14ter und somit letzter Tunnel in Thüringen
- **Letzter Durchschlag der VDE 8.1 NBS 09/2012** Tunnel Höhenberg
- Ausschreibung der Festen Fahrbahn – Mittel- und Südlos

Knoten Erfurt

- der Bahnhof ist komplett, Schwerpunkt jetzt Anbindung der NBS -



Ziel:

- Modernisierung der Personenverkehrsanlagen
- Höhere Leistungsfähigkeit, Qualitätsverbesserung in der Betriebsführung und Senkung der Betriebskosten
- Trennung der Verkehrsströme des Güterverkehrs und des schnellen Personenverkehrs

Höhepunkte 2012:

- 28.05.12 erste Inbetriebnahme nach TEIV
- Bauglogistische Einbindung der NBS VDE 8.1 / 8.2
- 30.05.12 Schlussrechnung des Hauptbahnhofs Erfurt

VDE 8.2 Erfurt – Halle / Leipzig

- der „Rohbau“ steht, es läuft die Streckenausrüstung -



Ziel:

- Herstellen eines Teilstücks der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin-München.
- Fahrzeitgewinn der VDE 8.2 von Erfurt nach Leipzig 27 min bzw. nach Halle 46 min. Inbetriebnahme: 2015.

Meilensteine 2011:

- Vergabe der Festen Fahrbahn (System Porr)
- 08.09.11 Lückenschluss Gänsebachtalbrücke (1.056 m)

Höhepunkte 2012:

- Gewinn des Deutschen Brückenbaupreises 2012 Scherkondetalbrücke
Ausgezeichnet als „ästhetisch überzeugendes innovatives Bauwerk und ein Meilenstein des modernen Eisenbahnbrückenbaus für den Hochgeschwindigkeitsverkehr“.
- Baubeginn der Festen Fahrbahn vsl. 07/2012
- Neueröffnung Infocenter nahe Katzendorf am Osterbergtunnel vsl. 04/2012

VDE 8.1 / 8.2 Nürnberg - Erfurt – Leipzig / Halle - 2011 - Ein Jahr der Superlative! -



10 Tunneldurchschläge:

- 04.12.11 Kulchtunnel
- 04.12.11 Lichtenholtunnel
- 29.11.11 Silberbergtunnel
- 29.08.11 Eierbergtunnel
- 01.08.11 Rehbergtunnel
- 21.07.11 Reitersbergtunnel
- 07.07.11 Feuerfelltunnel
- 29.06.11 Bleßbergtunnel
- 17.05.11 Lohmbergtunnel
- 04.05.11 Masserbergtunnel

2 Brückenlückenschlüsse:

- 08.09.11 Gänsebachtalbrücke
- 02.03.11 Ilmtalbrücke

4 Tunnelanschlänge:

- 30.09.11 Höhnbergtunnel
- 26.07.11 Füllbachunnel
- 07.07.11 Rennbergtunnel
- 04.05.11 Rehbergtunnel

Inbetriebnahme:

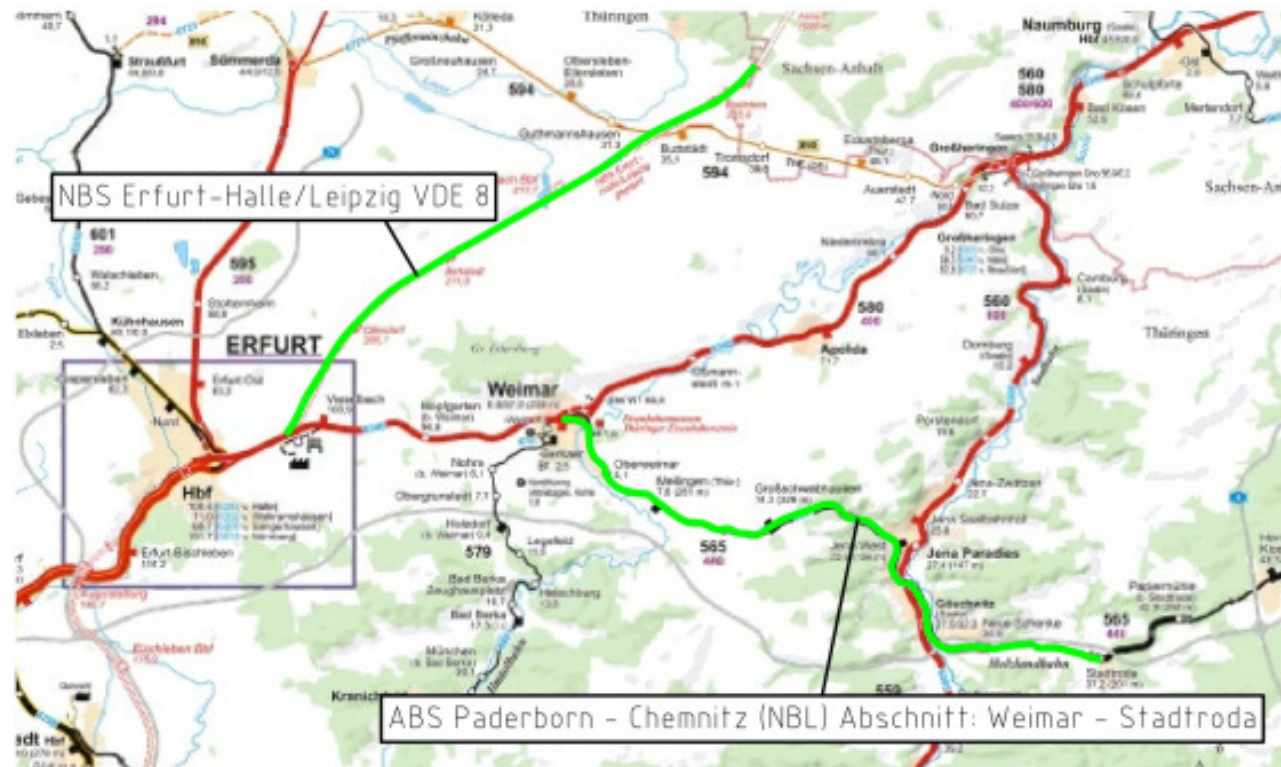
- 21.11.11 4-gleisiger Ausbau
Nürnberg - Fürth

Investitionen DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH

VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	ca. 540 Mio. EUR
VDE 8.2 NBS Erfurt- Leipzig/Halle	ca. 230 Mio. EUR
Summe	ca. 770 Mio. EUR

Erhöhung der Leistungsfähigkeit Weimar – Glauchau

- „MDV, 50 Mio EUR-Paket“ -



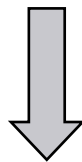
Verkehrliche Bedeutung :

- Anbindung der Städte Weimar, Jena und Gera an HGV-Netz im Knoten Erfurt
- Absicherung der bestellten Verkehrsleistungen durch die Erweiterung Infrastruktur
- Kapazitätserhöhungen und Verkürzung der Reisezeiten durch Geschwindigkeitserhöhungen

Erhöhung der Leistungsfähigkeit Weimar – Glauchau

- Aktueller Status -

Planfeststellungsabschnitt (PFA)	Einreichung Genehmigungsplanung bei EBA	(vsl.) Erlangung Baurecht
PFA 1 (Weimar Mellingen)	02/2012	Anf.2013
PFA 2 (Mellingen-Großschwabhausen)	02/2011	12/2011 (erteilt)
PFA 3 (Jena West – Jena Göschwitz)	02/2012	Anf. 2013
PFA 4 (Neue Schenke – Stadtroda)	04/2011	07/2012



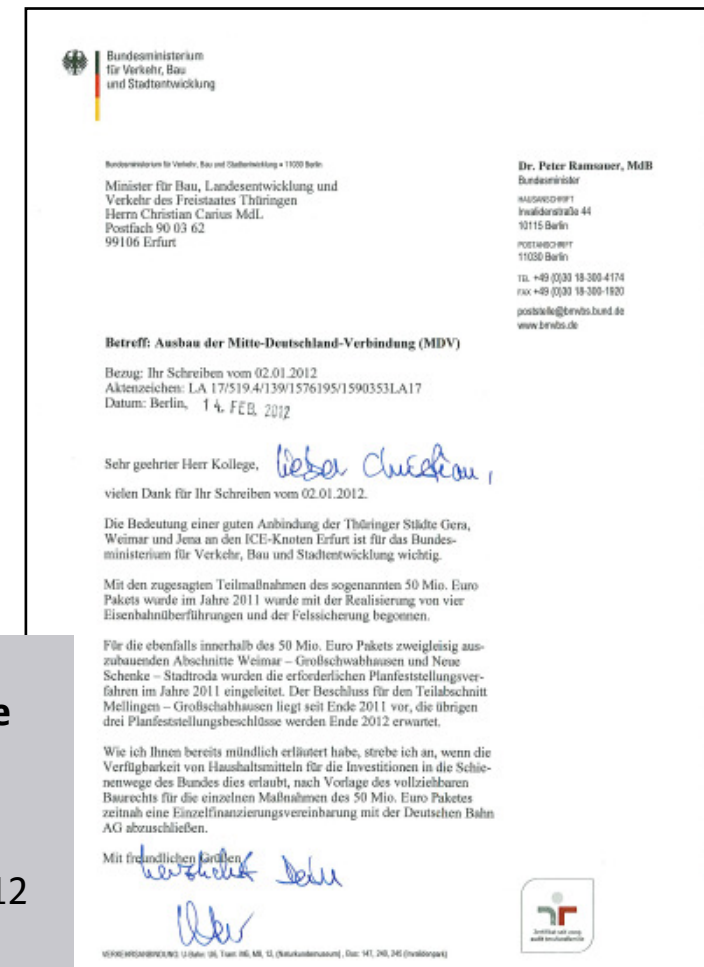
1. Schritt: Planung

- Vorleistung DB
- erfolgskritisch PFA 1 / 3
- aktuell Beteiligung TÖP
- Ziel : Baurecht für alle PFA Jahreswechsel 2012/13



2. Schritt : Abschluß FinVe

- Entscheidung BMVBS)
- Ziel : Ende 2012



Erhöhung der Leistungsfähigkeit Weimar – Glauchau - aktueller Status

TA 23.02.12

50 Millionen für Ausbau der Bahnstrecken durch Thüringen

Der Bund investiert in die nächsten mehrgleisigen Schienenabschnitte zwischen Gera, Jena, Weimar und Erfurt

VON DIETMAR GROSSER

Gera. Im Streit um die Fortsetzung des mehrgleisigen Ausbaus der Schienenstrecke zwischen den Städten Gera, Jena, Weimar und Erfurt wurde eine wichtige Hürde genommen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gab jetzt grünes Licht für weitere 50 Millionen Euro, die in die Modernisierung der Streckenabschnitte Weimar – Großschwabhausen und Neue Schenke-Stadtroda sowie die Bahnhöfe Jena-West und Göschwitz fließen sollen.

Das Bundesverkehrsministerium habe die Mittel jetzt zugesagt, bestätigte Thüringens Verkehrsminister Christian Carius (CDU) gestern gegenüber unserer Zeitung. Voraussetzung sei die Vorlage des Baurechts sowie eine entsprechende Haushaltslage in Berlin.

Das Projekt genieße in der Bundesregierung allerdings die höchste Priorität, so Carius weiter. Er geht deshalb davon aus, dass Ende 2012 für die einzelnen Maßnahmen eine Einzelfinanzvereinbarung mit der Deutschen Bahn abgeschlossen wird.

Ende 2011 hatte das Planfeststellungsverfahren begonnen. 2013 könnte laut Carius der Ausbau starten. „Die Realisierung des Schienen-Projekts ist ein wichtiger Standortvorteil für Thüringen. Denn eine exzellente Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Mobilität und sichere Arbeitsplätze“, erklärte Thüringens Verkehrsminister nach der brieflichen Zusage der Gelder durch Ramsauer.

Aus Sicht von Carius misst das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einer guten Anbindung der Thüringer Städte Gera, Weimar und Jena an den ICE-Knoten Erfurt große Bedeutung zu.

In Ramsauers Schreiben heißt es weiter: „Mit den zugesagten Teilmaßnahmen des sogenannten 50-Millionen-Euro-Paketes wurde im Jahre 2011 mit der Realisierung von vier Eisenbahnüberführungen und der Festsicherung begonnen.“

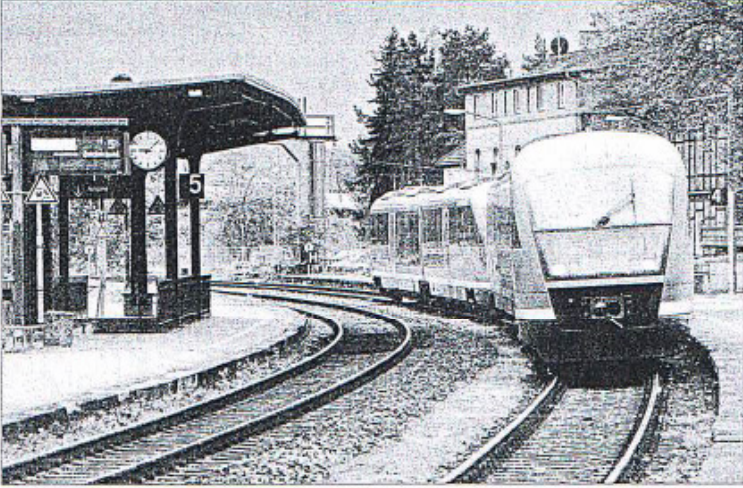
Für die Abschnitte Weimar – Großschwabhausen und Neue Schenke – Stadtroda wurden die Planfeststellungsverfahren im vergangenen Jahr eingeleitet. Für den Teilabschnitt Meiningen – Großschwabhausen ist das Planfeststellungsverfahren seit Ende 2011 abgeschlossen. Das Baurecht für die Maßnahme – eine Voraussetzung für die endgültige Finanzierungszusage des Bundes – soll bis Ende 2012 abgeschlossen sein.

Fertigstellung bis 2015 erwartet

Aus Sicht des Thüringer Verkehrsministeriums ist mit der Fertigstellung der Abschnitte bis zum Jahr 2015 zu rechnen. „Dann fehlt nur noch der letzte Abschnitt bis Gera sowie eine Strecke, die noch elektrifiziert werden muss“, sagte der Ministeriumssprecher Fried Dahmen. Diese beiden Projekte werden in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, der dann nach dem Jahr 2015 in Kraft tritt.

Begrüßt hat die Thüringer FDP die Zusage von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, dass der Bund die Mittel für den weiteren Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung bereitstellt. „Die Freigabe der Finanzen ist eine hervorragende Entscheidung für Thüringen“, erklärte der FDP-Bundestagsabgeordnete Patrick Kurth. „Insbesondere mit Blick auf die Fernverkehrsanbindung Ostthüringens ist der Ausbau wichtig“, so Kurth, der zugleich Sprecher für den Aufbau Ost der FDP-Bundestagsfraktion ist. Nun ginge es aus Sicht der Liberalen auch darum, dass alle Thüringer von der schnellen Verbindung profitieren könnten.

Dafür sei eine gut abgestimmte Taktung der Regionalzüge zwingend notwendig. Ministerpräsidentin Lieberknecht müsse jetzt auch darauf achten, dass die in Zukunft wegfallenden ICE-Halte in Jena und Weimar ausgeglichen werden.



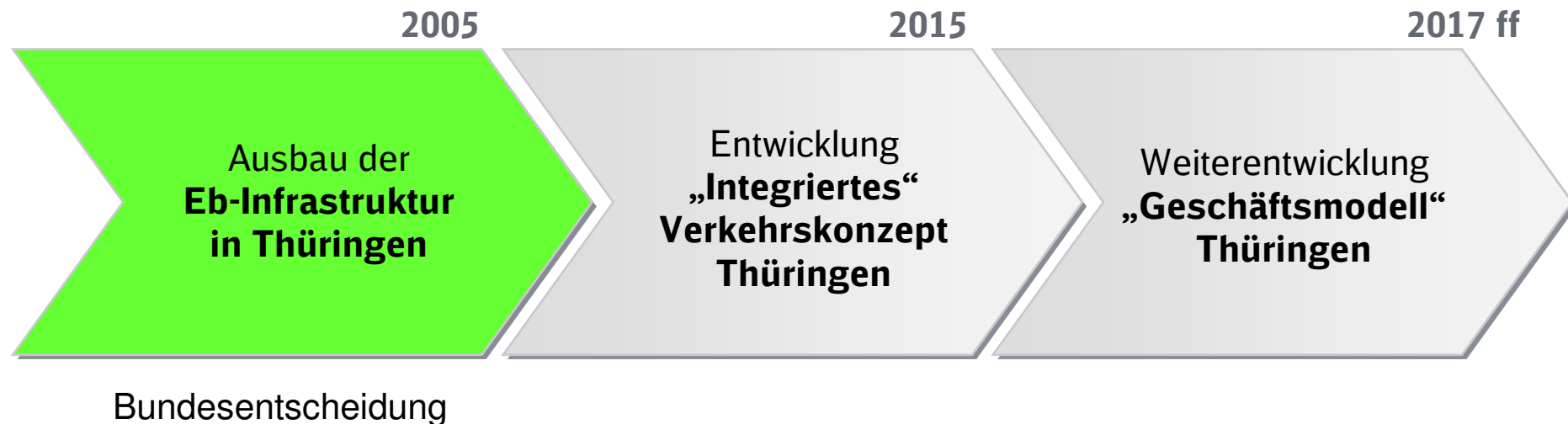
Auch der Bahnhof Jena-Göschwitz wird modernisiert. Foto: Lutz Präger



3. Schritt: Bau

- Ziel : Baubeginn für alle PFA in 2013 / 2014
- Streckenausbau vsl. unter zeitweiser Vollsperrung (Minimierung verkehrlicher Einschränkungen)
- Abschluß in 2015 synchron zur IBN VDE 8.2
- **erweitertes Angebotskonzept SPNV zum Fplw 2015**

Der Freistaat Thüringen liegt im Schwerpunkt des derzeit größten Infrastrukturprojektes der Bundesrepublik Deutschland



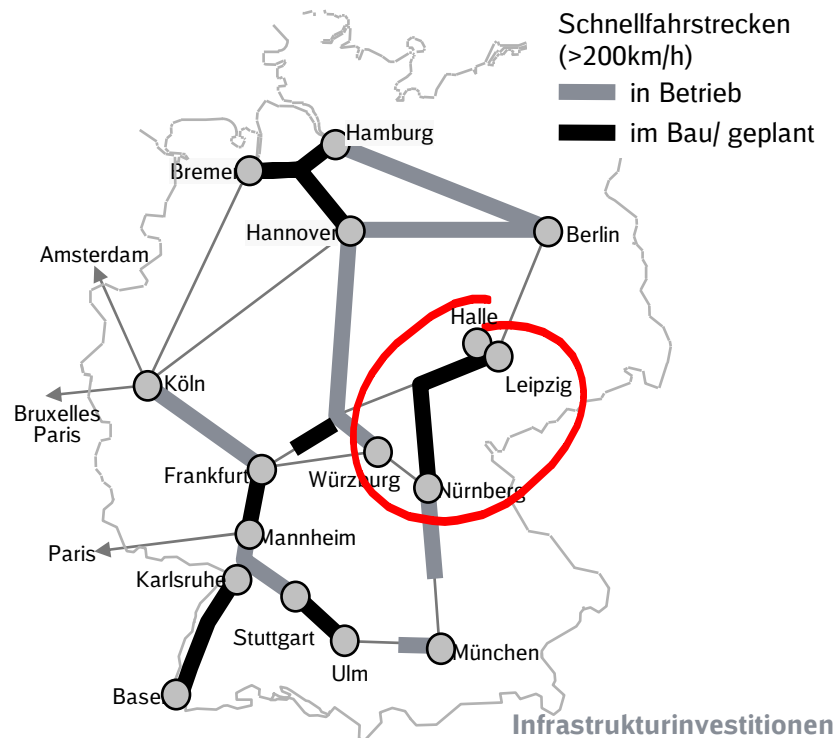
→ TH „profitiert“

- Finanzierung gesichert
- Projekt im Zeit- und Budgetplan
- IBN 2015 / 2017 in Vorbereitung



VDE 8.1/8.2 ist größte Inbetriebnahme des Jahrzehnts – für den gesamten Südosten beginnt damit **ein neues Bahnzeitalter**

VDE 8 ist wichtiger Baustein im HGV-Netz ...

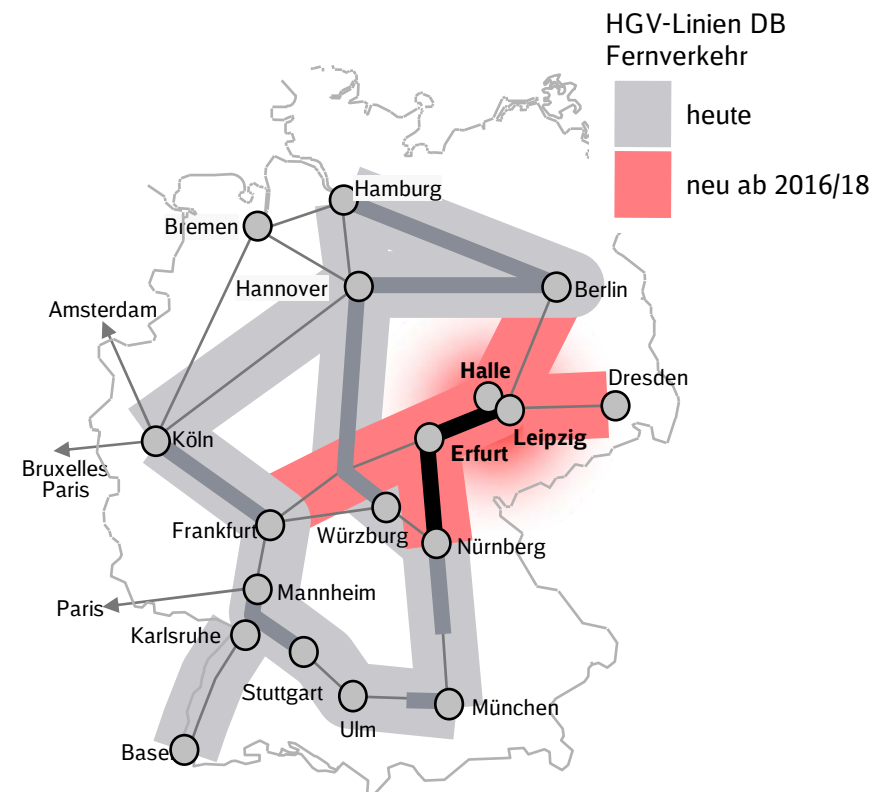


Inbetriebnahmen 2010-2020

- Augsburg-München
- VDE 8.1/8.2**
- Wendlingen-Ulm

~ 8 Mrd. EUR

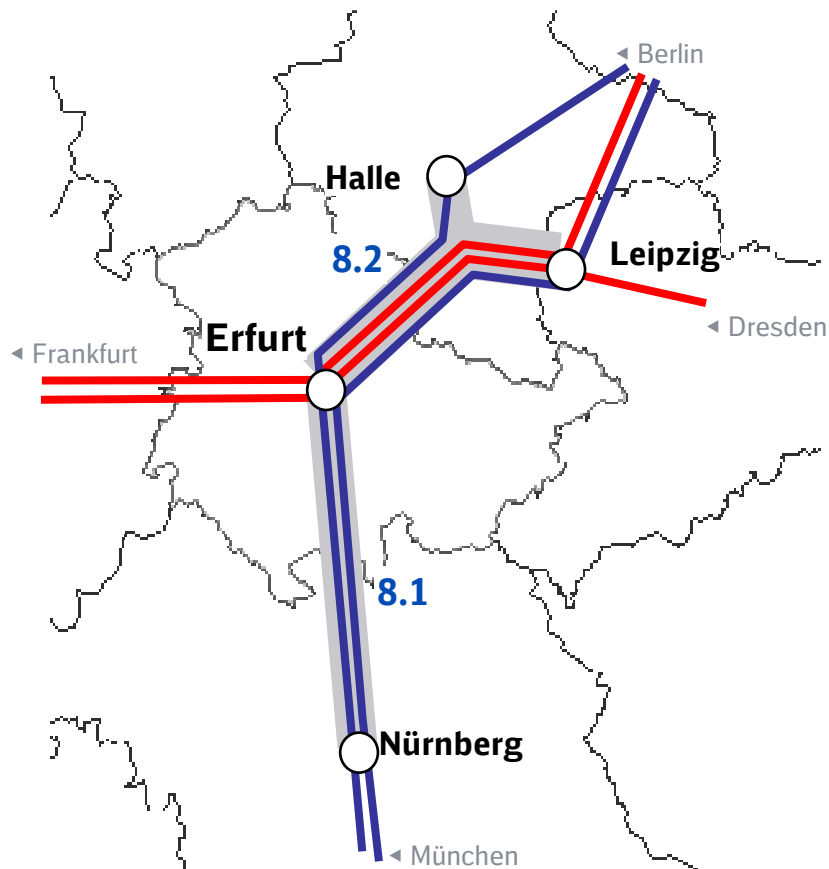
... und rückt den Raum Halle/ Leipzig/ Erfurt ins **verkehrsgeografische Zentrum** Deutschlands



Süd-Osten: Mit neuer Infrastruktur VDE 8 zahlreiche Verbesserungen im Fernverkehrsangebot der DB Fernverkehr AG

Angebotsverbesserungen mit VDE 8 für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

— 2-h-Takt-Linie



Angebot

- **Halle: Deutlich schneller** in München, Frankfurt und Erfurt
- **Leipzig: Stündliche Verbindungen in 5 Richtungen** und deutlich **schneller nach München und Frankfurt**
- **Erfurt: Neuer Kreuzungspunkt der Ostdeutschen HGV-Achsen** – damit **direkt und schneller in Berlin und München**

Angebotsumfang

Ca. **50% mehr Sitzplätze** gegenüber heute auf den Hochgeschwindigkeitskorridoren

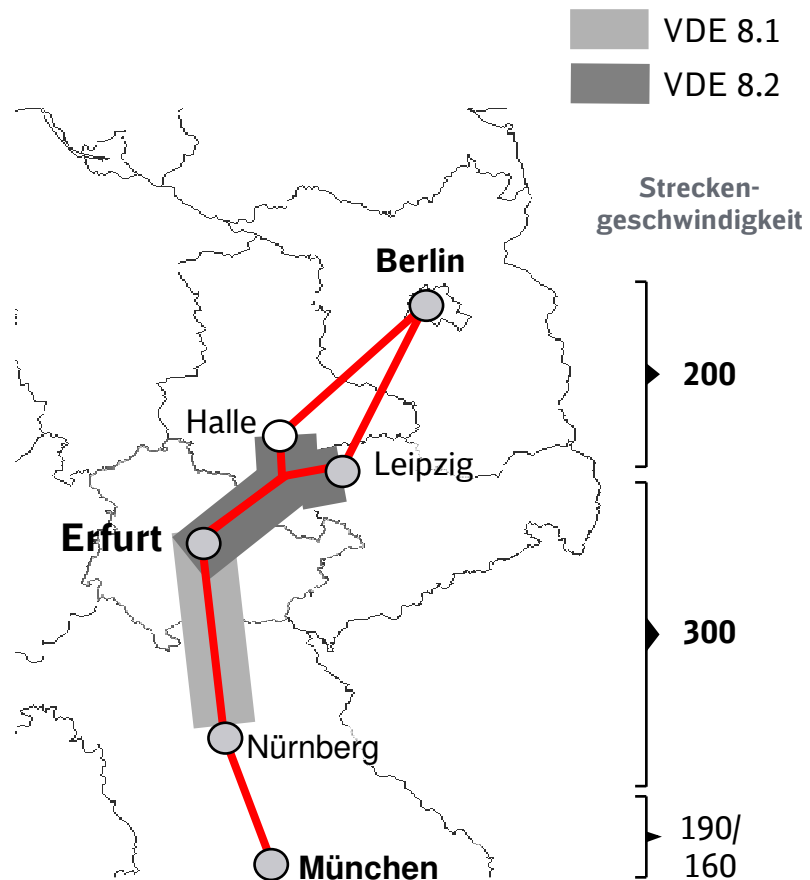
Zugmaterial

100% ICE-Züge voraussichtlich auch von der neuen Zuggeneration ICx

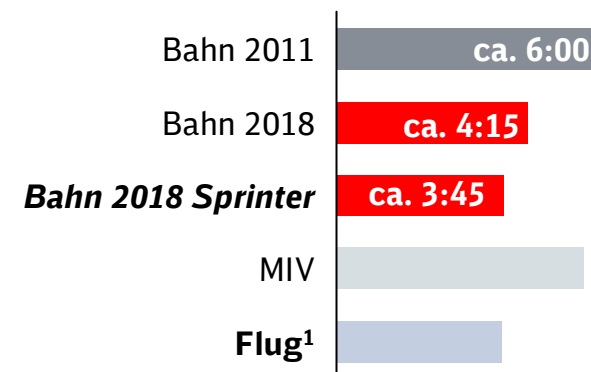
Berlin-München: Fast durchgehende HGV-Strecke macht Bahn wettbewerbsfähig gegenüber Flugverkehr

Planungsstand August 2011

Großräumige Reisezeitenverkürzung mit VDE 8



ICE-Fahrzeiten Berlin-München



1 Vergleich Innenstadt-Innenstadt (incl. Zu-/Abbringer)

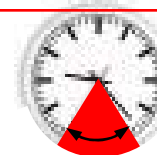
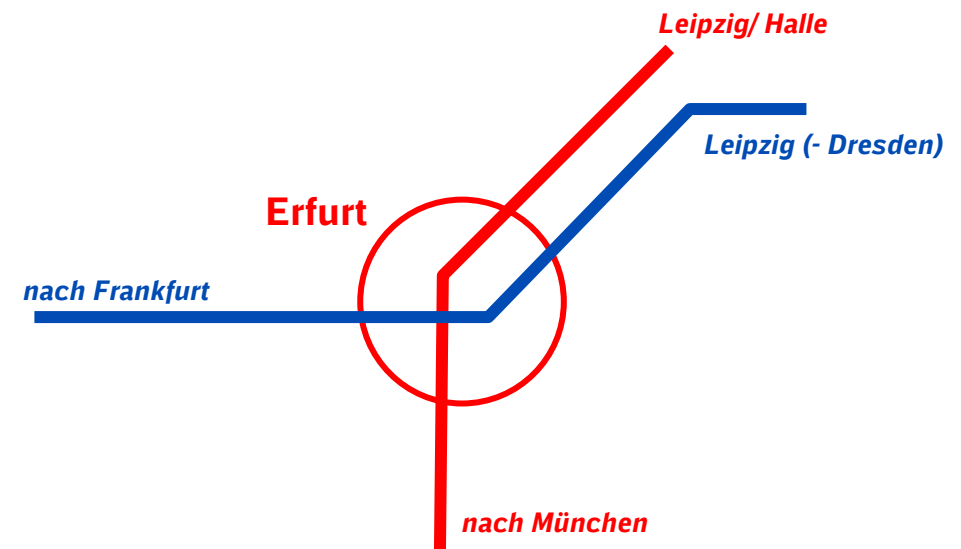
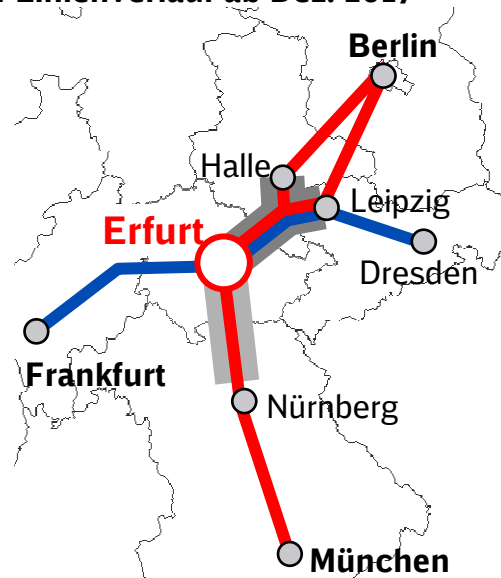
Zur Minute 30 treffen sich alle Fernverkehrslinien im Hauptbahnhof Erfurt und bilden einen idealtypischen Verkehrsknoten

Linienbild und Knotenbildung nach Inbetriebnahme VDE 8

Erfurt liegt ab Dez. 2017 im **Schnittpunkt der ostdeutschen Hochgeschwindigkeitsachsen** ...

... und bildet fernverkehrsseitig einen **idealtypischen Verkehrsknoten** ab

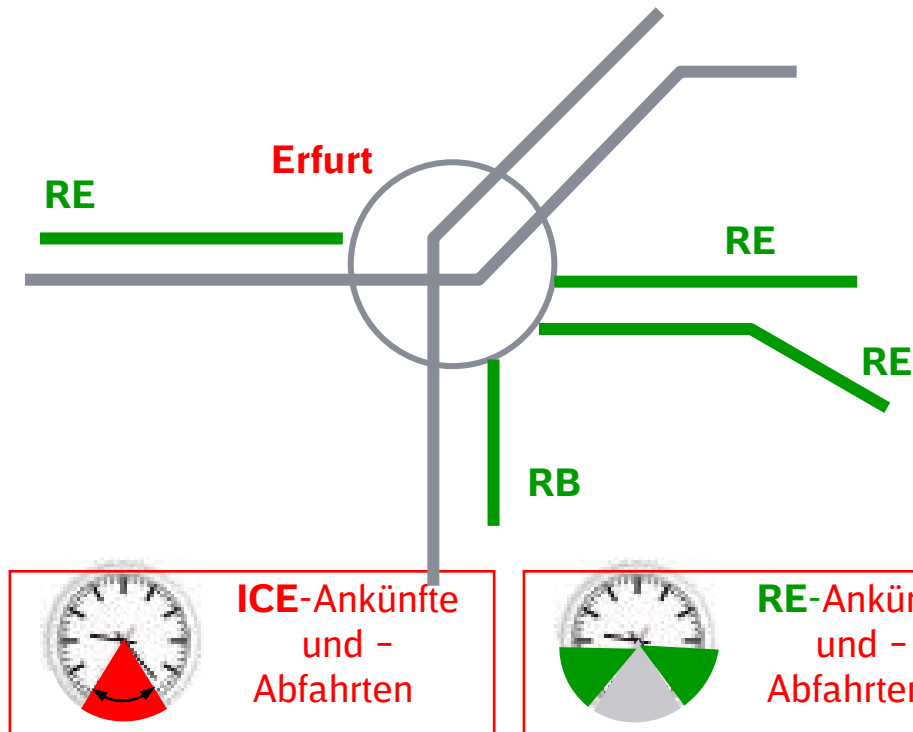
ICE-Linienvverlauf ab Dez. 2017



**Alle ICE-Ankünfte und -
Abfahrten zwischen x.24 und
x.36 Uhr**

Historische Chance nutzen: Hauptschlagadern des RE-Netzes sollten ITF *) - Knoten optimal bedienen

Einmalige Chance ITF-Knoten: Maximierung der Flächenwirkung der neuen Infrastruktur über optimales „Andocken“ an Fernverkehrsknoten...



... ist bereits für weite Teile der Nahverkehrssysteme realisiert

RB Grimmenthal/ Ilmenau/
Saalfeld - Erfurt



RE Halle/ Leipzig - Erfurt



RE Gera-Göttingen



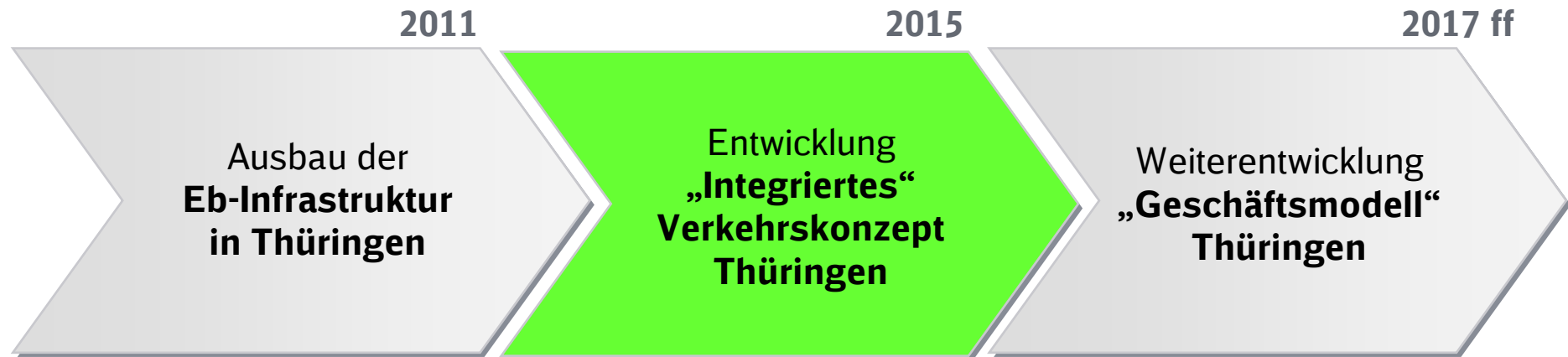
RE zu vervollständigen

*) ITF - Integrierter Taktfahrplan

FREISTAAT
THÜRINGEN



Mit den ICE – Knoten Erfurt rückt Thüringen verkehrlich in die Mitte Deutschlands – eine herausragende verkehrliche Lagegunst



Bundesentscheidung

Zwangsläufige
Konsequenz

→ TH „profitiert“

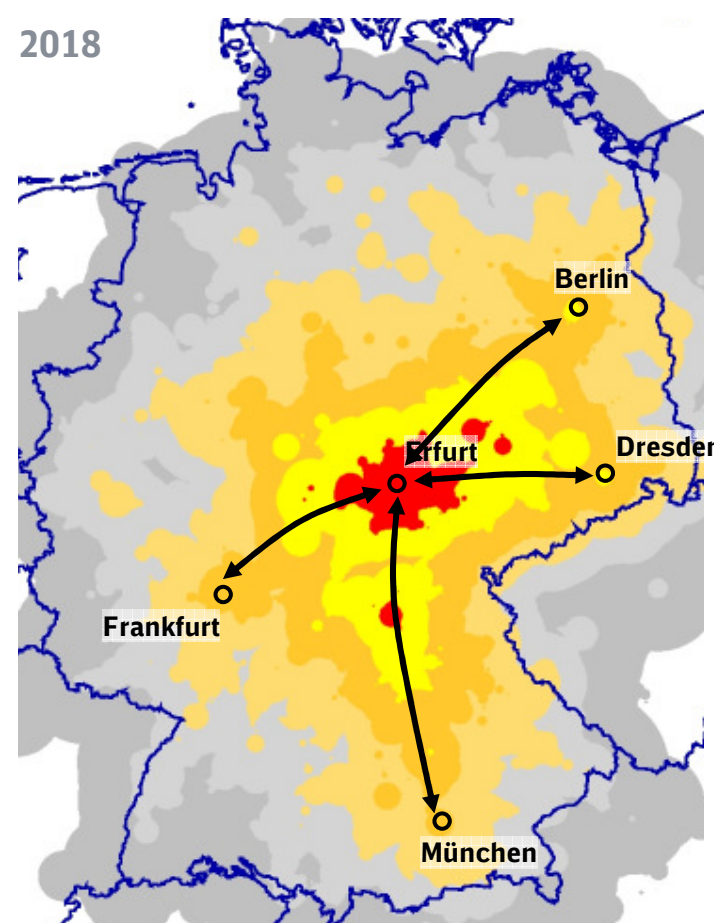
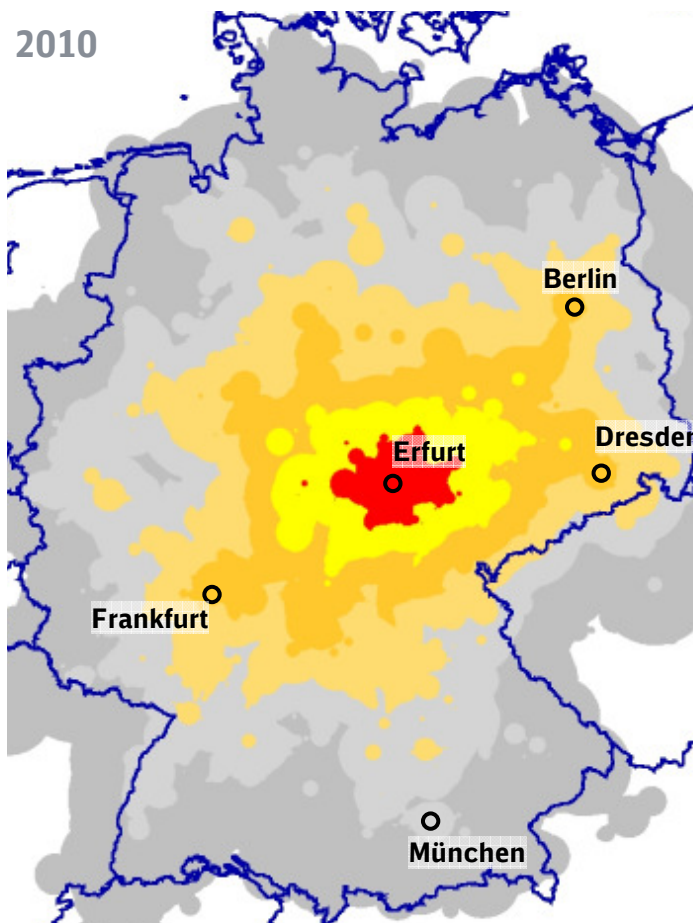
→ TH „gestaltet mit“

- Zusammenarbeit Land / Kommunen / Bahn etabliert
- zielkonforme Vergaben / Ausschreibungen SPNV erfolgt bzw. veröffentlicht

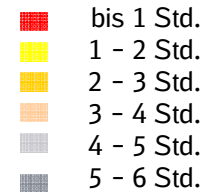


Mit der Inbetriebnahme der VDE 8.1/8.2 bildet Thüringen auch verkehrlich die - „schnelle“ - Mitte Deutschlands

Vergleich Reisezeiten ab Erfurt 2010 vs. 2018 - Isochronendarstellung



Reisezeit



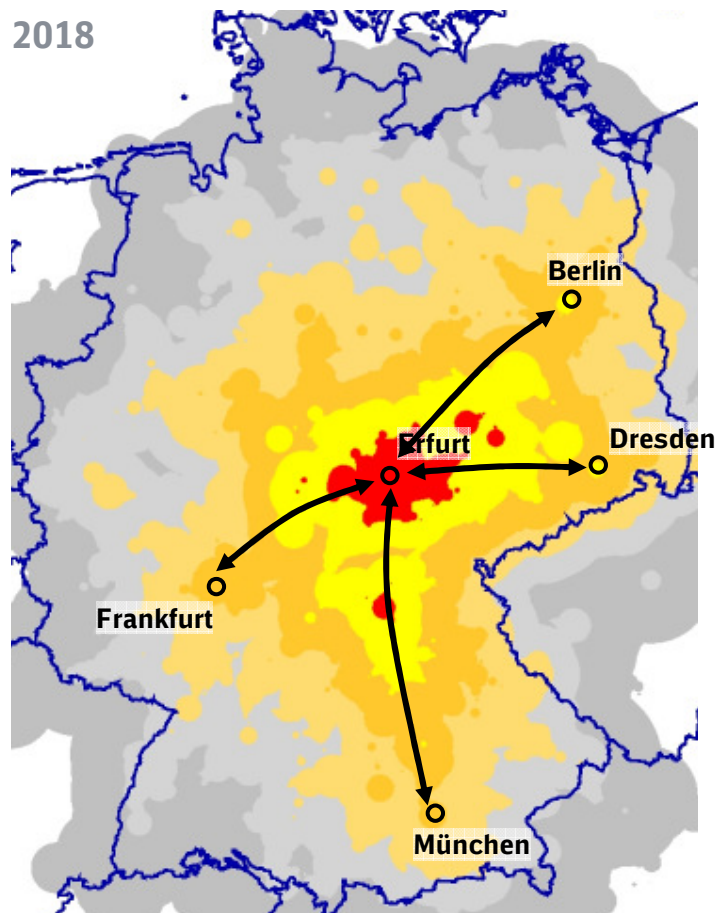
- **Erfurt-München** in ca. **2:30 h** damit 110 Min. schneller
- **Erfurt-Berlin** in ca. **1:45 h** damit 45 Min. schneller
- **Erfurt-Dresden** in ca. **1:50 h** damit 40 min schneller
- **Erfurt-Frankfurt** in ca. **2:10 h** damit 5 Min. schneller

Berücksichtigt sind nur Reiseketten mit maximal 2 Umstiegen

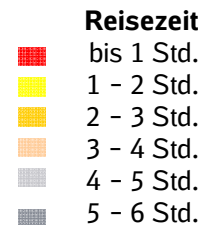
Im Eisenbahnverkehr und im deutschen Straßennetz ist Thüringen ab 2018 hervorragend positioniert

Bahn

2018



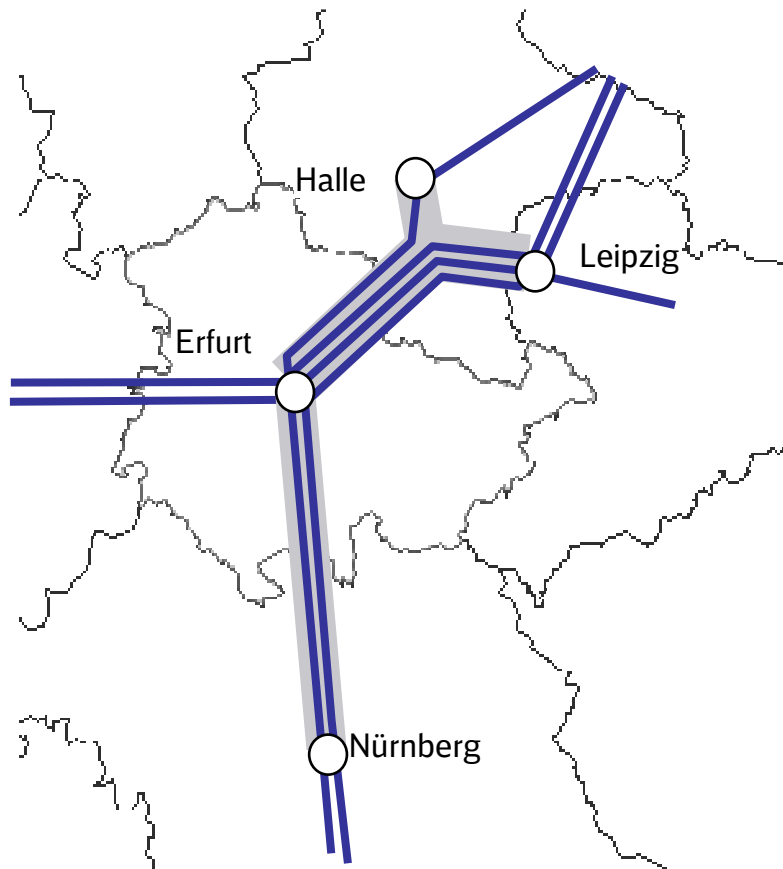
Straße (Autobahnen)



- ICE - Knoten und Autobahnkreuz Erfurt (Fertigstellung Jagdbergtunnel, Durchbindung A71) in dieser Kombination Alleinstellungsmerkmal
- Moderne Verkehrsinfrastruktur als ein Wachstumsmotor für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Freistaates

Mit neuer Infrastruktur VDE 8 zahlreiche Verbesserungen im Fernverkehrsangebot für Thüringen – welche Partizipation an dieser verkehrlichen Lagegunst strebt die Wirtschaft Thüringens an ?

Angebotsverbesserungen mit VDE 8



■ Beibehaltung Stundentakt mit deutlicher Verkürzung Reisezeiten

	heute	VDE 8
- Berlin-München	6.00	4.15
- Leipzig-Frankfurt	3.30	3.00

■ Ausweitung Plätze um bis zu 50% ggü. Status quo

	heute	VDE 8
	27.000/Tag	42.000/Tag

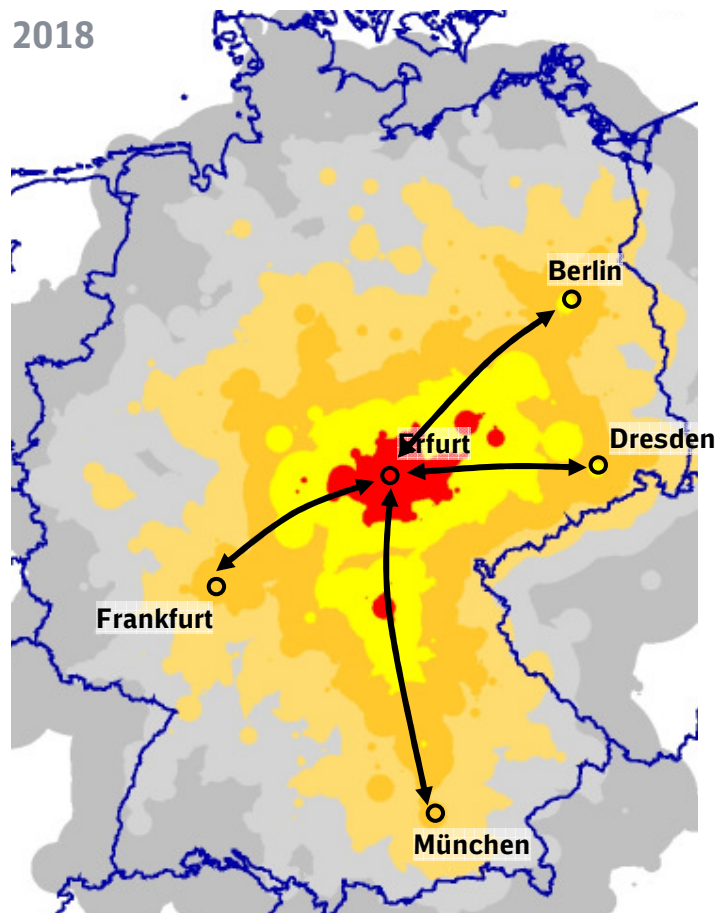
■ Umstellung von 80% auf 100% ICE und perspektivisch Einsatz neuer Fahrzeuge

	heute	VDE 8
- Berlin-München	ICE T	ICx/ICE 3
- Leipzig-Frankfurt	ICE T/IC	ICE T

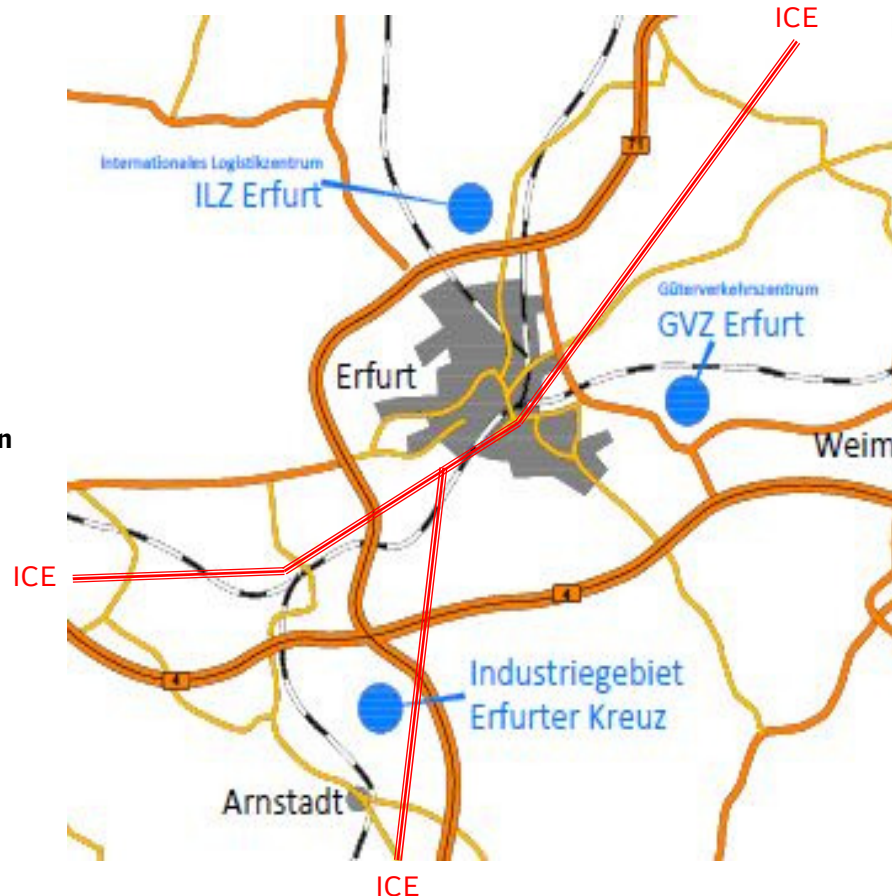
Das Erfurter Umfeld entwickelt sich dynamisch - wichtig wäre, die „letzte Meile“ vom Hbf Erfurt zu den Firmen rund um Erfurt zu schließen

Bahn

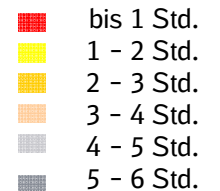
2018



Erfurter Kreuz

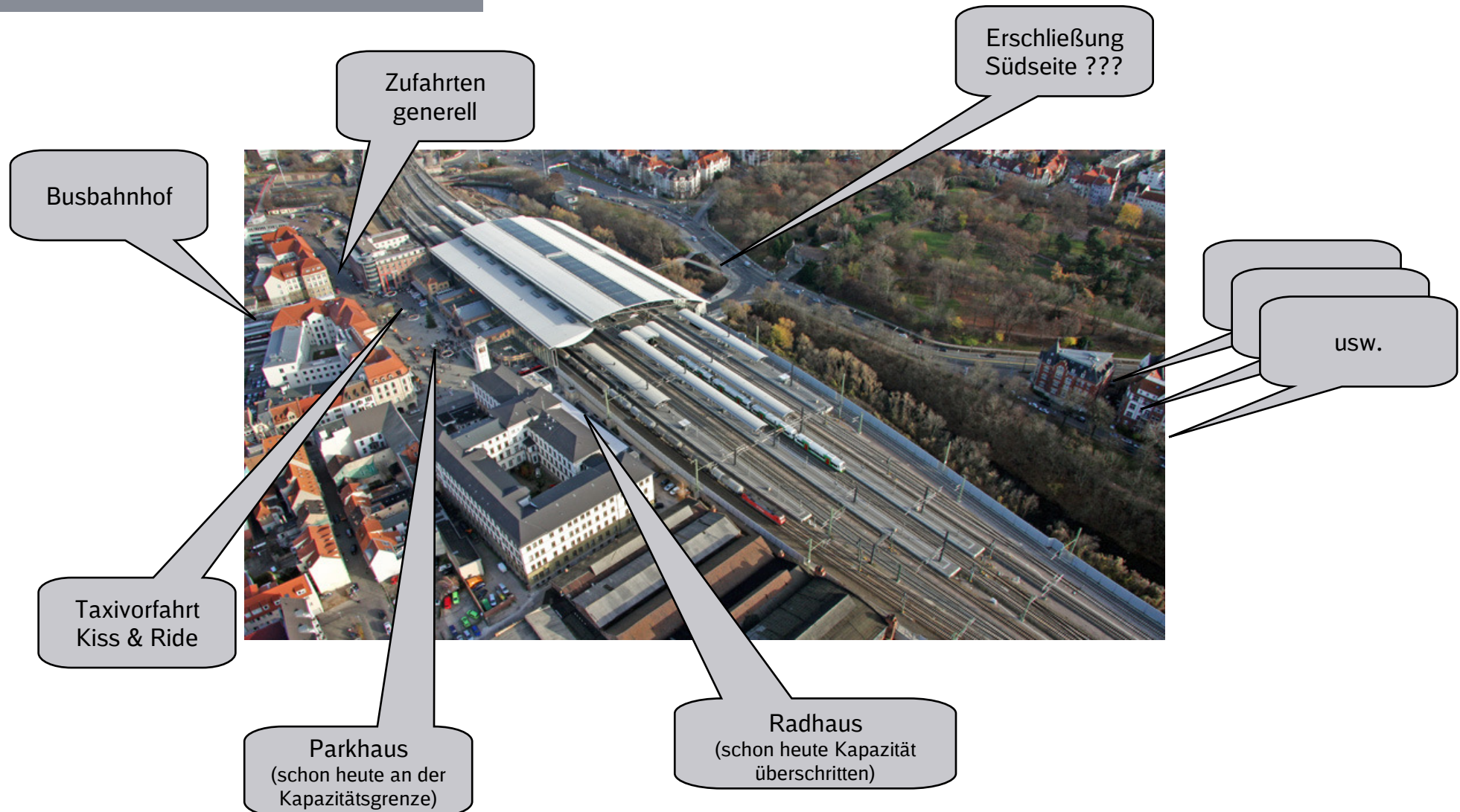


Reisezeit



- Mietwagen
- Elektromobilität
- Taxi
- Shuttle
- Busse
- ...

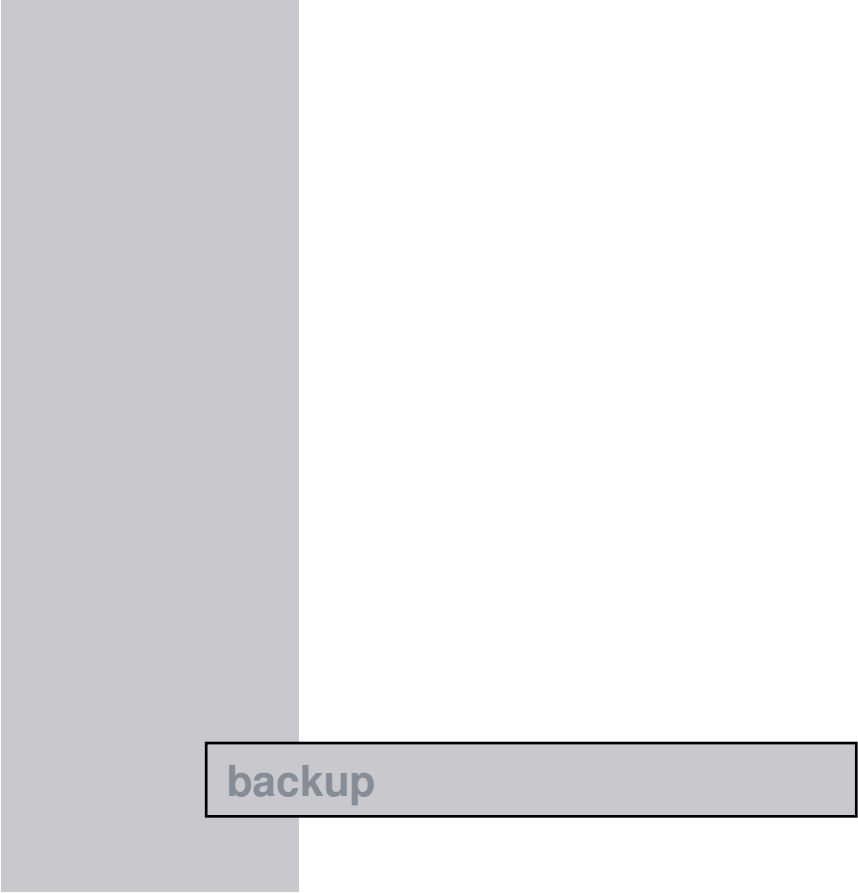
Um den Hbf Erfurt wird es eng – zukunftsgerichtete Dimensionierung der verkehrlichen Erschließung zu diskutieren



Die verkehrliche Lagegunst sollte für die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells des Freistaates genutzt werden – die Zeit drängt !



- Mobilitätspakt TH initiiert
- Stakeholder sensibilisiert
- erste Vorplanungen auf kommunaler Ebene gestartet



backup