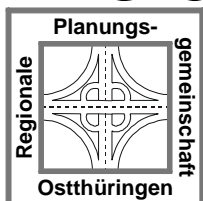


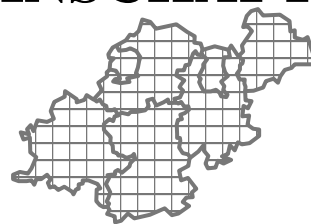
# REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT



## OSTTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts

**Präsidentin**



Regionale Planungsstelle beim  
Thüringer Landesverwaltungsamt • Regionale Planungsstelle Ostthüringen • Postfach 1464 • 07504 Gera

Eisenbahn-Bundesamt  
Postfach 20 04 60  
06005 Halle (Saale)

**ausschließlich per E-Mail an:**  
[Kanzlei-Sb1-erf-hal@eba.bund.de](mailto:Kanzlei-Sb1-erf-hal@eba.bund.de)

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom  
631ppa/012-2316#001

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)  
300.25/8106/24/2023/Be

Gera  
01.11.2023

### **Stellungnahme zur Planfeststellung für das Vorhaben „ABS Weimar-Gera-Gößnitz Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Weimar – Gera – Gößnitz Planfeststellungsabschnitt 2“, Bahn-km 18,807 bis 29,569 der Strecke 6307 Weimar – Gera Hbf in der Stadt Jena und der Verwaltungsgemeinschaft „Südliches Saaletal“**

Sehr geehrte Frau Kaufmann,

mit Schreiben vom 14. September 2023 wurden der Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (RPG Ostthüringen) die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „ABS Weimar-Gera-Gößnitz, Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Weimar – Gera – Gößnitz, Planfeststellungsabschnitt 2“, Bahn-km 18,807 bis 29,569 der Strecke 6307 Weimar – Gera Hbf in der Stadt Jena und der Verwaltungsgemeinschaft „Südliches Saaletal“ zugesendet.

Die RPG OT bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und nimmt mit der bis 23. November 2023 gesetzten Frist wie folgt Stellung.

#### **Rechtsgrundlagen**

Den maßgeblichen normativen Kern zur raumordnerischen Beurteilung des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens bilden rechtskräftige Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf Landes- und Regionalebene.

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf Ebene der Regionalplanung mit Bezug zum Eisenbahnverkehr ergeben sich für die Planungsregion Ostthüringen aus dem Regionalplan Ostthüringen 2012 (RPO 2012), in Kraft getreten am 18. Juni 2012 (Bekanntmachung der Genehmigung Thüringer Staatsanzeiger Nr. 25/2012). Der Regionalplan Ostthüringen wird derzeit fortgeschrieben. Der 2. Entwurf des geänderten Regionalplans Ostthüringen (RPO-E 2023, Beschluss-Nr. PLV 25/03/23 vom 02.06.2023) befand sich bis einschließlich 25. September 2023 in der öffentlichen Anhörung/Beteiligung. Der RPO-E 2023 verdrängt den 1. Entwurf aus dem Jahr 2018 vollständig.

PRÄSIDENTIN: LANDRÄTIN FRAU MARTINA SCHWEINSBURG ● LANDRATSAMT GREIZ ● DR. RATHENAU-PLATZ 11 ● 07973 GREIZ  
☎ 03661 / 876-101 ● FAX 03661 / 876-244

REGIONALE PLANUNGSSTELLE BEIM THÜRINGER LANDESVERWALTUNGSAMT ● PUSCHKINPLATZ 7 ● 07545 GERA ● ☎ 0361 / 57334-4410, -4418 ● FAX 0361 / 57334-4413 ● E-MAIL: REGIONALPLANUNG-OST@TLVWA.THUERINGEN.DE

SPARKASSE GERA-GREIZ ● SWIFT-BIC: HELADEF1GER ● IBAN: DE81 8305 0000 0000 0187 08

Die o. g. Regionalpläne bzw. deren Entwurfsstände sind unter nachfolgendem Link auf der Homepage der RPG OT im Internet eingestellt und stehen zum Download bereit:

<https://regionalplanung.thueringen.de/ostthueringen/regionalplan-ostthueringen>

### **Erläuterungsbericht: Allgemein**

Im Erläuterungsbericht wird u. a. auf den Antragsgegenstand eingegangen. Im Abschnitt 1.2 werden dabei Folgemaßnahmen der Elektrifizierung an bestehenden Infrastrukturanlagen aufgelistet. Im Ergebnis der Auswertung der Antwort zur Kleinen Anfrage (BT-Drs. 19/32323 v. 01.10.2021) vermisst die RPG OT folgende Punkte im Abschnitt 1.2, die zu ergänzen sind:

- Gleisverlängerungen für den Güterverkehr in den Bahnhöfen Hermsdorf-Klosterlausnitz, Gera, Ronneburg und Nöbdenitz geplant (im Erläuterungsbericht wird von drei Gleisverlängerungen gesprochen, in der Beantwortung der o. g. Kleinen Anfrage werden vier Bahnhöfe benannt)  
Es sollen die drei Gleisverlängerungen namentlich im Bericht genannt und die vierte fehlende hinzugefügt werden oder es sollte eine Begründung bzgl. der Umsetzung von lediglich drei Gleisverlängerungen im Erläuterungsbericht geben.
- Maßnahmen zur Kapazitätssteigerungen (nur die im Erläuterungsbericht zu ergänzenden Maßnahmen sind folgend aufgelistet):
  - Verkürzung der Zugfolgezeiten durch Blockverdichtungen,
  - Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen Weimar, Gera und Ronneburg
  - Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen für den konventionellen Schienenverkehr entlang der Gesamten Strecke

Im Abschnitt 1.2 sollen alle Maßnahmen berücksichtigt werden die mit der Elektrifizierung, Geschwindigkeitserhöhung, Zweigleisigkeit sowie Verkehrsverdichtungen einhergehen, da diese auch die Grundsätze der Raumordnung widerspiegeln. So heißt es im RPO-E 2023 G 3-2: „Zur Entwicklung und Stärkung des Oberzentrums Gera soll das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) verbessert werden. Insbesondere entlang der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) soll durch geeignete Maßnahmen der SPFV ertüchtigt werden.“ Demnach sind zur Etablierung eines regelmäßigen SPFV u. a. die Blockverdichtung, die Erhöhung der Einfahrtgeschwindigkeit sowie weitere geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen notwendig. Ebenso soll nach den Grundsätzen der Raumordnung auch der SPNV entlang der MDV gestärkt und verdichtet werden (siehe G 3-7 RPO-E 2023). Im Zusammenspiel mit dem weiterhin zu stärkenden Güterverkehr ist dies nur möglich, wenn die Bahnsteigverlängerungen, Überleitungen, Blockverdichtungen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit auch umgesetzt werden.

Des Weiteren und diesem Themengebiet zweckdienlich ist die Ausrüstung der MDV mit dem ETCS-Standard. Aus dem Erläuterungsbericht und weiteren Planunterlagen gehen Pläne einer möglichen ETCS-Ausrüstung nicht hervor. Dabei ist eine europaweite Einführung von ETCS an eine europäische Vorgabe gekoppelt (EU-Richtlinie 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft). Die ETCS-Streckenausrüstung soll im Zuge der Elektrifizierung kombiniert werden, um weitere Streckensperrung kurz nach der Elektrifizierung zu vermeiden und die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu steigern. In der 3. Sitzung des Lenkungskreises MDV (02.06.2021 in Erfurt) wurde von Vertretern der Deutschen Bahn AG herausgestellt, dass die ETCS-Ausrüstung für die MDV geprüft wird. Ein Ergebnis bleibt auch dieser Erläuterungsbericht schuldig.

Die MDV als bedeutende West-Ost-Achse soll wieder durchgängig mit Fernverkehrszügen (mindestens IC) bedient werden. Die SPFV-Verbindung nach Osten darf dabei nicht in Chemnitz enden, sondern muss bis nach Dresden fortgeführt werden. Dies wird in den Grundsätzen der Raumordnung (G 3-1 und G 3-2 RPO-E 2023) begründet dargestellt. Auch wird diese Forderung

der Verlängerung des SPFV-Linie 51 auf der MDV immer wieder von den verschiedenen Akteuren/Interessensverbänden (u. a.: Bahngespräch – IC-Knoten Ostthüringen in Jena am 01.06.2023 oder auch Stellungnahme des Bündnis Fernverkehr für Jena an die RPG) vorgetragen. Im Erläuterungsbericht sowie in den weiteren betreffenden Anlagen soll die mögliche Verlängerung der SPFV-Linie 51 bis nach Dresden ausgeführt werden. Wenn also u. a. im Abschnitt 2 von den Vorteilen für Chemnitz gesprochen wird, sollte im Umkehrschluss auch die Bedeutung eines Direktanschlusses nach Dresden für den Ostthüringer Raum herausgestellt werden. Des Weiteren werden im Abschnitt 10.11.2 des Erläuterungsberichts die Vorteile einer Elektrifizierung aufgezählt. Auch an dieser Stelle ist anzumerken, dass mit der Umsetzung der Elektrifizierung ein durchgehender Fernverkehr nicht nur bis Westsachsen, sondern auch bis Ostsachsen (Dresden) möglich sein wird. Dies betrifft ebenfalls den Schienengüterverkehr.

### **Erläuterungsbericht: Brückenbauwerk Remderodaer Straße**

Bezüglich des Brückenbauwerks Remderodaer Straße wurden 3 Varianten geprüft. Die dritte Variante mit Doppelfahrdraht und Ersatzneubau des Brückenüberbaus wird dabei als die Vorzugsvariante geführt. Dem kann soweit gefolgt werden. Jedoch ist nicht ersichtlich, warum der Ersatzneubau des Brückenüberbaus wiederum ein Stahlbetonbauwerk sein muss. Eine Variantenprüfung über mögliche Baustoffe für den Ersatzneubau des Brückenüberbaus wird vermisst. Schneller und effizienter könnte z. B. eine reine Stahlkonstruktion sein, was wiederum Zeit und Kosten spart sowie die deutlich umweltfreundlichere Variante darstellt, da Treibhausgasemissionen eingespart werden können. Dies wäre dann auch im Einklang mit dem Klimaschutzgesetz (vgl. Abschnitt 10.11), da CO<sub>2</sub>-relevante Auswirkungen des Projekts weiter reduziert werden können. Schlussendlich haben Stahlbrücken einen längeren Lebenszyklus.

### **Erläuterungsbericht Ergänzung: Mitbeachtung der Maßnahme Elektrifizierung Trasse Leipzig – Gera**

Die RPG OT weist vorsorglich darauf hin, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, spätestens zum Abschnitt 6 (Gera), aus volkswirtschaftlichen und betrieblichen Gründen auch die für Mitte der 2030er-Jahre durch Mittel des Investitionsgesetz Kohleregionen (Anlage 4, Abs. 2, Lfd.-Nr. 34 zu den §§ 20 und 21 InvKG) avisierte Elektrifizierung der Trasse Leipzig – Zeitz – Gera) berücksichtigt werden soll. Bereits bei der Planung der notwendigen Baumaßnahmen für die Elektrifizierung der MDV soll sichergestellt werden, dass im Raum Gera erneute umfangreiche betriebliche Einschränkungen in Form von längerfristigen Sperrungen durch Baumaßnahmen an der Trasse Leipzig – Gera weitgehend vermieden werden.

### **Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP Anlage 13), Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB Anlage 14) und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS Anlage 16)**

Für den beigefügten LBP und damit ebenfalls für den AFB und die UVS ergehen aus Sicht der RPG-OT folgende Hinweise:

Derzeitig findet der Traktionswechsel des SPFV (IC 51) in Gotha und nicht in Erfurt (Seite 5 LBP, Seite 7 UVS) statt.

Im Abschnitt 1.2.5.1 (LBP Baubedingte Wirkfaktoren) geht nicht hervor, dass es sich hierbei um temporäre Maßnahmen handelt und somit die Wirkungen auf Umweltbelange nur von begrenzter Dauer sind. Des Weiteren wird eine Summierung der Rückschnitts- und Stabilisierungszone aufgrund der charakteristisch unterschiedlichen Maßnahmen als nicht sinnvoll erachtet. Es ist zwar ein Holzbestand von 240.444 m<sup>2</sup> womöglich betroffen, wird jedoch bei weitem nicht abgeholzt bzw. geht verloren. Vielmehr sollen die Flächen durch Unterpflanzung zur Herstellung eines gestuften Waldrandes der betroffenen Stellen verdichtet werden. Auch heißt es in den folgenden Seiten u. a.: „Durch die Vergrößerung der Rückschnitts-/Stabilisierungszone kann zwar allgemein mit dem Verlust an klimatisch/ lufthygienischen Funktionen gerechnet werden. Der Umfang dieser Belastungen ist nicht wirkungserheblich, da sich der gänzliche Verlust von

Gehölzen lediglich auf kleinflächige Bereiche (im Hinblick auf das Verhältnis zur Gesamtfläche) bzw. einzelne Gehölze (u. a. innerhalb der Stabilisierungszone) beschränkt und der Stockaustrieb innerhalb der Rückschnittszone nachwächst.“ (Seite 28 LBP). Damit wird deutlich, dass die Aufführung einer Gesamtsumme in Tabelle 2 (LBP) und Tabelle 3 (AFB) kein verwertbares Ergebnis liefert und somit zu streichen ist.

Im Abschnitt 1.5.1.1 des LBP ist der RPO-E 2023 zu ergänzen. Wie oben bereits angebracht, liegen mit dem RPO-E 2023 insoweit verfestigte Planfestlegungen der Regionalplanung vor, welche zur Beurteilung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen mit herangezogen werden sollten. Lediglich den rechtskräftigen RPO 2012 als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen, greift zu kurz. Dies ist im LBP, AFB sowie in der UVS zu berichtigen und zu berücksichtigen.

Folgende Änderungen ergeben sich demnach in Tabelle 6 (LBP Seite 37) für Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Hochwasserrisiko:

- HW-13 (RPO 2012) = HW-32 Saale – Zeusch bis Wenigenjena (RPO-E 2023)
- HW-15 (RPO 2012) = HW-19 Roda – Ottendorf bis Mündung in die Saale sowie hw-19 Roda (RPO-E 2023)

Hinzuzufügen ist:

- hw-17 Saale – Jena (RPO-E 2023)

Ebenso auf Seite 71 Abschnitt 2.2.4.2.3 des LBP sowie Seite 34 Abschnitt 4.1.3.3 der UVS sind die HQ100 Flächen aus dem RPO-E 2018 zum aktuellen RPO-E (2023) zu korrigieren:

- HW-26 (RPO-E 2018) = HW-32 Saale – Zeusch bis Wenigenjena sowie hw-17 Saale – Jena (RPO-E 2023)
- HW-15 (RPO-E 2018) = HW-19 Roda – Ottendorf bis Mündung in die Saale und hw-19 Roda (RPO-E 2023)

Ohnehin ist unverständlich, warum auf Seite 37 Tabelle 6 des LBP der RPO 2012 herangezogen wurde und auf Seite 71 des LBP der RPO-E von 2018. Am Ende entsteht eine unverständliche und uneinheitliche Zuordnung der Vorranggebiete Hochwasserschutz, welche sowohl im LBP sowie in der UVS zu korrigieren sind.

Die Kulisse der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Freiraumsicherung sowie Landwirtschaftliche Bodennutzung haben sich im Vorhabengebiet zwischen dem RPO 2012 und dem RPO-E 2023 nicht verändert.

Innerhalb des Vogelschutzgebiet „Muschelkalkhänge der westlichen Saaleplatte“ (DE 5135-420) befindet sich das FFH-Gebiet „Leutratal – Cospoth – Schießplatz Rothenstein“ (DE 5135-301). Es liegt zwar innerhalb der Flächenkulisse des Vogelschutzgebiets, sollte jedoch im LBP und in der Natura 2000 – Verträglichkeitsstudie gesondert berücksichtigt werden, da es lediglich einen Abstand von minimal 350 m zum Vorhaben hat (bei Göschwitz). In Tabelle 1 der UVS (Seite 11) wird ersichtlich, dass der Prüfradius für Schutzgebiete bei 1000 m liegt. Eine Begründung, warum das benannte FFH-Schutzgebiet in den hier vorliegenden Unterlagen nicht geprüft wurde, fehlt. Der Managementplan zum FFH-Gebiet „Leutratal – Cospoth – Schießplatz Rothenstein“ vom 20. November 2019 liegt unter nachfolgend genannten Link vor:

<https://natura2000.thueringen.de/download-bereich/ffh-gebiete-map/ffh-gebiet-nr-129-leutratal-cospoth-schiesspl-rothens>

Es wird gebeten, sich auch mit dem FFH-Gebiet „Leutratal – Cospoth – Schießplatz Rothenstein“ (5135-301) auseinanderzusetzen und abzuwägen, ob eine Natura 2000 – Verträglichkeitsstudie notwendig ist. Zumindest muss im LBP und in der UVS (unter anderem im Abschnitt 2.1) darauf eingegangen werden, warum eine Auseinandersetzung eben nicht notwendig ist.

Im Abschnitt 13.1 Alternativenprüfung (UVS) sollte beim Schutzgut Mensch ebenfalls herausgestellt werden, dass durch den Einsatz von modernen elektrisch betriebenen Schienenfahrzeugen es zu geringeren Schallimmissionen kommt, als bei einer dieselbetriebenen Traktion.

Elektrisch betriebene Züge haben üblicherweise einen leiseren Antrieb. Dies könnte ebenfalls beim Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt eine Rolle spielen und zu einer verbesserten Beurteilung der Maßnahme führen.

### **Abschluss**

Bezüglich dem Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, dem Fachbeitrag Wasser-rahmenrichtlinie, den Stellungnahmen zur elektromagnetischen Feldbelastung, den Schall- und Erschütterungsgutachten sowie der Kampfmittelvoruntersuchung ergehen aus Sicht der Regionalplanung keine weiteren Einwände, Hinweise und Anregungen.

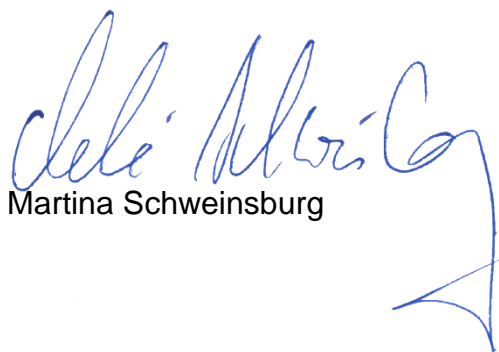
Es ist jedoch abschließend anzumerken, dass die Stadt Jena auf ehemals durch Gleisanlagen genutzten Flächen der Deutschen Bahn eine Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof Jena-West und den südwestlichen Stadtteilen (insb. Campus Beutenberg) plant. Bekannt ist, dass sich die Stadt Jena und die DB AG diesbezüglich in Verhandlungen befindet. Die RPG OT spricht sich dafür aus, dass durch Zusammenarbeit der jeweiligen Akteure sowohl für die Elektrifizierung als auch für den geplanten Radweg gute Lösungen gefunden werden. Der Ausbau des Radwegenetzes wird ohnehin durch Grundsätze der Raumordnung untersetzt (RPO-E 2023, vgl. G 3-22).

Die RPG OT bittet abschließend um eine rasche und möglichst konfliktarme Umsetzung der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, da es sich hierbei um eine der bedeutendsten Maßnahmen der Planungsregion handelt. Die Wichtigkeit des Infrastrukturprojekts hat der Plangeber in einem Grundsatz verankert (RPO-E 2023, vgl. G 3-1) und drängt darauf, dass die Fertigstellung der vollständigen Elektrifizierung das Jahr 2028 nicht überschreiten sollte.

Die in dieser Stellungnahme aufgeführten Bedenken, Hinweise und Anregungen beruhen auf der Maßstabsebene der Regionalplanung und sind daher nur allgemein und mit einer gewissen planerischen Unschärfe verbunden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer vorgebrachten Bedenken, Hinweise und Anregungen und um Beteiligung der RPG OT im weiteren Verfahren.

Mit freundlichem Gruß



Martina Schweinsburg