

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Stephan Kühn, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eingleisige Sanierung von Tunneln an der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte-Warburg)

Die DB Netz AG plant 2015/2016 Tunnelsanierungen auf der Strecke der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte-Warburg). Es ist geplant, dass drei zweigleisige Tunnel zwischen Arnsberg und Brilon nach der Sanierung nur noch eingleisig nutzbar sein werden. Betroffen sind der Glösinger Tunnel (Länge: 687 m), der Freienohler Tunnel (Länge: 650 m) und der Elleringhauser Tunnel (Länge: 1 399 m). Während der Elleringhauser Tunnel aufgrund seiner Länge von über 1 000 m bereits heute nur eingleisig befahren werden darf, genießen die beiden anderen Tunnel bisher Bestandschutz, der durch die Sanierung entfallen würde.

Aufgrund der geringen Entfernung von 3,5 km, soll zudem die gesamte Strecke zwischen Glösinger Tunnel und Freienohler Tunnel zukünftig nur eingleisig befahrbar sein.

Die Region entlang der Oberen Ruhrtalbahn hat sich in Resolutionen gegen den eingleisigen Rückbau ausgesprochen. Ebenso lehnen nach Informationen der Fragesteller der Verkehrsverband Westfalen e. V. (VFW), der Verkehrsclub Deutschland e. V. und der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. den geplanten Rückbau ab.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern zieht nach Kenntnis der Bundesregierung der Rückbau der Strecke von Zwei- auf Eingleisigkeit eine Kapazitätseinschränkung unterhalb 10 Prozent nach sich?
2. Inwiefern sind der Bundesregierung die Ergebnisse der vom Verkehrsverband Westfalen e. V. in Auftrag gegebenen Untersuchung bekannt, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Untersuchung?
3. Bei welchen Baumaßnahmen der Vergangenheit, die einen Rückbau von Bahnstrecken von Zweigleisigkeit auf Eingleisigkeit beinhalteten, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Kapazitätseinschränkungen mit unter 10 Prozent bewertet (bitte Auflistung aller entsprechenden Bauprojekte)?
4. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den entsprechenden Projekten (siehe Frage 3) Neuberechnungen nach Abschluss der Maßnahmen, die höhere Kapazitätseinschränkungen ergaben?

5. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen vor, die zukünftig stagnierende oder rückläufige Verkehrsaufkommen auf der Oberen Ruhrtalbahn prognostizieren?
6. Sieht die Bundesregierung trotz der eingleisigen Sanierung des Glösinger Tunnels, des Freienohler Tunnels und des Elleringhauser Tunnels die Möglichkeit einer zukünftigen Angebotsausweitung, zum Beispiel einer Takterhöhung auf der Strecke der Oberen Ruhrtalbahn, gegeben?
7. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der fehlenden Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken bei den Standards für zweigleisige Tunnelbauten?
8. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den nicht differenzierten Standards von Tunneln auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken zugrunde?
9. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten einer zukünftigen Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken hinsichtlich der Vorgaben für Tunnel, zum Beispiel durch Höchstgeschwindigkeiten für Tunneldurchfahrten?
10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrkosten je Tunnel für eine zweigleisige Sanierung des Glösinger Tunnels, des Freienohler Tunnels und des Elleringhauser Tunnels?

Berlin, den 22. Mai 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion