

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/920 –**

Zustand der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Vorsitzende des Vorstands der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, wird in der Zeitung „DIE WELT“ vom 22. Januar 2014 dahingehend zitiert, dass bei 1 400 Brücken in Deutschland dringender Sanierungsbedarf bestehe und sich der Sanierungsstau auf inzwischen 30 Mrd. Euro belaufe.

1. Inwieweit hält die Bundesregierung den seitens der Deutschen Bahn AG bezifferten Sanierungsrückstand in Höhe von 30 Mrd. Euro für realistisch?

Aus der Berichterstattung der DB AG an den Bund im Rahmen des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts ist dies nicht ersichtlich.

2. Wie hoch fällt der Sanierungsrückstand nach Kenntnis der Bundesregierung im Bundesland Baden-Württemberg aus?
3. Wie viele Eisenbahnbrücken sind in Baden-Württemberg gemäß der DB-Richtlinie 804 dringend sanierungsbedürftig, und wie hoch ist ihr Anteil an der gesamten Anzahl der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg (bitte um eine tabellarische Übersicht)?
4. Welche Eisenbahnbrücken sind in Baden-Württemberg dringend sanierungsbedürftig (bitte um eine tabellarische Übersicht)?
5. In welchem Zustand (Zustandskategorie bzw. Zustandsnote) sind die nicht sanierungsbedürftigen Brücken in Baden-Württemberg (bitte um eine tabellarische Übersicht)?

6. Wie haben sich die Zustandsnoten der Brücken in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren, insbesondere im Zeitrahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG seit dem Jahr 2009, verändert?

Die Fragen 2 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichten werden die Angaben jeweils bundesweit erfasst und veröffentlicht (www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Finanzierung/LuFV/Infrastrukturzustandsbericht/izbinhalt.html, S. 288 ff.).

Im Übrigen handelt es sich um Sachverhalte in der unternehmerischen Verantwortung der DB Netz AG. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

7. Auf welchen Abschnitten des Schienennetzes in Verantwortung der DB Netz AG und auf welcher Gesamtlänge in Baden-Württemberg müssen heute Schienenbahnen aufgrund verminderter Infrastrukturqualität langsamer fahren als vor zehn bzw. fünf Jahren?
8. Bei welchen Brücken bestehen zustandsbedingte Nutzungsbeschränkungen, etwa durch Herabsetzung der zulässigen Radsatz-/Meterlasten oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit?
9. Sind der Bundesregierung zustandsbedingte Mängel an Eisenbahnbrücken bekannt, die dazu geführt haben, dass die Streckenklasse entsprechend herabgestuft werden musste?
Wenn ja, bei welchen Brücken bzw. Strecken trifft dies zu?
10. Bei welchen Brücken bestehen derzeit zustandsbedingt Langsamfahrstellen (bitte zulässige Geschwindigkeit angeben), und wie haben sich dort, ausgehend von der jemals höchsten zulässigen Geschwindigkeit, die zulässigen Geschwindigkeiten entwickelt?
11. Ist es der Bundesregierung bekannt, ob Langsamfahrstellen auf Brücken in das Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten übernommen wurden?
Wenn ja, bei welchen Brücken trifft dies zu?

Die Fragen 7 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichten werden Angaben zu theoretischen Fahrzeitverlusten – nach Anlagenklassen differenziert – jeweils bundesweit erfasst und veröffentlicht (a. a. O., S. 30 ff.). Die Herabstufung von Streckenklassen wird nicht erfasst.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 6 verwiesen.

12. Ist es richtig, dass die Bundesregierung laut eines in der „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ vom 1. Dezember 2013 zitierten Vermerks aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den beklagenswerten Brückenzustand nicht auf eine zu geringe Mittelausstattung, sondern auf unternehmerische Fehlentscheidungen und falsche Prioritätensetzungen der Bahnseite zurückführt, und welche Fehlentscheidungen der Bahnseite hat die Bundesregierung dabei konkret im Blick?

Bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs für eine künftige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat sich gezeigt, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bundesmittel vorrangig dort konzentriert haben, wo sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen zur Anwendung kommen. Diese unternehmerische Fehlallokation führt zusammen mit der zeitlich gestreckten Instandhaltung nun anscheinend zu einem zunehmenden Sanierungsbedarf bei den Brücken.

