

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zustand der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg

Deutschland als Industrieland ist auf eine gute Infrastruktur angewiesen. Diese ist aber bundesweit in einem kritischen Zustand. Das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Deutschland liegt bei 55,9 Jahren. Dieses Durchschnittsalter nimmt immer weiter zu. Erst Ende Januar 2014 hat der Vorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, gesagt, dass in Deutschland bei 1 400 Brücken dringender Sanierungsbedarf besteht und sich der Sanierungstau auf inzwischen 30 Mrd. Euro beläuft. Allein in Nordrhein-Westfalen befinden sich 263 Eisenbahnbrücken in der Kategorie 4 „Gravierende Schäden, wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich.“ (siehe Bundestagsdrucksache 18/1255).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg dringend sanierungsbedürftig, und wie hoch ist ihr Anteil an der gesamten Anzahl der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg (bitte tabellarische Übersicht)?
2. Welche Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg dringend sanierungsbedürftig (bitte tabellarische Übersicht mit Nennung der jeweiligen RB-Zugverkehre (RB: Regionalbahn) durchschnittlich pro Tag, RE-Zugverkehre (RE: Regional-Express) durchschnittlich pro Tag, Güterverkehre durchschnittlich pro Tag, Fernverkehre durchschnittlich pro Tag und weiterer Bau- und Sanierungsmaßnahmen an der jeweiligen Strecke)?
3. In welchem Zustand (Zustandskategorie bzw. Zustandsnote) sind nach Kenntnis der Bundesregierung die nicht sanierungsbedürftigen Brücken in Baden-Württemberg (bitte tabellarische Übersicht mit Nennung der jeweiligen RB-Zugverkehre durchschnittlich pro Tag, RE-Zugverkehre durchschnittlich pro Tag, Güterverkehre durchschnittlich pro Tag, Fernverkehre durchschnittlich pro Tag und weiterer Bau- und Sanierungsmaßnahmen an der jeweiligen Strecke)?
4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung 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?

5. Auf welchen Abschnitten des Schienennetzes in Verantwortung der DB Netz AG und auf welcher Gesamtlänge müssen nach Kenntnis der Bundesregierung heute Schienenbahnen in Baden-Württemberg aufgrund verminderter Infrastrukturqualität langsamer fahren als vor zehn bzw. fünf Jahren?
6. Bei welchen Brücken in Baden-Württemberg bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zustandsbedingte Nutzungsbeschränkungen, etwa durch Herabsetzung der zulässigen Radsatz-/Meterlasten oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit?
7. Bei welchen Brücken in Baden-Württemberg bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit zustandsbedingt Langsamfahrstellen (bitte zulässige Geschwindigkeit angeben), und wie haben sich dort, ausgehend von der jeweils höchsten zulässigen Geschwindigkeit, die zulässigen Geschwindigkeiten entwickelt?

Berlin, den 5. Juni 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion