

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg**

Unabhängige Kommissionen schätzen den Bedarf für die nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf 7,2 Mrd. Euro pro Jahr (Abschlussbericht der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Vorsitz von Bundesminister a. D. Kurt Bodewig). Davon entfallen 1,4 Mrd. Euro auf die Schiene. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, beziffert den Bedarf auf insgesamt 30 Mrd. Euro.

16 Kleine Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachten ans Licht, dass sich knapp 5 Prozent der insgesamt 25 134 Eisenbahnbrücken in Deutschland in einem solch schlechten Zustand befinden, dass eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich ist und letztlich nur noch der Abbruch bleibt. Auf Baden-Württemberg bezogen trifft dies auf 101 der insgesamt 3 008 Brücken zu (vgl. Bundestagsdrucksache 18/1836). Wenn diese Brücken nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr befahren werden können, drohen massive Engpässe im deutschen Bahnnetz mit der Folge von Fahrtzeitverlängerungen für die Fahrgäste und Umwege für den Schienengüterverkehr. Selbst durch eine rechtzeitige Ersetzung der Brücken kommt es durch die für den kompletten Brückenneubau nötige Streckensperrung schon zu erheblichen Einschränkungen.

Mit dieser Kleinen Anfrage wollen wir in Erfahrung bringen, wie es um den baulichen Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg steht und wie groß der Sanierungsstau in diesem Bereich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahntunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg insgesamt, wie viele davon sind dringend sanierungsbedürftig, und wie hoch ist ihr Anteil an der gesamten Anzahl der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg (bitte tabellarisch, differenziert nach Zustandskategorien bzw. Schadensklassen, Name und örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe der Tunnel, Länge der Tunnel und jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge, darstellen)?
2. In welchem Zustand befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die nicht dringend sanierungsbedürftigen Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg (bitte tabellarisch, differenziert nach Zustandskategorien bzw. Schadensklassen, Name und örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe der Tunnel, Länge der Tunnel und jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge, darstellen)?

3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsbewertungen der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren, insbesondere im Zeitrahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG im Jahr 2009, verändert?
4. In welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg müssen nach Kenntnis der Bundesregierung heute Schienenbahnen aufgrund unzureichender Infrastrukturqualität langsamer fahren als vor fünf bzw. als vor zehn Jahren?
5. In welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit zustandsbedingt welche konkreten Nutzungsbeschränkungen?
6. Wann sind nach Kenntnis der Bundesregierung welche konkreten Sanierungsmaßnahmen in Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg vorgesehen (bitte tabellarisch, differenziert nach vermutlichen Sanierungskosten, Sanierungsbeginn und -dauer, darstellen)?
7. Sieht die Bundesregierung durch die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auch im Bereich der Eisenbahntunnel Fehlallokationen beim Einsatz der Bundeshaushaltsmittel durch die Deutsche Bahn AG (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg“, Bundestagsdrucksache 18/1157)?

Berlin, den 11. August 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**