

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Harald Terpe, Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/3296 –

Zustand der Eisenbahntunnel in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Unabhängige Kommissionen schätzen den Bedarf für die nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auf 7,2 Mrd. Euro pro Jahr. 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.

Die Kleinen 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. 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 Streckenspernung schon zu erheblichen Einschränkungen.

Aus Baden-Württemberg ist bezüglich der Eisenbahntunnel bekannt, dass 40 Prozent der Eisenbahntunnel, an denen im Jahr 2009 nur punktuelle Schäden festgestellt wurden, im Jahr 2013 größere oder gar umfangreiche Schäden aufwiesen (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/2853).

Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller in Erfahrung bringen, wie es um den baulichen Zustand der Eisenbahntunnel in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg steht, und wie groß der Sanierungsstau in diesem Bereich ist.

1. Wie viele Eisenbahntunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg insgesamt, und in welchem Zustand befinden sich diese (bitte tabellarisch in Excel-

Format, differenziert nach Zustandskategorien, Name und örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe der Tunnel, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel und jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personenfernverkehrszüge bzw. Personennahverkehrszüge bzw. Güterzüge, darstellen)?

2. Wie viele Tunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg, die keiner Zustandskategorie angehören und damit frei von Mängeln sind (bitte tabellarisch in Excel-Format, differenziert nach Zustandskategorien, Name und örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe der Tunnel, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel und jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personenfernverkehrszüge bzw. Personennahverkehrszüge bzw. Güterzüge, darstellen)?
3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsbewertungen der Eisenbahntunnel in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg in den letzten zehn Jahren, insbesondere im Zeitrahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung I (LuFV I) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG im Jahr 2009, verändert?
4. Bei welchen Eisenbahntunneln in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg im Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig Nutzungseinschränkungen, wie beispielsweise Langsamfahrstellen (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name bzw. örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen, maximale zulässige Höchstgeschwindigkeit im betroffenen Tunnelbauwerk in der Vergangenheit seit der Erstellung des Bauwerks, aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit im Tunnelbauwerk, andere Beschränkungen [Lademaß, Radsatzlast o. Ä.], Gründe für die Geschwindigkeitsreduzierungen oder sonstige Beschränkungen darstellen)?
5. Bei welchen Eisenbahntunneln in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg im Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen zeichnen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten drei Jahren Nutzungseinschränkungen ab, wenn keine Sanierungen erfolgen, und bei welchen dieser Tunnel sind wann Sanierungen vorgesehen und finanziert (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personenfernverkehrszüge bzw. Personennahverkehrszüge bzw. Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen, zu erwartende Einschränkungen darstellen)?
6. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 1 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 2 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personenfernverkehrszüge bzw. Personennahverkehrszüge bzw. Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?
7. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 6 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 1 in Zustandskategorie 2 gerutscht sind?
8. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 1 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 3 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personenfernverkehrszüge bzw. Personennahverkehrszüge bzw. Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?

9. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 8 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 1 in Zustandskategorie 3 gerutscht sind?
10. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 1 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 4 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?
11. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 10 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 1 in Zustandskategorie 4 gerutscht sind?
12. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 2 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 3 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?
13. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 12 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 2 in Zustandskategorie 3 gerutscht sind?
14. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 2 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 4 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?
15. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 14 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 2 in Zustandskategorie 4 gerutscht sind?
16. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 3 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung 2013 in Zustandskategorie 4 (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?
17. Wie begründet die Bundesregierung, dass die in Frage 16 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 3 in Zustandskategorie 4 gerutscht sind?

Die Fragen 1 bis 17 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur gehört zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. 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 Deut-

schen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass sie die in den Fragen genannten Daten und Angaben in der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht zur Verfügung stellen kann.

18. Sieht die Bundesregierung durch die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung I (LuFV I) auch im Bereich der Eisenbahntunnel Fehlallokationen beim Einsatz der Bundeshaushaltsmittel durch die Deutsche Bahn AG (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg“, Bundestagsdrucksache 18/1157)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg“ auf Bundestagsdrucksache 18/2409 wird verwiesen.