

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Berücksichtigung künftiger Streckenelektrifizierungen beim Bau von Straßenüberführungen im Bundesfernstraßennetz

Die Regierungskoalition aus CDU, CSU und SPD hat sich zum Ziel gesetzt, den Elektrifizierungsgrad des Eisenbahnnetzes der Deutschen Bahn AG bis 2025 von heute 60 Prozent auf 70 Prozent im Jahr 2025 zu erhöhen. Auch danach ist davon auszugehen, dass weitere Netzbestandteile elektrifiziert werden. Ambitioniertere Ziele bei der Streckenelektrifizierung haben beispielsweise die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) formuliert. Langfristig ist von einer weitgehenden Elektrifizierung des deutschen Eisenbahnnetzes auszugehen. Nach dem heutigen Stand der Fachdiskussion wird nur im Sekundärnetz die Elektrifizierung quasi „fahrzeugseitig“ erfolgen, indem Batteriefahrzeuge („Akkutriebwagen“) oder andere innovative Fahrzeuge eingesetzt werden, da eine klassische Streckenelektrifizierung nicht wirtschaftlich wäre.

Bei der Planung von Straßenüberführungen über bisher nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecken ist daher grundsätzlich die lichte Höhe so zu bemessen, dass eine spätere Streckenelektrifizierung ohne wesentliche Änderungen am Brückenbauwerk oder der Gleisgradienten erfolgen kann.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder bemessen bei Planung und Bau von Vorhaben des Bedarfsplans Straße, bei denen Straßenüberführungen (SÜ) über nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecken vorgesehen sind, die lichte Höhe unter Straßenüberführungen jedoch regelmäßig ohne Berücksichtigung einer späteren Elektrifizierung (z. B. Ortsumgehungen Untersteinach, B 289, SÜ über Strecke Hochstadt-Marktzeuln – Hof; Ortsumgehungen Mühlhausen, Höngeda, Großengottern/Schönstedt, B 247, insgesamt vier SÜ über Strecke Gotha – Leinefelde; vgl. Nordbayerischer Kurier vom 11. Januar 2018 und Thüringer Allgemeine vom 12. Mai 2018).

Nach Auffassung der Fragesteller könnte der Bund gegenüber den Straßenbauverwaltungen der Länder per „Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau“ (ARS) klarstellen, dass bei der Planung von Straßenüberführungen grundsätzlich eine spätere Elektrifizierung bei der Bemessung der lichten Höhe zu berücksichtigen ist. Bisher hat der Bund davon keinen Gebrauch gemacht, so dass Fehlplanungen auf Ebene der Straßenbauverwaltungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wird so unnötig erschwert, da später aufwändige Anpassungen am Bahnkörper erforderlich werden (Absenkung der Gleisgradienten).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. An welchen Stellen im Netz der Deutschen Bahn AG (ggf. Nichtbundeseigenen Bahnen) sollen bis 2030 durch den Bau von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (Grundlage: Bundesverkehrswegeplan – BVWP 2030) neue Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken entstehen, bei denen eine Streckenelektrifizierung geplant ist (Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, Vorhaben, des Potentiellen Bedarfs, weitere Vorhaben Nichtbundeseigener Bahnen bzw. weitere Vorhaben, die außerhalb des BVWP 2030 realisiert werden sollen; bitte genaue Lage im Streckennetz und Vorhabenbezeichnung aus dem Bedarfsplan Straße angeben), und in welchem Planungsstand befindet sich das entsprechende Straßenbauvorhaben?
2. An welchen Stellen im Netz der Deutschen Bahn AG (ggf. Nichtbundeseigenen Bahnen) sind Ersatzneubauten für Straßenüberführungen in Baulast des Bundes über Eisenbahnstrecken vorgesehen (Grundlage: Projekte, die derzeit beplant werden, also ab Vorentwurfsplanung), bei denen eine Streckenelektrifizierung geplant ist (Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, weitere Vorhaben Nichtbundeseigener Bahnen bzw. weitere Vorhaben, die außerhalb des BVWP 2030 realisiert werden sollen; bitte genaue Lage im Streckennetz und betreffende Bundesfernstraße angeben), und in welchem Planungsstand befindet sich das entsprechende Ersatzbauwerk?
3. Welche lichte Höhe plant nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweilige Straßenbauverwaltung bei den aus Frage 1 und 2 resultierenden Straßenüberführungen konkret ein, und bei welchen Straßenüberführungen weicht die eingeplante lichte Höhe vom Regelwerk (Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten, Teil 2 Brücken – RE-ING) ab, sodass eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke nur mit späteren Anpassungen wie beispielsweise der Absenkung der Gleisgradienten möglich wäre (bitte je für jede SÜ in Abhängigkeit vom Planungsstand angeben)?
4. Bei welchen geplanten Straßenüberführungen bzw. Brückenbauwerken wird die lichte Höhe von 5,70 Meter über Schienenoberkante unterschritten?
5. a) Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Straße, bei denen eine SÜ über eine zu elektrifizierende Eisenbahnstrecke errichtet werden soll und die lichte Höhe unter der Brücke nicht ausreichend bemessen ist, um die querende Eisenbahnstrecke ohne Anpassungen an Brückenbauwerk oder Bahnkörper zu elektrifizieren, liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss aber noch keine Baufreigabe durch den Bund vor bzw. ist mit dem Bau noch nicht begonnen worden?
b) Wird die Bundesregierung die zuständige Straßenbauverwaltung dazu anhalten, in diesem Fall das Vorhaben so umzuplanen, dass die regelkonforme lichte Höhe für Straßenüberführungen über zu elektrifizierende Strecken nach RE-ING eingehalten wird und so später aufwändige Anpassungsarbeiten entfallen können?

Wenn nein, warum nicht, und wie will die Bundesregierung dann verhindern, dass zur Herstellung der regelkonformen lichten Höhe für die Streckenelektrifizierung zu einem späteren Zeitpunkt aufwändige und kostspielige Anpassungsarbeiten notwendig werden?

6. Mit welcher lichten Höhe wurden bzw. werden die Straßenüberführungen im Streckenzug Leinefelde – Bad Langensalza – Erfurt (B 247 und B 176) über die Strecke Gotha – Leinefelde bzw. Bad Langensalza – Erfurt geplant?
7. Ist es zutreffend, dass die lichte Höhe unter den Straßenüberführungen im Verlauf der Ortsumgehungen Mühlhausen (Thüringen), Höngeda sowie Großengottern/Schönstedt vom Straßenbauamt Nordthüringen nicht regelkonform geplant wurden, sodass eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde behindert würde und nachträgliche Anpassungen am Bahnkörper erforderlich werden, um die Eisenbahnstrecke später elektrifizieren zu können (s. Thüringer Allgemeine vom 12. Mai 2018)?

Wenn ja, welche lichte Höhe ist unter den vier Straßenüberführungen nach den entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen bisher von der Straßenbauverwaltung vorgesehen?

8. Wie will die Bundesregierung vermeiden, dass für eine Elektrifizierung der Strecke Gotha – Leinefelde zu einem späteren Zeitpunkt aufwändige wie kostenträchtige Anpassungsarbeiten an Brückenbauwerken bzw. am Bahnkörper fällig werden, um die notwendige lichte Höhe unter den besagten SÜ sicherzustellen?
9. Wird die Bundesregierung die Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen (Straßenbauamt Nordthüringen) anweisen, bei den geplanten Ortsumgehungen Mühlhausen (Thüringen), Höngeda und Großengottern/Schönstedt (B 247) die lichte Höhe unter den vier geplanten Straßenüberführungen, die zur Querung der Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde (Streckenummer 6296) errichtet werden sollen, so zu bemessen, dass die spätere Streckenelektrifizierung nicht behindert wird?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sonst eine Anpassung der Planunterlagen erreichen?

10. Hat sich die Bundesregierung mit der Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen zu den besagten vier Straßenüberführungen im Streckenzug der B 247 ins Benehmen gesetzt, sodass sichergestellt ist, dass die Eisenbahnstrecke Gotha – Leinefelde ohne aufwändige, nachträgliche Anpassungsarbeiten elektrifiziert werden kann?

Wenn nein, bis wann soll das Benehmen in dieser Frage hergestellt werden?

11. Wann hat die Bundesregierung in dieser Frage erstmals Kontakt mit der Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen aufgenommen, und was wurde in dieser Frage bisher mit der Straßenbauverwaltung vereinbart?
12. Sind der Bundesregierung ähnlich gelagerte Fälle wie der der B 247 im Streckenzug Leinefelde – Bad Langensalza – (Erfurt) bekannt?

Wenn ja, welche Straßenbauvorhaben lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt noch so umplanen, dass die Brückenbauwerke gleich mit der regelkonformen lichten Höhe für eine Streckenelektrifizierung gebaut werden können?

13. Wie will die Bundesregierung angesichts der selbstgesteckten Ziele zur Erhöhung des Elektrifizierungsgrades im deutschen Eisenbahnnetz und weitergehenden langfristigen Forderungen zur Streckenelektrifizierung sicherstellen, dass Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken die grundsätzlich „elektrifizierungswürdig“ sind, von Beginn so geplant werden, dass die Streckenelektrifizierung später ohne Anpassungen möglich ist?
14. Bis wann will die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD genannte „umfassende Förderprogramm“ auflegen (s. Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode, Zeile 3539/3540), mit dem unter anderem die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken gefördert werden soll?

15. Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Definition eines elektrifizierten Zielnetzes für das Jahr 2030 (ggf. späterer Zeitpunkt), um für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Aufgabenträger, Industrie und weitere partiell Beteiligte wie z. B. Straßenbauverwaltungen Planungssicherheit zu schaffen?
16. Beabsichtigt die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Regelung zur Planung von Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken, mit der der Vorhabenträger des Bundesfernstraßenprojekts bzw. Ersatzbauwerks dazu verpflichtet wird, eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Beginn an zur Grundlage der Planung zu machen und nur in begründeten Ausnahmefällen (z. B. Strecken des Nebenbahnnetzes) davon abzuweichen?

Wenn nein, warum nicht?

17. Plant die Bundesregierung ein Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS), mit der die lichten Höhen von Straßenüberführungen über Eisenbahnstrecken verbindlich geregelt und die einschlägigen Ausführungen der RE-ING angewendet werden?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung sonst eine bundeseinheitliche Regelung durchsetzen und nachträgliche Anpassungen am Gleiskörper vermeiden?

Berlin, den 26. Juni 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion