

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Steffi Lemke, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eisenbahntunnel in Hessen – Zustand der Tunnelbauwerke und Umsetzungsstand der Baumaßnahmen für ihren Erhalt

Einige Tunnel im deutschen Eisenbahnnetz stammen noch aus der Pionierzeit der Eisenbahn und weisen mittlerweile eine Nutzungsdauer von 150 Jahren und mehr auf. Eisenbahntunnel aus der Zeit des Ersten Weltkriegs sind im Bestandsnetz noch recht häufig vorzufinden. Der Erhalt und die Instandsetzung von Tunnelbauwerken bleibt daher eine fortwährende Aufgabe, um die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Streckennetzes der DB AG zu gewährleisten. Die Sanierung und Instandsetzung von Tunneln stellt dabei besondere Herausforderungen an bauausführende Firmen und die DB Netz AG als Betreiberin der Infrastruktur. Die recht neue „Tunnel-in-Tunnel-Methode“ erlaubt eine Tunnelerneuerung im 24-Stundenbetrieb bei weitgehender Aufrechterhaltung des (ingleisigen) Bahnbetriebs. Aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist das „Bauen unter dem rollenden Rad“ immer die erste Wahl, da gerade die Totalsperrung von wichtigen Strecken im Schienengüterverkehr zu teils erheblichen Umwegfahrten und damit Mehrkosten führt.

Hessen wird bedingt durch seine zentrale verkehrsgünstige Lage von wichtigen und daher hochbelasteten Hauptbahnen berührt. Mit dem Schlüchtern Tunnel auf der Strecke Fulda–Frankfurt hat die DB Netz AG zwischen 2004 und 2014 den zweitlängsten Tunnel im Altnetz (ohne NBS) nach dem „Zwei-Röhren-Konzept“ neu errichtet bzw. saniert.

Alte Eisenbahntunnel können auch den Kombinierten Verkehr auf der Schiene behindern. Bis heute existieren aufgrund eingeschränkter Tunnelprofile noch immer Restriktionen für Züge des Kombinierten Verkehrs. Durch Profilaufweitungen im Rahmen der Instandsetzung von Eisenbahntunneln können diese Einschränkungen beseitigt werden und damit ein Beitrag zur Stärkung des Schienengüterverkehrs geleistet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahntunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Hessen 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 auflisten)?

2. Wie viele Tunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Hessen, 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 auflisten)?
3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsbewertungen der Eisenbahntunnel in Hessen in den letzten zehn Jahren, insbesondere im Zeitrahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung I und II (LuFV I und II) verändert?
4. Bei welchen Eisenbahntunneln in Hessen im Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig Nutzungseinschränkungen durch Profileinschränkungen oder andere Einschränkungen beispielsweise durch Langsamfahrstellen (bitte tabellarisch in Excel-Format nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel bzw. bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen, aktuell zulässige Streckengeschwindigkeit im Tunnelbauwerk, andere Beschränkungen, Gründe für die Geschwindigkeitsreduzierungen oder sonstige Beschränkungen darstellen)?
5. Bei welchen Eisenbahntunneln in Hessen bestehen Profilbeschränkungen, so dass Nutzungseinschränkungen für Züge des Kombinierten Verkehrs bestehen (also Tunnel, bei denen nicht mindestens das Profil P70/400 gewährleistet ist)?
6. Bis wann sollen die Profileinschränkungen in den Eisenbahntunneln beseitigt werden, so dass Züge des Kombinierten Verkehrs die Tunnel uneingeschränkt durchfahren können (also Tunnel, bei denen nicht mindestens das Profil P70/400 gewährleistet ist)?
7. Bei welchen Eisenbahntunnel in Hessen hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren Profilaufweitungen durchgeführt (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten beantworten)?
8. Bei welchen Eisenbahntunneln in Hessen hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren nachträglich Sohlgewölbe eingebaut (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten beantworten)?
9. Bei welchen Eisenbahntunneln im Verlauf zweigleisiger Strecken in Hessen hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren aufgrund umfassender Erneuerungen den Gleisabstand von $\geq 3,50$ auf 4,00 Meter vergrößert, und welche Baumaßnahmen musste die DB Netz AG infolgedessen am Tunnelbauwerk durchführen (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten beantworten)?
10. Bei der Instandsetzung welcher Eisenbahntunnel im Verlauf zweigleisiger Eisenbahnstrecken in Hessen hat die DB Netz AG in den vergangenen zehn Jahren die so genannte Tunnel-im-Tunnel-Methode angewendet, und welche Erfahrungen wurden dabei mit Blick auf die betrieblichen Einschränkungen gesammelt (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten und der mit der Baumaßnahme in Verbindung stehenden betrieblichen Einschränkungen beantworten)?
11. Welche Eisenbahntunnel im Verlauf zweigleisiger Eisenbahnstrecken in Hessen will die DB Netz AG nach Informationen der Bundesregierung in absehbarer Zeit mit der so genannten Tunnel-im-Tunnel-Methode instandsetzen?
12. Welche Eisenbahntunnel in Hessen über 1 000 Meter Länge hat die DB Netz AG nach Informationen der Bundesregierung in den vergangenen zehn Jahren durch ein so genanntes Zwei-Röhren-Konzept erneuert bzw. neu gebaut?

13. Welche Baumaßnahmen zur Erhaltung bzw. Instandsetzung verfolgt nach Informationen der Bundesregierung die DB Netz AG beim Rudersdorfer Tunnel auf der Ruhr-Sieg- bzw. Dillstrecke Hagen–Siegen–Gießen (Strecke 2800 und 2651), und welchen Planungsstand haben die Baumaßnahmen derzeit erreicht, bzw. wann soll das Vorhaben begonnen und abgeschlossen werden?
14. Bei welchen Eisenbahntunneln der Ruhr-Sieg-Strecke und Dillstrecke der (Strecke Hagen–Siegen–Gießen) bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Profileinschränkungen, die einer uneingeschränkten Nutzung durch Züge des Kombinierten Verkehrs entgegenstehen, und bis wann sollen diese Einschränkungen beseitigt werden (bitte dafür erforderliche Baumaßnahmen benennen)?
15. Welche Planungen zum Erhalt und Instandsetzung verfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG derzeit beim Hönebacher Tunnel (Strecke 6340, Halle (Saale)–Bebra–Guntershausen), und welcher Zeitplan zur Sanierung und Instandsetzung besteht bei der DB Netz AG, bzw. welchen Planungsstand hat das Vorhaben erreicht?
16. Präferiert die DB Netz AG beim Hönebacher Tunnel ebenfalls den parallelen Neubau einer neuen eingleisigen Röhre, um die vorhandene Röhre dann künftig nur noch für ein Richtungsgleis zu nutzen (Zwei-Röhren-Konzept)?
17. Welche Streckengeschwindigkeit ist nach Informationen der Bundesregierung derzeit im Bereich des Hönebacher Tunnel zulässig (bitte für beide Richtungsgleise angeben), welche Streckengeschwindigkeit soll nach Beendigung geplanter Baumaßnahmen zur Instandsetzung des besagten Tunnelbauwerks möglich sein, und welche Wechselwirkungen ergeben sich ggf. zum Bedarfsplanprojekt ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt und anzustrebenden Kantenfahrzeiten zwischen Fulda und Erfurt?
18. Welche Eisenbahntunnel bzw. Tunnelportale in Hessen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung unter Denkmalschutz, und welche Anstrengungen unternimmt die DB Netz AG, um den Anforderungen des Denkmalschutzes bei der Instandsetzung dieser Tunnel gerecht zu werden?
19. Für welche unter Denkmalschutz stehenden Eisenbahntunnel in Hessen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren eine Genehmigung auf Abriss, Beseitigung oder Veränderung gestellt, bzw. in welchen Fällen wurde diesem Antrag stattgegeben?

Berlin, den 20. August 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

