

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10611 –**

Zustand der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Baden-Württemberg ist eines der wichtigsten Bundesländer für den Schienenverkehr, nicht nur für Deutschland, sondern auch für Europa. Denn hier verläuft die Trasse der Rheintalbahn, die als Personen- und Güterverkehrsader Rotterdam mit Genua verbindet.

Umso wichtiger ist aus Sicht der Fragesteller, dass die Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg in einem hervorragenden Zustand ist. Eine unzuverlässige Bahn erschüttert das Vertrauen der Nutzer und führt zu erhöhtem Verkehr auf anderen Transportmitteln. Dabei können auch diese die Masse an Gütern und Personen nicht aufzunehmen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des allgemeinen Zustandes der Bahninfrastruktur in Baden-Württemberg seit 1994?

Die DB Netz AG berichtet jährlich im Infrastruktur-Zustands- und -entwicklungsbericht (IZB) im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Die Berichte werden nach Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf dessen Homepage veröffentlicht (www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

Aufgrund der darin getroffenen Aussagen kann die Bundesregierung die Entwicklung der Qualität des allgemeinen Zustandes der Bahninfrastruktur sowohl im Bundesgebiet, als auch in Baden-Württemberg positiv bewerten.

2. Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die bundeseigene Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg zu verbessern?

Zum zukunftsgerechten Ausbau der Eisenbahnen des Bundes in Baden-Württemberg sind folgende Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten (ABS=Ausbaustrasse, NBS=Neubaustrecke):

- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden
- ABS Mainz–Mannheim

- Knoten Mannheim
- Korridor Mittelrhein: Zielnetz I
- ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel
- ABS Kehl–Appenweier
- ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg
- ABS Ulm–Augsburg
- ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn)
- ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)
- ABS Stuttgart–Backnang/Schwäbisch Gmünd–Aalen–Nürnberg
- ABS München–Lindau–Grenze D/A.

3. Wie hat sich die Kilometerzahl des Schienennetzes in Baden-Württemberg nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich die Betriebslänge der Strecken seit 1994 von 3 708 km auf 3 346 km reduziert.

4. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in Baden-Württemberg nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

Nach Angaben der DB AG werden Gleisanschlüsse selbst seitens der DB Netz AG nicht erfasst. Auswertbar ist nur die Anzahl der Verträge mit den Hauptanschließern, die ab 2013 bei der DB Netz AG erfasst werden, nicht dagegen die möglicherweise abweichende Zahl der Gleisanschlüsse, da u. a. auch mehrere Gleisanschlüsse unter einen Hauptvertragsnehmer fallen können.

Die Anzahl der Gleisanschlussverträge hat sich nach seit 2013 wie folgt entwickelt:

Bundesland/Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Baden-Württemberg	299	294	296	287	296	286

Quelle: DB AG

Für die Jahre 1994 bis 2012 sind die Daten nicht erfasst.

5. Welche Techniken liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den Stellwerken in Baden-Württemberg zugrunde (bitte nach mechanisch, elektronisch und digital aufschlüsseln)?

	Baden-Württemberg
Mechanisch / el. Mechanisch	83
Relaisstellwerke	194
Elektronische Stellwerke	113
Digitale Stellwerke	0
Sonstige (z.B. Rangiertechnik)	122
Gesamtergebnis	512

Quelle: DB AG

6. Bis wann werden in Baden-Württemberg flächendeckend digitale Stellwerke im Einsatz sein?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in einer Machbarkeitsstudie die technische und wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit einer beschleunigten Umstellung (bis 2040) der gesamten Leit- und Sicherungstechnik des bundeseigenen Schienennetzes auf digitale Technologie prüfen lassen. Die Realisierung erfolgt nach einem noch zu erstellenden, sich an den Netzbezirken des Schienennetzes orientierenden Umsetzungsplans und ist abhängig von der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel. Eine Spezifizierung nach Bundesländern liegt daher nicht vor.

7. Wie viele Streckenkilometer sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg mit ETCS (European Train Control System) ausgestattet?
Bis wann wird das Netz flächendeckend damit ausgestattet sein?

In Baden-Württemberg sind nach Auskunft der DB AG derzeit keine Streckenkilometer mit ETCS ausgestattet. Bis 2025 steht die Ausrüstung des transeuropäischen Korridors Rhein-Alpen und einiger Grenzanschlussstrecken im Vordergrund. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Wie viele Streckenkilometer sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer störungsfreien Internetverbindung ausgestattet?
Bis wann wird eine vollständige Abdeckung in Baden-Württemberg angestrebt?

Der Ausbau der Mobilfunknetze ist eine privatwirtschaftliche Aufgabe der Mobilfunknetzbetreiber. Über Versorgungsaufgaben obliegen den Netzbetreibern aber Ausbaupflichten, bei deren Nichterfüllung den Betreibern scharfe Sanktionen bis hin zum Entzug ihrer Frequenznutzungsrechte drohen. Insofern ist jeder Mobilfunknetzbetreiber im Rahmen der Frequenzauktion 2015 die Verpflichtung eingegangen, bis Ende 2019 alle Hauptverkehrswege (Bundesautobahnen und ICE Strecken) mit 50 Mbit/s zu versorgen. Mit der Frequenzauktion 2019 werden die Betreiber nun verpflichtet, alle Schienenwege mit mehr als 2 000 Fahrgästen pro Tag mit 100 Mbit/s bis Ende 2022 sowie alle übrigen Schienenwege mit 50 Mbit/s bis Ende 2024 zu versorgen. Die Betreiber der Schienenwege sowie die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gehalten, den Ausbau zu unterstützen, indem sie die Mitnutzung vorhandener Infrastruktur ermöglichen und eine zuverlässige Versorgung in den Zügen durch den Einbau von Repeatern und deren störungsfreien Betrieb gewährleisten.

9. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Umsetzungsstand zum 740m-Netz in Baden-Württemberg?

Sämtliche Maßnahmen des Programms zur Herstellung von Überholgleisen für 740m-Züge in Baden-Württemberg befinden sich derzeit in der Planung.

10. Wie hat sich der allgemeine Zustand der Eisenbahnbrücken nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?
Wie viele Eisenbahnbrücken wurden seit 1994 saniert?

Die DB Netz AG unterhält in Deutschland mehr als 25 000 Eisenbahnbrücken unterschiedlichster Bauart. Sie müssen alle stets einwandfrei befahrbar sein. Daher werden alle Eisenbahnbrücken regelmäßig kontrolliert.

Nach Auskunft der DB AG betrug die Gesamtzustandsnote der Eisenbahnbrücken in Deutschland im Jahr 2018 gemäß Infrastrukturkataster 2,02. Die Zustandsnote der letzten zehn Jahre beträgt:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
2,03*	2,04*	2,05*	2,05*	2,06*	2,05*	2,04*	2,05*	2,02*	2,03*

* Die mittleren Gesamtzustandsnote ist nach Fläche gewichtet.

Seit dem Jahr 2015 (LuFV - II-Zeitraum) wurden 658 Eisenbahnbrücken saniert. Erst mit dem Beginn der LuFV II im Jahr 2015 wurde eine entsprechende Qualitätskennzahl und Zählweise definiert. Diese ist auf den davor liegenden Zeitraum nicht rückwirkend anwendbar. Daher konnte die DB AG keine darüber hinausgehenden Angaben machen.

Weitere Informationen zur Entwicklung der Anlagen und zu den Investitionen und der Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind in den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichten (ab 2009) zu finden, die auf der EBA-Homepage bereitgestellt sind: www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html.

11. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg sanierungsbedürftig (bitte nach Dringlichkeit aufschlüsseln)?

Basierend auf dem Infrastrukturkataster 2018 gibt es im Baden-Württemberg 3 164 Eisenbahnbrücken, wovon 141 Eisenbahnbrücken (rund 4,45 Prozent) in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig sind (= Zustandskategorie 4). Der Begriff „sanierungsbedürftig“ wird in diesem Zusammenhang als „mittelfristig erneuerungsbedürftig“ angenommen.

12. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg in einem sehr guten Zustand?

Wann müssen diese saniert werden?

Nach Auskunft der DB AG sind in Baden-Württemberg 1 004 Brücken in einem sehr guten Zustand (Zustandsklasse 1). Eine Aussage, wann diese an das Ende ihrer wirtschaftlich-technischen Lebensdauer gelangen, ist nicht möglich.

13. Wie viele Eisenbahnbrücken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung saniert?

Wie hoch belaufen sich die Kosten für die Baumaßnahmen?

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV II (2015 bis 2019) wurden nach Auskunft der DB AG bis zum Ende des Berichtsjahres 2018 insgesamt 39 kennzahlenrelevante Eisenbahnüberführungen in Baden-Württemberg erneuert. Hierfür waren Mittel in Höhe von rund 70 Mio. Euro notwendig.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Tunnel in Baden-Württemberg (bitte Entwicklung seit 1994 aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG stellt sich die Situation in Baden-Württemberg sowie die Zustandsentwicklung der Tunnel wie folgt dar:

Baden-Württemberg		2008	2009	2010	2018
Anzahl	Stück	177	176	176	179
Gesamtzustand	Note	1,78	1,78	1,99	1,96

Quelle: ISK 2018.

Darüber hinausgehende Daten für die Jahre 1994 bis 2007 konnten von der DB AG nicht übermittelt werden.

Für die Jahre 1994 bis 2007 sind die Daten nicht erfasst.

15. Wie viele Tunnel müssen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 saniert werden, und welcher Mitteleinsatz ist hierfür erforderlich?

Im Zeitraum bis einschließlich 2030 werden nach Auskunft der DB AG in Baden-Württemberg 14 Tunnel erneuert. Hierfür sind Kosten von rund 306 Mio. Euro veranschlagt.

16. Wie viele Bahnhöfe müssen in Baden-Württemberg nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2030 saniert werden?

Nach Auskunft der DB AG wird derzeit zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Station&Service AG das Bahnhofsmodernisierungsprogramm 2 verhandelt. Dabei geht es um die nachhaltige Verbesserung der Infrastruktur und die Ausstattung von Bahnhöfen unter dem Gesichtspunkt der ganzheitlichen Modernisierung sowie der stufenfreien Anbindung über Aufzüge und Rampen. Die Prioritäten für die ganzheitlichen Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen in Baden-Württemberg bis ca. 2030 werden in diesem Programm mit dem Land vereinbart werden. Über den genauen Umfang der Maßnahmen bzw. die Anzahl der Bahnhöfe kann die DB AG derzeit noch keine Auskunft geben, da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind.

17. Welche neuen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der Tunnelhavarie von Rastatt vor, und welche Pläne werden konkret verfolgt, um die eingeschlossene Bohrmaschine zu bergen?

Nach Auskunft der DB AG läuft derzeit ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Aufklärung der Havarieursachen. Dieses wird auf Basis von Erkenntnissen u. a. von Erkundungsbohrungen voraussichtlich 2020 zu einem Ergebnis kommen. Zur Fortführung der Maßnahmen an der havarierten Oströhre und der nicht havarierten Weströhre finden die planerischen Abstimmungen zwischen der DB AG und der ARGE Tunnel Rastatt statt.

18. Welche Ausweichstrecken plant die Bundesregierung, um die Rheintalbahn zu entlasten und bei Notfällen Umleitungsmöglichkeiten zu garantieren?

Zur Entlastung der in Teilen noch zweigleisigen Rheintalbahn Karlsruhe-Basel ist deren vier-gleisiger, abschnittsweise auch sechsgleisiger Ausbau im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgesehen. Die Planung bzw. Vorhaltung reiner Notfallstrecken ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.

19. Welche bilateralen Schienenbauprojekte werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Baden-Württemberg realisiert oder sind geplant?

Folgende grenzüberschreitende Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege mit unmittelbarer Anknüpfung an ausländische Netze werden in Baden-Württemberg derzeit geplant oder sind im Bau:

ABS Kehl–Appenweier (POS Süd)

ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (Rheintalbahn)

ABS München–Lindau–Grenze D/A (Allgäubahn)

ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn)

ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn).

