

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sanierungs- und Investitionsstau im deutschen Eisenbahnnetz

Der Bund hat den Erhalt im deutschen Eisenbahnnetz in den zurückliegenden Dekaden vernachlässigt. Diesen Befund bestätigt ein Papier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) vom Februar 2019. Die EVG schätzt darin den Rückstau bei Ersatzinvestitionen im Streckennetz der DB AG auf rund 50 Mrd. Euro und 7 Mrd. Euro bei den Bahnhöfen. Der Investitionsrückstau betrifft dabei alle Gewerke vom Oberbau über die Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Durchlässe, Stützbauwerke und Dämme) bis hin zur Leit- und Sicherungstechnik. Die jahrzehntelange Vernachlässigung beim Erhalt des Eisenbahnnetzes führt zur Überalterung der Anlagen und stetig steigenden Aufwendungen für die Instandhaltung. So führt die EVG im besagten Papier aus, dass sich die Kosten für die Instandhaltung seit der Bahnreform 1993 bis heute von rund 1 Mrd. Euro auf 2 Mrd. Euro verdoppelt haben. Außerdem belastet die mit der erhöhten Instandhaltung verbundene Bautätigkeit durch ungeplante Sofortmaßnahmen die Pünktlichkeit und Qualität des Schienenverkehrs zusätzlich (vgl. www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/19-03-05-EVG-Positionspapier_Mehr_Bahn_fuer_die_Menschen.pdf).

Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht der DB AG weist seit 2017 ein deutlich höheres durchschnittliches Anlagenalter bei Brückenbauwerken aus, was auf eine im Jahr 2017 von der DB AG vorgenommene Überprüfung von 16.000 Brücken hinsichtlich ihres Aktivierungs- und Inbetriebnahmedatums zurückging. Die DB AG stellte dabei fest, dass 13.535 Brückenbauwerke älter sind als es die Unterlagen bisher ausgewiesen haben. Das Durchschnittsalter aller Brücken im DB-Netz stieg von 2016 auf 2017 sprunghaft um 16,4 Jahre von 57 auf 73,4 Jahre an. Die Anzahl der Bauwerke, die 100 Jahre und älter sind, steigt von bisher 1.982 auf 11.939 Bauwerke. Bezogen auf die technische Nutzungsdauer der Bahnbrücken von angenommenen 122 Jahren und dem Anlagenbestand von 25.710 Brückenbauwerken ergibt sich rechnerisch ein „Sanierungs- bzw. Ersatzsoll“ von 1.054 Brücken innerhalb von fünf Jahren (bisherige Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung). Der Sanierungsstau im Bereich der Bahnbrücken ist also deutlich größer als bisher angenommen (vgl. www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2017.html).

Neben dem enormen Investitionsstau im Bestandsnetz verschärft sich die Situation beim Erhalt des Eisenbahnnetzes durch die in den letzten Jahren stark überdurchschnittlich gestiegenen Baupreise. So stellte die Bundesregierung im

Bereich von Brückenbauwerken zwischen 2015 und 2018 Kostensteigerungen von 107,8 Prozent fest. Die mehr als verdoppelten Baukosten in Höhe von 1,2 Mrd. Euro veranlassen die DB AG zur Reduzierung der Planmengen bei anderen Gewerken (s. Bundestagsdrucksache 19/11767), sodass im Ergebnis der Sanierungstau weiter wächst.

Die Bundesregierung sah sich bisher außerstande, den Fragestellenden genaue Auskunft über den Investitionstau und Nachholbedarf im Streckennetz der DB AG zu geben, wie die Antworten auf Bundestagsdrucksachen 19/7970 und 19/8181 (s. Plenarprotokoll 19/85) sowie der dort gemachte Verweis auf ausstehende Gutachten aus Sicht der Fragesteller belegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie entwickeln sich voraussichtlich die Instandhaltungsaufwendungen der DB AG in den Jahren 2020 bis 2024 (bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen)?
2. Wie haben sich die Instandhaltungsaufwendungen der DB AG seit 2010 entwickelt (einschließlich des Jahres 2010 für jedes Jahr gesondert angeben)?
3. Wie hoch ist der Instandhaltungsrückstau nach Gewerken am Ende der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II (sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?
4. Welche Eigenmittel hat die DB AG zur Prävention in der Laufzeit der LuFV I und LuFV II aufgewendet (bitte in Jahresscheiben und nach Gewerken auflisten)?
5. Welche Planungskostenanteile durfte die Deutsche Bahn für die Ersatzmaßnahmen während der Laufzeit der LuFV I und der LuFV II zugrunde legen?
6. Wie hoch war der Investitionsrückstau (Ersatzinvestitionen) bei der DB Netz AG und bei der DB Station & Service AG zu Beginn der LuFV-II-Vertragslaufzeit, und wie hoch wird dieser zu deren Ende absehbar sein (bitte nach den Gewerken: konstruktiver Ingenieurbau/Brücken, Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung, Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik 50 Hertz, Empfangsgebäude, Bahnsteige, Informations- und Leitsysteme aufschlüsseln, sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?
7. Wie hat sich die Altersstruktur der einzelnen Anlagen im Zeitraum der LuFV II entwickelt (bitte nach den Gewerken: konstruktiver Ingenieurbau/Brücken, Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung, Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik 50 Hertz, Empfangsgebäude, Bahnsteige, Informations- und Leitsysteme aufschlüsseln, sofern die Angaben bis Ende 2019 nicht abschließend bezifferbar sind, bitte Angabe für Ende 2018 bzw. Mitte 2019)?
8. In welchem Maße hat die DB AG Mittel, die nach der finanziellen Planung für die LuFV II ursprünglich für die Gewerke Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung oder Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik vorgesehen waren, für Ersatzinvestitionen in

Brücken umgeschichtet (bitte in Jahresscheiben und nach Gewerken auflisten)?

9. Bei welchen Gewerken hat die DB AG die vereinbarten Planmengen nach Beginn der Vertragslaufzeit der LuFV II verändert, und welche konkreten Veränderungen bei den Planmengen hat die DB AG zu welchem Zeitpunkt vorgenommen (bitte jahresweise Gegenüberstellung der Ist- und Soll-Planmengen nach Gewerken)?
10. Hat die Bundesregierung der nachträglichen Veränderung von Planmengen zugestimmt, oder in welcher Weise hat die Bundesregierung Benehmen mit der DB AG hergestellt?
11. Wie viele Kilometer Fahrweg/Oberbau, wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik, wie viele Bahnübergänge, Weichen, Tunnel und Stützbauwerke wurden oder werden entgegen der Planung deshalb im Zeitraum der LuFV II nicht erneuert?
12. Wie sahen die zu Beginn der LuFV II vereinbarten Planmengen für Ersatzinvestitionen bei den Gewerken Tunnel, Erdbauwerke, Fahrweg/Oberbau, Weichen, Leit- und Sicherungstechnik, Stellwerke, Bahnübergänge, Anlagen der elektrischen Zugförderung oder Anlagen zur Stromversorgung/E-Technik aus, und wie viele Anlagen wurden in der Laufzeit der LuFV II bisher ersetzt, und wie viele sollen bis Ende 2019 ersetzt sein (bitte Soll-Ist-Vergleich zwischen Planmengen und tatsächlichen Ersatzinvestitionen für jedes Jahr der LuFV II angeben, bitte Planwerte bzw. Zwischenbilanz für 2019 angeben)?
13. In welcher Höhe hat die DB AG Eigenmittel innerhalb der LuFV-II-Laufzeit über die vereinbarte Höhe der Mindestinstandhaltungsmittel aufgewendet (bitte nach Gewerken aufschlüsseln)?
14. Wie viele Empfangsgebäude (bitte Standorte angeben) muss die DB Station & Service AG in der LuFV-II-Laufzeit zur Daseinsvorsorge vorhalten (Kernportfolio)?
15. Wie hoch ist der Investitionsrückstau bei den Empfangsgebäuden?
16. Welche verschiedenen Stellwerksbauarten werden von der DB Netz AG einschließlich der Stelleinheiten derzeit betrieben, und wie hoch ist das durchschnittliche Anlagenalter nach Stellwerksbauart?
17. Welche Stellwerkstechniken und Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik mit vielen Stelleinheiten befinden sich im abgekündigten Zustand (bitte Anzahl der Stelleinheiten je Stellwerkstechnik und Zeitpunkt der Abkündigung angeben)?
18. Welche Abkündigungen welcher Stellwerksbauformen, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge und Meldeanlagen laufen in der Laufzeit der LuFV III auf bzw. werden erwartet (bitte für die erste und zweite Phase der LuFV III angeben)?
Wie viele Anlagen sind davon betroffen, und wie hoch sind die Investitionen, die für den Ersatz der Anlagen benötigt werden?
19. Wie viele Kabelanlagen mit welcher Länge sind aktuell abgängig und müssten ersetzt werden?
20. Wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II in den betreffenden Jahren erneuert, und wie viele Stelleinheiten sollen im Jahr 2019 erneuert werden (bitte erneuerten Anteil in Relation zu allen Stelleinheiten angeben)?

21. Wie viele Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik müssen pro Jahr erneuert werden, damit das Anlagenalter im Bereich Leit- und Sicherungstechnik nicht weiter ansteigt?
22. Wie viele Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik müssen pro Jahr erneuert werden, um den Investitionsrückstau in diesem Bereich innerhalb von zehn Jahren aufzulösen?
23. Bei wie vielen Stellwerken und Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik welcher Bauart besteht ein Umbauverbot?
24. Wie viele Bahnübergangsanlagen (BÜ-Anlagen) hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II bisher ersetzt bzw. erneuert, und wie viele Bahnübergangsanlagen sollen 2019 ersetzt bzw. erneuert werden (bitte für jedes Jahr der LuFV II gesondert ausweisen, bitte auch Soll-Ist-Vergleich zwischen ursprünglich vorgesehenen Planmengen und tatsächlich ersetzten BÜ-Anlagen)?
25. Wie viele BÜ-Anlagen müsste die DB AG pro Jahr ersetzen bzw. erneuern, damit das Anlagenalter nicht weiter ansteigt?
26. Wie viele BÜ-Anlagen müsste die DB AG pro Jahr ersetzen bzw. erneuern, damit der Investitionsrückstau in diesem Bereich innerhalb von zehn Jahren aufgelöst wird?
27. Wie viele Langsamfahrstellen (La-Stellen) gab es in der LuFV-II-Vertragszeit bisher, und wie viele bestehen aktuell (bitte für jedes Jahr der LuFV II gesondert ausweisen, bitte auch Gesamtlänge der La-Stellen angeben)?
28. Wie viele La-Stellen hat die DB AG im Zeitraum der LuFV II in das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) überführt (bitte Gesamtlänge der in das VzG überführten La-Stellen für jedes Jahr der LuFV II angeben)?
29. Wie viele Langsamfahrstellen hat die DB AG aus dem VzG wieder herausgenommen (bitte für jedes Jahr der LuFV II einschließlich der Gesamtlänge der La-Stellen angeben)?
30. Wie lange haben die Langsamfahrstellen jeweils zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres während der Laufzeit der LuFV I und der LuFV II bestanden?
31. Welche Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs im Zeitraum der LuFV III und zum Abbau des Investitionsstaus, der am Ende der LuFV II besteht, hat die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt veranlasst, und welches Unternehmen wurde von der Bundesregierung mit den Gutachten beauftragt?
32. Liegt das vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Steffen Bilger in der 85. Sitzung des Deutschen Bundestages (19. Wahlperiode) auf die Mündliche Frage 6 des Abgeordneten Matthias Gastel genannte Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs für die Schienenwege des Bundes mittlerweile vor (siehe Plenarprotokoll 19/85, S. 9990/9991)?

Wenn ja, wann wurde es fertiggestellt, und in welcher Form soll das Gutachten bzw. sollen die Gutachten den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht bzw. in ungekürzter Form zugeleitet werden?
33. Sofern das Gutachten zur Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im DB-Streckennetz vorliegt, von welchem Investitionsstau im Streckennetz der DB AG gehen die Gutachter derzeit bzw. nach Auslaufen der LuFV II aus?

34. In welchem Zeitraum soll der gutachterlich festgestellte Investitionsstau im Streckennetz der DB AG zuzüglich des laufenden Ersatzinvestitionsbedarfs vollumfänglich abgebaut werden?

Was schlagen die Gutachter vor, und welchen Zeitraum verfolgt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

35. Wird sich die Bundesregierung an den von den Gutachtern ermittelten Werten des Ersatzinvestitionsbedarfs im Zeitraum der LuFV III und den Werten zum Abbau des Investitionsstaus, der am Ende der LuFV II besteht, orientieren?

Wenn ja, welche Investitionsbedarfe ergeben sich für beide genannten Positionen und werden von der Bundesregierung in den Vertragsentwurf zur LuFV III eingespeist?

36. Hat die Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass bei der Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im Streckennetz der DB AG die aktuelle Preisentwicklung in der Bauwirtschaft berücksichtigt wird?

Wenn ja, welcher Teil des festgestellten Mehrbedarfs geht auf die in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gestiegenen Baukosten insbesondere bei Ingenieurbauwerken (siehe Bundestagsdrucksache 19/11767) zurück?

Wenn nein, warum nicht?

37. Welchen Preisstand haben die Gutachter bei der Ermittlung des Ersatzinvestitionsbedarfs und Nachholbedarfs im Streckennetz der DB AG zugrunde gelegt (bitte Jahresangabe), und mit welchen Baupreissteigerungen rechnet die Bundesregierung in der Laufzeit der LuFV III, bzw. welche Baukostensteigerungen sind quasi „eingepreist“ (bitte für jedes Jahr der geplanten LuFV-III-Laufzeit angeben)?

38. In welchen Unterlagen der DB AG wird die Zahl von mindestens 1.250 Brücken genannt, die in Zeitkürze durch neue Bauwerke ersetzt werden müssen (siehe <https://background.tagesspiegel.de/mindestens-1250-bahnbruecken-abrissreif/>)?

39. Um welche Brücken handelt es sich im Einzelnen (bitte genau Lage im Netz angeben)?

40. Mit welchen Baukosten ist bei Ersatz der 1.250 Brücken im Netz der DB AG zu rechnen?

41. Ist es zutreffend, dass es sich bei dem in der Presse genannten Betrag in Höhe von 24,2 Mrd. Euro (www.manager-magazin.de/politik/deutschland/deutsche-bahn-bund-investiert-86-mrd-euro-in-schienenetz-erhalt-bis-2029-a-1279128.html) tatsächlich um die Instandhaltungsaufwendungen handelt, die die DB AG auch bisher selbst tragen muss und die nunmehr als „Eigenmittel“ der DB AG deklariert werden?

Wenn nein, wie soll die DB AG den Betrag von 24,2 Mrd. „Eigenmittel“ im Zeitraum der LuFV III erwirtschaften?

42. Wie genau setzt sich der Betrag in Höhe von 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“, die die DB AG aufbringen soll, konkret zusammen?

Welcher Anteil entfällt auf mögliche Dividendenzahlungen, und wie hoch sind die in dem Betrag ggf. eingerechneten Aufwendungen der DB AG für die laufende Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur?

43. Geht die Bundesregierung bei einem Betrag von 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“ in der LuFV III davon aus, dass die DB Netz AG einen bestimmten Anteil über die Erhöhung der Infrastrukturentgelte erwirtschaften soll?

Wenn ja, welchen Anteil der 24,2 Mrd. Euro „Eigenmittel“ sollen über die Erhöhung von Trassenpreisen und Stationsentgelten eingenommen werden?

Berlin, den 16. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

