

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomaе, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Entwicklung des Zustands der Brücken im deutschen Schienennetz

Sowohl für die Erfüllung der Mobilitätswünsche der Bürger als auch für die Leistungsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur von großer Wichtigkeit. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem Zustand der Eisenbahnbrücken zu. Können sie nicht oder nur eingeschränkt befahren werden, bedeutet dies deutliche Einschränkungen, die beispielsweise für Unternehmen zu überhöhten Transportkosten und für Passagiere zu Verzögerungen führen. Somit ist es essenziell, dass Sanierungen vorausschauend geplant und für den Erhalt der Schieneninfrastruktur ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Konsequente und rechtzeitige Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind besonders wichtig, um auch in Zukunft einer wachsenden Nachfrage im Schienenverkehr nachkommen zu können. Gleichmaßen ist eine intakte Schieneninfrastruktur auch Grundlage für einen leistungsfähigen Güterverkehr auf der Schiene.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung insgesamt den Zustand der Eisenbahnbrücken in Deutschland?
2. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell sanierungsbedürftig, und welchem Anteil aller Eisenbahnbrücken in Deutschland entspricht dies (bitte in relativen und absoluten Zahlen angeben sowie nach Bundesländern und Zustandsnoten aufschlüsseln)?
3. Welche Zustandsnoten haben die nicht sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich?

4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsnoten der Eisenbahnbrücken in den letzten fünf Jahren verändert (bitte über den gesamten Zeitraum sowie nach Jahr, in absoluten Zustandsnoten sowie die prozentuale Entwicklung angeben)?
5. Wie hoch ist das gegenwärtige Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Deutschland?
6. Wie viele deutsche Eisenbahnbrücken sind jeweils über 50, 75 und 100 Jahre alt?
7. Wie viele Eisenbahnbrücken wurden in den vergangenen fünf Jahren erneuert (bitte pro Jahr angeben)?
8. Wie viele Eisenbahnbrücken mussten in den vergangenen fünf Jahren durch Neubau ersetzt werden (bitte pro Jahr angeben)?
9. Wie viele Eisenbahnbrücken der bundeseigenen Schienenwege sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) im Zeitraum von 2020 bis 2030 saniert werden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
10. Wie viele Eisenbahnbrücken der bundeseigenen Schienenwege müssen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der LuFV III im Zeitraum von 2020 bis 2030 durch Neubau ersetzt werden (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?
11. Für wie viele dieser zu ersetzenden Eisenbahnbrücken ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein Planfeststellungsbeschluss notwendig?
12. Für wie viele dieser zu ersetzenden Eisenbahnbrücken ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Plangenehmigung ausreichend?
13. Wie viele der Eisenbahnbrücken gemäß den Fragen 9 und 10 können nach Auffassung der Bundesregierung ohne Genehmigungsverfahren erneuert bzw. instandgesetzt werden?
14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Sanierung aller derzeit sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken in Deutschland (bitte insgesamt sowie nach Bundesländern auflisten)?
15. In welcher Form profitieren Instandhaltung und Ersatz der Brücken im deutschen Schienennetz von den in der laufenden 19. Legislaturperiode beschlossenen Planungsbeschleunigungsgesetzen?
16. Wie viele Instandhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an Brücken haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits von den in der laufenden 19. Legislaturperiode beschlossenen Planungsbeschleunigungsgesetzen profitiert, und welchen Anteil an allen Instandhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an Brücken umfasst dies?

Berlin, den 24. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion