

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/27244 –**

Entwicklung des Zustands der Brücken im deutschen Schienennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?
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)?
14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gesamtkosten für die Sanierung aller derzeit sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken in Deutschland (bitte insgesamt sowie nach Bundesländern auflisten)?

Die Fragen 1 bis 4, 6 bis 8 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG unterhält in Deutschland mehr als 25 000 Eisenbahnbrücken unterschiedlichster Bauart. Ihnen allen gemeinsam ist, dass sie alle stets einwandfrei befahrbar sein müssen. Daher werden alle Eisenbahnbrücken regelmäßig kontrolliert. Sämtliche Eisenbahnbrücken werden von der Deutsche Bahn AG (DB AG) alle drei Jahre inspiziert und einmal im Jahr im Rahmen einer Begehung in Augenschein genommen. Um die Brücken in Schuss zu halten, setzt die Deutsche Bahn AG das größte Modernisierungsprogramm ihrer Geschichte um. Dieses kommt auch den Brücken zugute. Allein im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 wurden über 900 Eisenbahnbrücken erneuert.

Konkret sieht die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) bis 2029 die vollständige bzw. teilweise Erneuerung von insgesamt 2 000 Brücken vor. In den ersten fünf Jahren stehen dafür mit rund 4 Mrd. Euro nochmals mehr Gelder als bisher bereit. Für den Zeitraum von 2025 bis 2029 sollen nach jetzigem Stand weitere rund 5 Mrd. Euro in die Brücken fließen.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4, 6 bis 8 und 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/18427 verwiesen. Aktualisierte Daten liegen der DB AG noch nicht vor.

5. Wie hoch ist das gegenwärtige Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Deutschland?

Es wird auf den Infrastrukturzustandsbericht verwiesen (abrufbar unter: www.ba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

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)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat im Rahmen der Unternehmensplanung zunächst die ersten fünf Folgejahre ausgeplant.

In der folgenden Tabelle ist die Portfolioplanung für den investiven Bestandteil (Voll- und Teilerneuerungen) für den Zeitraum der LuFV III dargestellt. Auf-

grund von Hochlauf und Vorplanung übersteigt die Summe den im Vertrag vereinbarten Wert von 1 200 Eisenbahnbrücken.

2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029
91	83	107	107	228	600

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?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ergibt die aufgeführte Verteilung an Planrechtsarten für die in der LuFV III vereinbarten investiven Bestandteile der Voll- und Teilerneuerung von mindestens 1 200 Eisenbahnbrücken.

Planfeststellung	Plangenehmigung	Kein Planrecht
40 %	31 %	30 %

Werte von DB AG gerundet, daher > 100 %.

15. In welcher Form profitieren Instandhaltung und Ersatz der Brücken im deutschen Schienennetz von den in der laufenden 19. Legislaturperiode beschlossenen Planungsbeschleunigungsgesetzen?

Nach Auskunft der DB AG, wird durch das Planungsbeschleunigungsgesetz ein Zeitgewinn erzielt und damit für die einhergehenden Maßnahmen die Projektlaufzeit um bis zu einem Jahr und mehr verkürzt.

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?

Nach Auskunft der DB AG profitieren die bereits beschlossenen Projekte nicht vom Planungsbeschleunigungsgesetz, da die Projekte bereits vor Beschluss des Planungsbeschleunigungsgesetzes geplant wurden.

