Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4781**

19. Wahlperiode 08.10.2018

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg – 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 Weltkrieges 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 Deutsche Bahn AG (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 (eingleisigen) 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.

Die naturräumliche Gliederung Baden-Württembergs mit den Mittelgebirgen Schwarzwald und Schwäbische Alb stellte den Bahnbau vor besondere Herausforderungen. So überwindet die Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und dem Scheitelpunkt bei Sommerau (Schwarzwald) einen Höhenunterschied von 673 Metern. Die Badische Schwarzwaldbahn ist mit insgesamt 39 Tunnelbauwerken die tunnelreichste Eisenbahnstrecke Baden-Württembergs.

Der Verbesserung des Zustands der Tunnelbauwerke muss der Bund durch eine adäquate finanzielle Ausstattung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) Rechnung tragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahntunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg 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), und in welchem Zustand waren die Tunnelbauwerke im Jahr 2008?

juris Lex QS
09052024 ()

2. Wie viele Tunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg, 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), und welcher Wert ergab sich bei dieser Kategorie im Jahr 2008?
3. In welchem Rhythmus sind nach dem Regelwerk der Deutschen Bahn AG Überprüfungen der Tunnelbauwerke vorgesehen, und sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang Beanstandungen durch das Eisenbahn-Bundesamt bekannt?

   Wenn ja, in welchen Fällen hat das Eisenbahn-Bundesamt die Überprüfung von Tunnelbauwerken beanstandet?
4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsbewertungen der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren, insbesondere im Zeitrahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung I und II (LuFV I und II), verändert?
5. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg 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)?
6. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg bestehen Profilbeschränkungen, so dass Nutzungseinschränkungen für Züge des Kombinierten Verkehrs bestehen (also Tunnel, bei denen nicht mindestens das Profil P70/400 gewährleistet ist)?
7. 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)?
8. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren Profilaufweitungen durchgeführt (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten auflisten)?
9. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren nachträglich Sohlgewölbe eingebaut (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten auflisten)?
10. Bei welchen Eisenbahntunneln im Verlauf zweigleisiger Strecken in Baden-Württemberg hat die DB Netz AG in den letzten zehn Jahren aufgrund umfassender Erneuerungen den Gleisabstand von ≥ 3,50 auf 4,00 Meter vergrößert, und welche Baumaßnahmen musste die DB Netz AG in Folge dessen am Tunnelbauwerk durchführen (bitte mit Angabe von Beginn und Abschluss der Bauarbeiten auflisten)?
11. Bei der Instandsetzung welcher Eisenbahntunnel im Verlauf zweigleisiger Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg 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 auflisten)?

juris Lex QS
09052024 ()

12. Welche Eisenbahntunnel im Verlauf zweigleisiger Eisenbahnstrecken in Baden-Württemberg will die DB Netz AG nach Informationen der Bundesregierung in absehbarer Zeit mit der so genannten Tunnel-im-Tunnel-Methode instandsetzen?
13. Welche Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg 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?
14. Welche Eisenbahntunnel bzw. Tunnelportale in Baden-Württemberg 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?
15. Für welche unter Denkmalschutz stehenden Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg 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 25. September 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

juris Lex QS
09052024 ()

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
09052024 ()