

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/10610 –**

### **Zustand der Schieneninfrastruktur in Mitteldeutschland**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Lebensqualität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Landes spielt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur nach Auffassung der Fragesteller eine herausragende Rolle. Leistungsfähige Verkehrswege sind dabei nicht nur bedeutsam für Wirtschaftswachstum, sondern auch für eine hohe Lebensqualität im gesamten Bundesgebiet. Insbesondere vor dem Hintergrund des erwarteten steigenden Verkehrsaufkommens in den kommenden Jahren haben gezielte öffentliche Investitionen in den Erhalt und den Neubau der Schienenwege daher höchste Priorität.

In der Region Mitteldeutschland befinden sich wichtige Verkehrsachsen und Verkehrsknotenpunkte für den Schienenverkehr. An deren Leistungsfähigkeit und Ausbau besteht ein entsprechend hohes Interesse. Die Schieneninfrastruktur in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verbindet nicht nur die ländlichen Räume und urbanen Zentren der Region, sie bedient vor allem auch Transitverkehre – sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung. Darüber hinaus ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur für viele strukturschwache Regionen eine entscheidende Voraussetzung zur Erhöhung der Lebens- und Standortqualität.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des allgemeinen Zustandes der Bahninfrastruktur in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (nachfolgend Mitteldeutschland) 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](http://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 Mitteldeutschland positiv bewerten.

2. Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die bundeseigene Schieneninfrastruktur in Mitteldeutschland zu verbessern?
22. Welche bilateralen Schienenbauprojekte (zu Nachbarbundesländern, Nachbarstaaten) werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Mitteldeutschland realisiert oder sind geplant (bitte alle Angaben für Mitteldeutschland insgesamt und für die drei einzelnen Bundesländer ausweisen)?

Die Fragen 2 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

- ABS Berlin–Dresden (BB–SN)
- ABS Gotha–Leinefelde (TH)
- ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken) (BB–NI–ST)
- ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (TH–SN)
- ABS Lehrte/Hameln–Braunschweig–Magdeburg–Roßlau (BB–NI–ST)
- ABS Leipzig–Chemnitz (SN)
- ABS Leipzig–Dresden (SN)
- ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (TH–SN)
- ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord) (NI–ST)
- ABS Weimar–Gera–Gößnitz (TH)
- ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (BY–HE–TH)
- ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle (BY–TH–SN/ST)
- ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) (BY–TH)
- Knoten Erfurt (TH)
- Knoten Leipzig/Halle (SN/ST)
- Knoten Magdeburg (ST)
- NBS Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) (BY–TH)
- NBS Erfurt–Gröbers (–Leipzig/Halle) (VDE 8.2) (TH–ST)
- Rbf Halle (ST)
- Ubf Erfurt (TH)
- 740 m-Programm (deutschlandweit)
- NBS Dresden–Prag (SN–CZ)
- ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL (SN–PL).

3. Wie hat sich die Kilometerzahl des bundeseigenen Schienennetzes in Mitteldeutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich die Betriebslänge der Strecken seit 1994 von 7 851 Kilometer auf 5 423 Kilometer reduziert.

4. Wie hat sich die Kilometerzahl des nichtbundeseigenen Schienennetzes in Mitteldeutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

Genehmigungsbehörden für Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind die jeweils zuständigen Behörden der Länder. Der Bundesregierung liegen diese Informationen daher nicht vor.

5. Wie hat sich der Elektrifizierungsgrad des bundeseigenen Schienennetzes in Mitteldeutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt (bitte in relativen und absoluten Zahlen angeben)?

Der Elektrifizierungsgrad hat sich nach Auskunft der DB AG seit 1994 von 30 Prozent (2 392 Kilometer) auf 52 Prozent (2 843 Kilometer) erhöht.

6. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse in Mitteldeutschland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1994 entwickelt?

Nach Angaben der DB AG werden Gleisanschlüsse selbst seitens der DB Netz AG nicht erfasst. Auswertbar ist die Anzahl der Verträge mit den Hauptanschlüßern, 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 seit 2013 wie folgt entwickelt:

Bundesland/Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sachsen	171	172	168	165	166	167
Sachsen-Anhalt	120	121	124	127	126	125
Thüringen	83	80	77	75	76	78

Quelle: DB AG

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

7. Welche Techniken liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den Stellwerken in Mitteldeutschland zugrunde (bitte nach mechanisch, elektronisch und digital aufschlüsseln)?

	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen	Summe
Mechanisch/el. Mechanisch	163	115	104	382
Relaisstellwerke	50	50	18	118
Elektronische Stellwerke	126	103	78	307
Digitale Stellwerke	0	0	0	0
Sonstige (z. B. Rangiertechnik)	37	15	27	79
Gesamtergebnis	376	283	227	886

Quelle: DB AG

8. Welches Alter weisen die Stellwerke in Mitteldeutschland nach Kenntnis der Bundesregierung auf (bitte nach Jahrzehnt der Inbetriebnahme aufschlüsseln)?

	Anzahl Neubau oder Erneuerung von Stellwerken
bis 1910	67
1911 bis 1920	52
1921 bis 1930	28
1931 bis 1940	57
1941 bis 1950	21
1951 bis 1960	35
1961 bis 1970	64
1971 bis 1980	42
1981 bis 1990	81
1991 bis 2000	148
2001 bis 2010	185
2011 bis 2019	106

9. Bis wann werden in Mitteldeutschland nach Planung der Bundesregierung 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.

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

In Mitteldeutschland sind nach Auskunft der DB AG derzeit 276 Streckenkilometer mit ETCS ausgestattet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Wie viele Streckenkilometer sind nach Kenntnis der Bundesregierung von mindestens einem Netzbetreiber mit einer störungsfreien Internet-Verbindung auf LTE-Niveau (LTE = Long Term Evolution) ausgestattet?  
Bis wann wird eine vollständige Abdeckung der Schienenwege in Mitteldeutschland mit LTE-Niveau 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 Frequenz-auktion 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.

12. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Umsetzungsstand zum 740m-Netz in Mitteldeutschland?

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

13. 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 bereit gestellt sind: [www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

14. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland sanierungsbedürftig (bitte nach Dringlichkeit aufschlüsseln)?

Basierend auf dem Infrastrukturkataster 2018 gibt es in Mitteldeutschland 4262 Eisenbahnbrücken, wovon 118 Eisenbahnbrücken (rund 2,7 Prozent) in den kommenden Jahren sanierungsbedürftig sind (= Zustandskategorie 4). Der Begriff „sanierungsbedürftig“ wird in diesem Zusammenhang als „mittelfristig erneuerungsbedürftig“ angenommen.

15. Wie viele Eisenbahnbrücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland in einem sehr guten Zustand?

Wann müssen diese saniert werden?

Nach Auskunft der DB AG sind in Mitteldeutschland 999 Brücken in einem sehr guten Zustand (Zustandsklasse 1). Eine Aussage, wann diese an das Ende ihrer wirtschaftlich-technischen Lebensdauer gelangen, ist nicht möglich.

16. 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) werden nach Auskunft der DB AG nach aktuellem Stand 177 kennzahlenrelevante Eisenbahnüberführungen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen erneuert, für die rund 759 Mio. Euro notwendig sind.

17. Wie viele Eisenbahntunnel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland, und werden diese in Zustandskategorien eingeteilt (falls ja, bitte nach Zustandskategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG betreibt die DB Netz AG in Mitteldeutschland 76 Eisenbahntunnel.

Im Rahmen der Instandhaltung werden die Eisenbahntunnel regelmäßig begutachtet und der Zustand wird mit einer Zustandskategorie bewertet:

Zustandskategorie 1:

Punktuelle Schäden am Bauwerk, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltenden Bauwerken auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Zustandskategorie 2:

Größere Schäden am Bauwerk, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerken auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Zustandskategorie 3:

Umfangreiche Schäden am Bauwerk, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist noch möglich und zu prüfen.

Zustandskategorie 4:

Gravierende Schäden am Bauwerk, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich. Ein Sicherheitsrisiko besteht nicht.

Für Mitteldeutschland stellt sich die Situation wie folgt dar:

Bundesland	Anzahl Tunnel		Zustandskategorie
Sachsen	36	13	1
		22	2
		1	3
Sachsen-Anhalt	9	7	1
		1	2
		1	3
Thüringen	31	15	1
		9	2
		7	3
<b>Gesamt</b>	<b>76</b>		

Quelle: ISK 2018 (Datenstand: 30. November 2018):

18. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Tunnel in Mitteldeutschland (bitte Entwicklung seit 1994 aufschlüsseln)?

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

Sachsen		2008	2009	2010	2018
Anzahl	Stück	24	24	24	36
Gesamtzustand	Note	1,88	1,88	1,87	1,50

Sachsen-Anhalt		2008	2009	2010	2018
Anzahl	Stück	5	5	5	9
Gesamtzustand	Note	2,63	2,63	2,63	1,09

Thüringen		2008	2009	2010	2018
Anzahl	Stück	18	16	17	31
Gesamtzustand	Note	2,40	2,72	1,96	1,29

Quelle: ISK 2018

Für die Jahre 1994 bis 2007 sind die Daten nach Angaben der DB AG nicht erfasst.

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

Nach Auskunft der DB AG werden nach aktuellem Stand in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bis 2030 zwei Tunnel erneuert. Hierfür sind Kosten von rund 5,3 Mio. Euro veranschlagt.

20. Wie viele Bahnhöfe betreibt die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland, und werden diese in Zustandskategorien eingeteilt (falls ja, bitte nach Zustandskategorie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit in Mitteldeutschland 968 Verkehrsstationen aktiv betrieben. Diese verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

- Sachsen 407
- Sachsen-Anhalt 285
- Thüringen 276.

Der Zustand ausgewählter Anlagenklassen (z. B. Bahnsteige, Bahnsteigdächer etc.) wird im Rahmen der LuFV durch die so genannte BAQ-Note (Bewertung Anlagen Qualität) dokumentiert. Grundlage der BAQ-Methode ist die Bewertung ausgewählter Elemente der jeweiligen Anlagenklasse auf Basis definierter Schadensbilder. Diese werden über einen Gewichtungskatalog zu einer BAQ-Note auf Basis der Schulnotenlogik verdichtet. Die DB Station&Service AG berichtet die Gesamtnote jährlich im Infrastrukturzustandsbericht (IZB), welcher auf der Seite des EBA veröffentlicht wird: [www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_node.html](http://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html).

21. Wie viele Bahnhöfe müssen nach Auffassung der Bundesregierung bis 2030 saniert werden?

Nach Auskunft der DB AG müssten in den nächsten zehn Jahren im Regionalbereich Südost 381 Bahnhöfe umgebaut werden.