

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Katja Keul, Ottmar von Holtz, Jürgen Trittin, Filiz Polat, Dr. Julia Verlinden, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Corinna Rüffer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Zustand der Schieneninfrastrukturen in Niedersachsen

Gut ausgebaute, leistungsfähige und verlässliche Schieneninfrastrukturen sind das Rückgrat der Verkehrswende. Allerdings ist die Schieneninfrastruktur in Deutschland in einem kritischen Zustand (www.tagesspiegel.de/politik/aerger-bei-der-deutschen-bahn-zuege-fahren-seit-jahren-ueber-abrissreife-bruecken/24688060.html). Auch bei den Eisenbahnbrücken türmt sich seit Jahren ein immenser Sanierungsstau auf (www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/infrastruktur-der-sanierungsstau-bei-der-bahn-waechst-auf-57-milliarden-euro/24062516.html).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahnbrücken gibt es in Niedersachsen, und wie viele Eisenbahnbrücken in Niedersachsen sind aktuell (Stand: Februar 2021) dringend sanierungsbedürftig bzw. befinden sich in Zustandskategorie 4, und wie hoch ist ihr Anteil an der gesamten Anzahl der Eisenbahnbrücken in Niedersachsen?
2. Welche Eisenbahnbrücken in Niedersachsen sind aktuell (Stand: Februar 2021) dringend sanierungsbedürftig bzw. befinden sich in Zustandskategorie 4 (bitte unter Angabe des Netzsegmentes, der Streckenbezeichnung, der Streckennummer, der Streckenkilometer, der Zustandskategorie sowie des jeweiligen Alters des Bauwerks auflisten)?
3. Wie hoch ist aktuell (Stand: Februar 2021) das Durchschnittsalter der Eisenbahnbrücken in Niedersachsen?
4. Wie viele Eisenbahnbrücken in Niedersachsen sind aktuell (Stand: Februar 2021) älter als 50, 60, 70, 80, 90, 100 und 120 Jahre?
5. Wie hat sich der Zustand der Eisenbahnbrücken in Niedersachsen zwischen 2015 und 2021 entwickelt (bitte jahresscheibengenau auflisten und nach Anzahl der Brücken in den verschiedenen Zustandskategorien differenzieren)?
6. Welche Brückenbauwerke, Gleise, Weichen, Kreuzungen, Kabelanlagen und sonstige Anlagen der Deutschen Bahn AG in Niedersachsen haben derzeit (Stand: Februar 2021) ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht, bzw. wie viele der Gewerke Brücken, Gleise, Weichen und Kreuzungen sind nach Erreichung der durchschnittlichen technischen Nut-

zungsdauer in Niedersachsen derzeit im Bestand (bitte differenziert darstellen und jeweils die absoluten und relativen Werten in Bezug auf die Gesamtanzahlen angeben)?

7. Wie viele und welche Brückenbauwerke in Niedersachsen wurden zwischen 2015 und 2021 jeweils saniert, erneuert oder neugebaut, und welche Kosten sind hierdurch entstanden (bitte nach Jahren, sanierten, erneuerten und neugebauten Brückenbauwerken, nach sanierter Fläche, Kosten je Bauwerk und je Jahr aufschlüsseln sowie insgesamt und unter Nennung des Netzsegmentes, der Streckenbezeichnung, der Streckennummer, der Streckenkilometer, der Zustandskategorie sowie des jeweiligen Alters des Bauwerks tabellarisch angeben)?
8. Welchen Umfang hat der Sanierungsrückstau an Brücken, Gleisen, Weichen und Kreuzungen in Niedersachsen derzeit (Stand: Februar 2021; bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Gewerk differenziert darstellen)?
9. Wie hat sich der bestehende Sanierungsrückstau an Brücken, Gleisen, Weichen und Kreuzungen in Niedersachsen in den Jahren 2009 bis 2021 entwickelt (bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?
10. Welche Investitionskosten sind zur Beseitigung des Sanierungsrückstaus an Brücken, Gleisen, Weichen und Kreuzungen in Niedersachsen in den Jahren 2021 bis 2030 notwendig?
11. Wie wird sich der Umfang des Sanierungsrückstaus der Schieneninfrastrukturen (Brücken, Gleise, Weichen und Kreuzungen) in Niedersachsen in den Jahren 2021 bis 2030 jeweils konkret entwickeln (bitte den konkreten Sanierungsrückstau bzw. Investitionsrückstau je Jahr und je Gewerk differenziert darstellen)?
12. Wie viele und welche Eisenbahnbrücken der bundeseigenen Schienenwege in Niedersachsen sollen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III jeweils in den Jahren 2021 bis 2025 erneuert werden, und mit welchen Kosten für die Erneuerung rechnet die Bundesregierung (bitte tabellarische Übersicht unter Angabe des Planungsstandes, des Netzsegmentes, der Streckenbezeichnung, der Streckennummer, der Fläche, der Streckenkilometer, der Zustandskategorie, des geplanten Fertigstellungsdatums des jeweiligen Brückenbauwerks sowie der geschätzten Kosten der jeweiligen Erneuerungsmaßnahmen beifügen)?
13. Wie viele und wie viel Prozent der Brückenbauwerke in Niedersachsen werden voraussichtlich im Jahr 2025 noch dringend sanierungsbedürftig sein bzw. sich in der Zustandskategorie 4 befinden?
14. Wie viele und wie viel Prozent der Brückenbauwerke in Niedersachsen werden voraussichtlich im Jahr 2030 noch dringend sanierungsbedürftig sein bzw. sich in der Zustandskategorie 4 befinden?
15. Wie viele und wie viel Prozent der Brückenbauwerke in Niedersachsen werden voraussichtlich im Jahr 2025 noch sanierungsbedürftig sein bzw. sich in der Zustandskategorie 3 („Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen“) befinden?
16. Wie viele und wie viel Prozent der Brückenbauwerke in Niedersachsen werden voraussichtlich im Jahr 2030 noch sanierungsbedürftig sein bzw. sich in der Zustandskategorie 3 („Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen“) befinden?

17. Bei welchen Brücken im Netz der Bundesschienenwege in Niedersachsen bestanden 2017, 2018, 2019 und 2020 zustandsbedingte Beschränkungen der Streckengeschwindigkeit (La-Stellen) oder Beschränkungen hinsichtlich der zulässigen Radsatzlast bzw. Meterlast (bitte ursprüngliche Streckenklasse und derzeitige Streckenklasse angeben und jahresscheibengenaue aufschlüsseln)?
18. Bei welchen Brücken im Netz der Bundesschienenwege in Niedersachsen bestehen derzeit (Februar 2021) zustandsbedingte Beschränkungen der Streckengeschwindigkeit (La-Stellen) oder Beschränkungen hinsichtlich der zulässigen Radsatzlast bzw. Meterlast (bitte ursprüngliche Streckenklasse und derzeitige Streckenklasse angeben)?
19. Seit wann besteht die Beschränkung der Radsatzlast auf der Strecke Northeim–Nordhausen (VzG-Streckenummer 1810) zwischen Bad Sachsa und Walkenried (sogenannte Senkstelle am Sachsenstein), und in welche Streckenklasse ist der genannte Abschnitt eingeordnet?
20. Plant die DB Netz AG im Zuge der LuFV III die Beschränkung der Radsatzlast im Bereich der Senkstelle am Sachsenstein zwischen Bad Sachsa und Walkenried zu beseitigen, um auf diese Weise zwischen Northeim und Nordhausen durchgängig die Streckenklasse D4 zu gewährleisten?
Wenn ja, wann, und inwiefern?
Wenn nein, warum nicht?
21. Mit welchen Kosten ist bei einer dauerhaften Beseitigung der Senkstelle am Sachsenstein zwischen Bad Sachsa und Walkenried zu rechnen, und welche bautechnische Lösung wäre dafür notwendig?
Ab wann könnte diese realisiert werden?
Wie lange würde eine entsprechende bautechnische Lösung in der Realisierung dauern?

Berlin, den 23. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

