

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/13651 –

Eingleisige Sanierung von Tunneln an der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte-Warburg)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die DB Netz AG plant 2015/2016 Tunnelsanierungen auf der Strecke der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte-Warburg). Es ist geplant, dass drei zweigleisige Tunnel zwischen Arnsberg und Brilon nach der Sanierung nur noch eingleisig nutzbar sein werden. Betroffen sind der Glösinger Tunnel (Länge: 687 m), der Freienohler Tunnel (Länge: 650 m) und der Elleringhauser Tunnel (Länge: 1 399 m). Während der Elleringhauser Tunnel aufgrund seiner Länge von über 1 000 m bereits heute nur eingleisig befahren werden darf, genießen die beiden anderen Tunnel bisher Bestandschutz, der durch die Sanierung entfallen würde.

Aufgrund der geringen Entfernung von 3,5 km, soll zudem die gesamte Strecke zwischen Glösinger Tunnel und Freienohler Tunnel zukünftig nur eingleisig befahrbar sein.

Die Region entlang der Oberen Ruhrtalbahn hat sich in Resolutionen gegen den eingleisigen Rückbau ausgesprochen. Ebenso lehnen nach Informationen der Fragesteller der Verkehrsverband Westfalen e. V. (VVW), der Verkehrsclub Deutschland e. V. und der Fahrgastverband PRO BAHN e. V. den geplanten Rückbau ab.

1. Inwiefern zieht nach Kenntnis der Bundesregierung der Rückbau der Strecke von Zwei- auf Eingleisigkeit eine Kapazitätseinschränkung unterhalb 10 Prozent nach sich?

Die DB Netz AG hat bislang keine Anträge nach § 11 oder § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für eine Sanierung des Glösinger, Freienohler und des Elleringhauser Tunnels gestellt. Es liegen daher bislang dem EBA keine Informationen darüber vor, wie groß eine Kapazitätsminderung durch eine eingleisige Sanierung dieser drei Tunnel ausfallen würde.

2. Inwiefern sind der Bundesregierung die Ergebnisse der vom Verkehrsverband Westfalen e. V. in Auftrag gegebenen Untersuchung bekannt, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Untersuchung?

Die Ergebnisse der vom Verkehrsverband Westfalen beauftragten Studie „Bewertung der Fahrplan- und Betriebsflexibilität nach der Tunnelsanierung auf der Oberen Ruhrtalbahn“ der Firma sma und Partner AG liegen dem EBA vor. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass bei der gegenwärtigen Streckenbelastung keine verkehrlichen oder betrieblichen Engpässe durch eine eingleisige Sanierung der drei Tunnel zu erwarten wären. Für eine Angebotsausweitung könnten sich jedoch Zwangspunkte ergeben. Die Ergebnisse der Studie werden in eine notwendige Abwägungsentscheidung im Rahmen von Verfahren nach § 11 und/oder § 18 AEG einfließen, falls die DB Netz AG entsprechende Planungen weiter verfolgt und dafür notwendige Genehmigungsanträge stellt.

3. Bei welchen Baumaßnahmen der Vergangenheit, die einen Rückbau von Bahnstrecken von Zweigleisigkeit auf Eingleisigkeit beinhalteten, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Kapazitätseinschränkungen mit unter 10 Prozent bewertet (bitte Auflistung aller entsprechenden Bauprojekte)?
4. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den entsprechenden Projekten (siehe Frage 3) Neuberechnungen nach Abschluss der Maßnahmen, die höhere Kapazitätseinschränkungen ergaben?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit der Anpassung des § 11 AEG im Jahr 2005, die seitdem „mehr als geringfügige“ Verringerungen der Kapazität einer Strecke von einer entsprechenden Genehmigung abhängig macht, gab es keine der Anfrage entsprechende Maßnahmen (Rückbau einer zweigleisigen Strecke auf ein Gleis mit einer Verringerung der Kapazität der Strecke um weniger als 10 Prozent).

5. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen vor, die zukünftig stagnierende oder rückläufige Verkehrsaufkommen auf der Oberen Ruhrtalbahn prognostizieren?

Das Verkehrsaufkommen auf der Oberen Ruhrtalbahn wird vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestimmt. Fernverkehr findet auf der Strecke nicht statt, der Güterverkehr im hier in Rede stehenden Abschnitt wird im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mit lediglich sieben Zügen je Tag und Richtung für das Jahr 2025 prognostiziert. Das Verkehrsaufkommen ergibt sich somit nahezu vollständig aus den jeweils aktuellen Bestellungen des Aufgabenträgers für den SPNV.

6. Sieht die Bundesregierung trotz der eingleisigen Sanierung des Glösinger Tunnels, des Freienohler Tunnels und des Elleringhauser Tunnels die Möglichkeit einer zukünftigen Angebotsausweitung, zum Beispiel einer Takterhöhung auf der Strecke der Oberen Ruhrtalbahn, gegeben?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

7. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der fehlenden Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken bei den Standards für zweigleisige Tunnelbauten?
8. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung den nicht differenzierten Standards von Tunneln auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken zugrunde?
9. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten einer zukünftigen Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsstrecken, Hauptstrecken und Nebenstrecken hinsichtlich der Vorgaben für Tunnel, zum Beispiel durch Höchstgeschwindigkeiten für Tunneldurchfahrten?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das einschlägige technische Regelwerk differenziert die erforderlichen Tunnelquerschnitte für ein- und zweigleisige Tunnel in Abhängigkeit von der geplanten Streckengeschwindigkeit, vom zugehörigen Regellichtraum, vom zugehörigen Gleisabstand, von der Oberbauform, von der Oberleitungsbauart, vom erforderlichen Platzbedarf für die betrieblichen und sonstigen sicherheitstechnischen Einbauten sowie von aerodynamischer Aspekte. Weitere Differenzierungen ergeben sich aus den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes, die allerdings nicht in Abhängigkeit von der Streckengeschwindigkeit, sondern von der Tunnellänge stehen. Entsprechendes gilt für die Staffelung der Anforderungen der Technischen Spezifikation Interoperabilität „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT).

10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrkosten je Tunnel für eine zweigleisige Sanierung des Glöisinger Tunnels, des Freienohler Tunnels und des Elleringhauser Tunnels?

Im Unterschied zur Sanierung des Tunnels für ein Gleis erfordert die Sanierung für zwei Gleise den Bau einer zweiten Tunnelröhre oder die sukzessive Erneuerung der Tunnelauskleidung durch bergmännisches Auffahren einschließlich der Aufweitung auf den erforderlichen Tunnelquerschnitt. Die hierfür erforderlichen Mehraufwendungen hat die DB Netz AG als zuständige Planungsträgerin in dem zur Beantwortung einer Kleinen Anfrage gesetzten Zeitraum nicht mitgeteilt.

