

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/2652 –

Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2409)

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg“ (Bundestagsdrucksache 18/2409) werden zu Frage 3 die Veränderungen der Zustandsbewertungen der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg von 2008 bis 2013 tabellarisch dargestellt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die betriebssichere Vorhaltung ihrer baulichen Anlagen fällt in die unternehmerische Verantwortung der DB Netz AG im Konzern Deutsche Bahn AG. Im Rahmen ihrer Ersatzinvestitions- und Instandhaltungsstrategie muss sie die Anlagensicherheit gewährleisten und bedient sich dabei geeigneter Planungsinstrumente. Wie bereits in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg“ (Bundestagsdrucksache 18/2409) ausführlich dargelegt, hat die DB Netz AG in ihren internen Richtlinien 804 (Tunnel offene Bauweise) und 853 (Tunnel bergmännische Bauweise) die Inspektion von Eisenbahntunneln geregelt. Dabei differenziert sie nach vier Zustandskategorien, die allesamt die Sicherheit der Bauwerke nicht infrage stellen, sondern auf die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen Bezug nehmen und wie folgt definiert sind:

Zustandskategorie 1: Punktuelle Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.

Zustandskategorie 2: Größere Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen.

Zustandskategorie 3: Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Standicherheit nicht beeinflussen. Eine Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen.

Zustandskategorie 4: Gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich.

Die Einordnung eines Tunnelbauwerks in die einzelnen Zustandskategorien ebenso wie ein Wechsel zwischen den Zustandskategorien hängt maßgeblich von der Konstruktion, vom umgebenden Gebirge sowie von der Verkehrsbelastung, unterteilt nach Lasten, Geschwindigkeiten und Zugzahlen, ab und ist allgemein mit einer alters- und nutzungsbedingten Zunahme von Mängeln oder Schäden am Bauwerk zu begründen. Der jeweilige Schadensumfang kann dabei ein „punktuelltes Schadensbild“ übersteigen, ohne die Sicherheit zu beeinflussen.

1. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 1 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2013 in Zustandskategorie 2 (bitte tabellarisch nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante und bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?

Nach Angaben der DB Netz AG hat bis 2013 ein Übergang in die Zustandskategorie 2 bei 24 der 79 im Jahr 2009 mit der Zustandskategorie 1 bewerteten Tunnelbauwerke stattgefunden.

Eine detaillierte, tabellarische Übersicht der betroffenen Eisenbahntunnel mit Name, örtlicher Lage, Baujahr, Bauweise, Länge, Zugfrequenz und geplanten/bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen enthält die beigelegte Anlage 1.

2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, warum die in Frage 1 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 1 in Zustandskategorie 2 gelangt sind?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Sofern sich Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts als wirtschaftlich sinnvoll erwiesen haben, werden diese nach Angaben der DB AG in den kommenden Jahren (vgl. Anlage 1 zu Frage 1) zum Erhalt oder zur Verbesserung der Zustandsnote umgesetzt.

3. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 1 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich im Jahr 2013 in Zustandskategorie 3 (bitte tabellarisch nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante und bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?

Nach Angaben der DB Netz AG hat bis 2013 ein Übergang in die Zustandskategorie 3 bei acht der 79 im Jahr 2009 mit der Zustandskategorie 1 bewerteten Tunnelbauwerke stattgefunden.

Eine detaillierte, tabellarische Übersicht der betroffenen Eisenbahntunnel mit Name, örtlicher Lage, Baujahr, Bauweise, Länge, Zugfrequenz und geplanten/bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen enthält die beigelegte Anlage 2.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, warum die in Frage 3 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 1 in Zustandskategorie 3 gelangt sind?

Der direkte Übergang von der Zustandskategorie 1 in die Zustandskategorie 3 resultiert nach Angaben der DB AG einerseits aus einer rapiden und unerwarteten Verschlechterung punktueller Schäden, andererseits aus dem erstmaligen Auftreten von Schäden größeren Umfangs, die ohne weitere Maßnahmen die Stand-, Verkehrs- und Betriebssicherheit mittelfristig gefährden können. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind dann nicht mehr ausreichend, eine Sanierung/Instandsetzung der Schäden zum Erhalt oder zur Verbesserung der Zustandsnote ist aus technischer Sicht erforderlich. Die Umsetzung einer solchen Maßnahme erfolgt, wenn sie sich als wirtschaftlich sinnvoll erwiesen hat.

5. Welche der im Jahr 2009 in Zustandskategorie 2 befindlichen Eisenbahntunnel befanden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2013 in Zustandskategorie 3 (bitte tabellarisch nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante und bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen darstellen)?

Nach Angaben der DB Netz AG hat bis 2013 ein Übergang in die Zustandskategorie 3 bei 16 der 63 in 2009 mit der Zustandskategorie 2 bewerteten Tunnelbauwerke stattgefunden.

Eine detaillierte, tabellarische Übersicht der betroffenen Eisenbahntunnel mit Name, örtlicher Lage, Baujahr, Bauweise, Länge, Zugfrequenz und geplanten/bereits durchgeführten Sanierungsmaßnahmen enthält die beigelegte Anlage 3.

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, warum die in Frage 5 genannten Tunnel innerhalb von vier Jahren von Zustandskategorie 2 in Zustandskategorie 3 gelangt sind?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antworten zu den Fragen 2 und 4 wird verwiesen.

7. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg im Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig Nutzungseinschränkungen, wie beispielsweise Langsamfahrstellen (bitte tabellarisch nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge und geplante und bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen, maximale zulässige Höchstgeschwindigkeit im betroffenen Tunnelbauwerk in der Vergangenheit seit der Erstellung des Bauwerks, aktueller zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Tunnelbauwerk, andere Beschränkungen, wie Lademaß, Radsatzlast o. Ä., Gründe für die Geschwindigkeitsreduzierungen oder sonstige Beschränkungen darstellen)?

Gegenüber den Angaben zu Frage 5 der Kleinen Anfrage zum Zustand der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg vom 12. August 2014 haben sich nach Auskunft der DB Netz AG keine Änderungen ergeben.

Derzeit existieren keine durch die Infrastrukturqualität der Eisenbahntunnel hervorgerufenen Nutzungseinschränkungen.

8. Bei welchen Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg im Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen zeichnen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten drei Jahren Nutzungseinschränkungen ab, wenn keine Sanierungen erfolgen, und bei welchen dieser Tunnel sind wann Sanierungen vorgesehen und finanziert (bitte tabellarisch nach Name, örtlicher Lage bzw. Streckenkilometerangabe, Baujahr, Bauweise, Länge der Tunnel sowie jeweiliger täglicher Zugfrequenz für Personen- und Güterzüge, geplante und bereits durchgeführte Sanierungsmaßnahmen und zu erwartende Einschränkungen darstellen)?

Die in der Antwort auf die Kleine Anfrage vom 12. August 2014 genannten Maßnahmen werden von der DB Netz AG durchgeführt, um baulich bedingten Nutzungseinschränkungen vorzubeugen.

Instandhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen werden so vorgesehen, dass möglichst Nutzungseinschränkungen bis zur Erreichung der technischen Nutzungsdauer vermieden werden können. Mit jetzigem Kenntnisstand zeichnen sich in den nächsten drei Jahren keine baulich bedingten Nutzungseinschränkungen bei Eisenbahntunneln in Baden-Württemberg ab.

Zustandsentwicklung der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg

Anlage 1 zur Anfrage vom 24.09.2014

GE- SCHAFTS- FELD	NETZ- SEGMENT	REGIONAL- BEREICH	STRECKE L'c	STRECKE N	ALTERNATIVE BAUKONSTRUKTIONEN		BAUWEISE	AKTIVIERUNG JAHR	BÄUWERKSBEZEICHNUNG	STRUKTURBEZEICHNUNG				MÄßNACHN. 1 (Ersatzverkleinerung)	Übersicht über Sanierungsmaßnahmen weitere Maßnahmen	Region (bei Ersatzverkleinerung)	Dauer (Insand- haltung) Monate	Übersicht über Sanierungsmaßnahmen Datum letzte Begrüßung	Zustand Zustand 2009	Ergänzende Angaben zu Frage 1	
					BAUWEISE	BAUWEISE				SFV SPV SBA SSV SON	N	T	S								
FuB	Freiburg_Breg	Südwest	4000 326,7 + 83,327,1 + 36	13000411	342	Mauerwerk + Sonstige	1927 4000-326,783+1320	1927	4000-326,783+1320	1320	0	0	0	0	Sanierung Entwässerung	2018	6	05.11.2012	1	2	Ja
FuB	Kaisruhe	Südwest	4080 150,4 + 25,01 + 5 + 31	13000289	1105	Beton	1991 4080-080,425+1320	1991	4080-080,425+1320	1320	0	20	5	0	Sanierung Entwässerung	2018	6	29.11.2010	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4080 76,0 + 63,018 + 77	13000953	2814	Beton	1991 4080-079,863+1320	1991	4080-079,863+1320	138	29	0	12	5	Sanierung Entwässerung	2015	3	26.11.2010	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4080 80,0 + 63,018 + 77	13000954	179	Beton	1991 4080-084,196+1320	1991	4080-084,196+1320	138	29	0	12	5	Sanierung Entwässerung	2015	4	26.11.2010	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4111 21,5 + 58,22 + 78	13000433	570	Mauerwerk + Sonstige	1927 4111-021,560+1320	1927	4111-021,560+1320	0	31	61	11	2	Sanierung Mauerwerk	2015	8	02.09.2013	1	2	Ja
FuB	Kaisruhe	Südwest	4130 1,6 + 59,18 + 18	13000443	170	Mauerwerk + Sonstige	1927 4130-001,686+1320	1927	4130-001,686+1320	0	31	61	11	2	Sanierung Mauerwerk	2015	3	02.09.2013	1	2	Ja
FuB	Freiburg_Breg	Südwest	4131 -01,1 + -15,06 + 65	13000444	780	Mauerwerk + Sonstige	1927 4131+00,114+1320	1927	4131+00,114+1320	1	8	0	54	3	Sanierung Entwässerung	2015	4	03.09.2013	1	2	Ja
FuB	Freiburg_Breg	Südwest	4000 95,7 + 3,95 + 0 + 21	13000272	296	Mauerwerk + Sonstige	1927 4000-094,700+1310	1927	4000-094,700+1310	14	35	0	19	4	Sanierung Mauerwerk	2015	36	04.12.2011	1	2	Ja
FuB	Freiburg_Breg	Südwest	4000 122,3 + 6,122 + 4 + 21	13000293	214	Mauerwerk + Sonstige	1927 4000+122,308+1310	1927	4000+122,308+1310	14	35	0	19	4	Sanierung Mauerwerk	2015	36	04.12.2011	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4720 6,8 + 32,69 + 5	13000037	272	Mauerwerk + Sonstige	1927 4720-006,932+1320	1927	4720-006,932+1320	1	8	5	101	30	Sanierung Mauerwerk	2015	5	29.07.2011	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4861 2,6 + 20,50 + 0 + 0	13000956	2191	Beton	1978 4861+002,621+1330	1978	4861+002,621+1330	0	0	161	0	0	Sanierung Mauerwerk	2015	5	12.09.2012	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4861 2,6 + 20,50 + 0 + 0	13000955	2191	Beton	1978 4861+002,621+1330	1978	4861+002,621+1330	0	0	164	0	0	Sanierung Mauerwerk	2015	5	12.09.2012	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4851 2,6 + 20,50 + 0 + 0	13000955	2191	Beton	1978 4851+002,621+1330	1978	4851+002,621+1330	0	0	164	0	0	Sanierung Mauerwerk	2015	5	12.09.2012	1	2	Ja
FuB	Sulffart	Südwest	4251 4,9 + 27,52 + 12	13000510	265	Mauerwerk + Sonstige	1927 4251+004,924+1310	1927	4251+004,924+1310	0	34	0	0	0	Sanierung Mauerwerk	2037	0	04.12.2011	1	2	Ja
Rgn	Freudenstädter	Südwest	4860 43,3 + 10,43 + 58	13000516	58	Mauerwerk + Sonstige	1927 4860-043,310+1310	1927	4860-043,310+1310	0	34	0	0	0	Sanierung Mauerwerk	2037	0	04.12.2011	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4250 48,3 + 63,46 + 77	13000478	313	Mauerwerk + Sonstige	1927 4250-048,363+1320	1927	4250-048,363+1320	2	33	0	6	3	Sanierung Putz	2018	2	15.07.2011	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4250 48,2 + 33,46 + 77	13000480	89	Mauerwerk + Sonstige	1927 4250-048,233+1320	1927	4250-048,233+1320	2	33	0	6	3	Sanierung Putz	2018	2	04.11.2011	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4250 46,7 + 77,46 + 9 + 58	13000482	182	Mauerwerk + Sonstige	1927 4250-046,777+1320	1927	4250-046,777+1320	2	33	0	6	3	Sanierung Putz	2018	2	07.11.2011	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4250 56,6 + 78,57 + 15	13000483	834	Mauerwerk + Sonstige	1927 4250-056,678+1320	1927	4250-056,678+1320	2	36	0	6	3	Sanierung Putz	2018	2	07.11.2011	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4250 122,0 + 81,22 + 2,66	13000481	180	Mauerwerk + Sonstige	1927 4250+122,087+1320	1927	4250+122,087+1320	2	34	0	1	2	Sanierung Putz	2018	2	19.06.2012	1	2	Ja
Rgn	Sudbaden	Südwest	4300 0,9 + 49,14 + 63	13000413	514	Mauerwerk + Sonstige	1934 4300+000,948+1320	1934	4300+000,948+1320	0	67	0	0	0	Sanierung Putz	2018	2	12.07.2012	1	2	Ja

Zustandsentwicklung der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg

Anlage 2 zur Anfrage vom 24.09.2014

GE-SCHAFTS-FELD	NETZ-SEGMENT	REGIONA-BEREICH	STRECKE-NUMMER	VON_KM		ANLAGE-NUMMER	Allgemeine Bauwerksangaben		BAUWEISE	AKTIVIERUNGSJAHR	Bauwerksbezeichnung	Streckenbelastung				Maßnahme_1 (Eisenbahnstation)	Maßnahme_2 (ergänzende Instandhaltung)	weitere Maßnahmen	Beginn (Inbetriebnahme) (Jahr)	Dauer (Inbetriebnahme) (Monate)	Übersichtliche Begründung	Datum letzte Begutachtung	Zustand 2009	Zustand 2013	Frage 3 zugehöriges Kriterium Frage 3		
				km	km		SPFV	SPNV				SBAH	ISV	SOM	S											N	1
FüB	Freiburg_B99	Südwest	4000	31	51	13000710	163	Mauerwerk + Sonstiges	1927	2005	117.391+1310 (Hohentauern Tunnel)	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja	
FüB	Stuttgart	Südwest	4200	13.4	59	13000018	180	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4800	117.391+1310 (Hohentauern Tunnel)	0	14	35	0	19	6	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
FüB	Freiburg_B99	Südwest	4600	117.3	64	13000023	103	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4800	117.391+1310 (Hohentauern Tunnel)	0	14	35	0	19	6	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
FüB	Ulm	Südwest	4900	46.2	59	13000075	415	Beton	1927	4800	46.250+1320 (Kappelerbühlentunnel)	1	42	0	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
FüB	Stuttgart	Südwest	4950	96.3	99	13000079	272	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4800	96.399+1320 (Haller Tunnel)	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
RegN	Freudenstädter	Südwest	4880	47	49	13000517	350	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4880	036.179+1310 (Lollburg-Tunnel)	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
RegN	Freudenstädter	Südwest	4880	47	49	13000517	350	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4880	036.179+1310 (Lollburg-Tunnel)	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja
RegN	Freudenstädter	Südwest	4880	54.4	10	13000519	117	Mauerwerk + Sonstiges	1927	4880	054.407+1310 (Schlacher Tunnel)	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	ja

Zustandsentwicklung der Eisenbahntunnel in Baden-Württemberg

Anlage 3 zur Anfrage vom 24.09.2014

GE- SCHAFTS- FELD	NETZ- SEGMENT	REGIONA- BEREICH	STRECKE VON_KM N- N- NUMMER	BIS_KM N- N- NUMMER	LÄNGE N- N- NUMMER	BAUWEISE	AKTIVERUN- GS JAHR	BAUWEISEBESCHREIBUNG	Sonderbelastung				Mafnahmen 1 (Ersatzbauten)	Maßnahme 2 (ergänzende Instandhaltung)	weitere Maßnahmen	Beginn Ersatzinvestition (Jahr)	Dauer (Monate)	Überblick Zustand Zustand Bewertung 2009	Frage 3 Zustand Bewertung 2013	
									SFPV	SPNV	SPNV	SONS								
FuB	Stuttgart	Stuttgart	4120 62.0 + 66	66.9 + 10	13000090	624 Beton	1997	4081+082 086+1320 Freudenberg Tunnel	0	2	38	0	0	0	0	2015	2	18.05.2010	2	3
FuB	Stuttgart	Stuttgart	4120 60.3 + 8	60.5 + 78	13000436	370 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4120+060 307+1320 Dalaauer Tunnel	0	2	38	0	0	0	0	2015	2	25.11.2013	2	3
FuB	Stuttgart	Stuttgart	4120 66.0 + 7	66.5 + 49	13000437	543 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4120+065 055+1320 Schaffhäuser Tunnel	0	2	38	0	0	0	0	2015	2	25.11.2013	2	3
FuB	Stuttgart	Stuttgart	4120 70.2 + 23	70.5 + 88	13000438	363 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4120+070 222+1320 Eichenheimer Tunnel	0	2	38	0	0	0	0	2015	2	25.11.2013	2	3
FuB	Stuttgart	Stuttgart	4120 75.9 + 10	76.2 + 10	13000439	363 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4120+075 100+1320 Eichenheimer Tunnel	0	2	38	0	0	0	0	2015	2	25.11.2013	2	3
FuB	Freiburg	Freiburg	4650 120.0 + 26	120.6 + 18	13000024	654 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4650+120 095+1310 Eichenheimer Tunnel	14	30	0	59	0	0	0	2018	36	25.11.2013	2	3
FuB	Ulm	Ulm	4930 42.2 + 54	43.1 + 15	13000074	860 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4930+42 266+1310 Schaffhäuser Tunnel	1	42	0	21	0	0	0	2015	5	30.09.2010	2	3
FuB	Ulm	Ulm	4950 58.6 + 99	58.8 + 43	13000077	143 Mauerwerk + Sonstiges	1964	4950+58 700+1320 Heesentaler Tunnel	1	34	0	0	0	0	0	2015	5	30.09.2010	2	3
FuB	Ulm	Ulm	4950 62.2 + 10	62.3 + 39	13000078	179 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4950+62 210+1320 Tullauer Tunnel	0	34	0	0	0	0	0	2015	3	30.09.2010	2	3
Rgn	Freudenstädter	Freudenstädter	4850 67.1 + 66	67.2 + 22	13000043	151 Beton + Mauerwerk	1927	4850+068 094+1310 Sulzauer Tunnel	0	42	0	0	0	0	0	2008	2	29.11.2012	2	3
Rgn	Freudenstädter	Freudenstädter	4850 67.1 + 66	67.2 + 22	13000044	310 Beton + Mauerwerk	1927	4850+068 094+1310 Sulzauer Tunnel	0	42	0	0	0	0	0	2008	2	29.11.2012	2	3
Rgn	Freudenstädter	Freudenstädter	4850 74.2 + 7	7.9 + 62	13000045	561 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4850+077 402+1310 Ziegenberg Tunnel	0	56	0	0	0	0	0	2004	2	18.07.2011	2	3
Rgn	Freudenstädter	Freudenstädter	4850 74.2 + 7	7.9 + 62	13000046	477 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4850+077 402+1310 Ziegenberg Tunnel	0	56	0	0	0	0	0	2004	2	18.07.2011	2	3
Rgn	Schwabische A	Schwabische A	4540 96.2 + 70	96.3 + 54	13000020	95 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4540+096 889+1310 Schöpsberg Tunnel	0	69	0	4	0	0	0	2006	2	16.12.2011	2	3
Rgn	Schwabische A	Schwabische A	4540 96.2 + 70	96.3 + 54	13000020	95 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4540+096 889+1310 Schöpsberg Tunnel	0	69	0	4	0	0	0	2006	2	16.12.2011	2	3
Rgn	Schwabische A	Schwabische A	4300 17.4 + 98	17.5 + 65	13000418	268 Beton	1927	4300+17 197+1310 Brunnensoggtunnel	0	52	0	2	1	0	0	2005	2	31.10.2013	2	3
Rgn	Schwabische A	Schwabische A	4300 17.4 + 98	17.5 + 65	13000418	268 Beton	1927	4300+17 197+1310 Brunnensoggtunnel	0	52	0	2	1	0	0	2005	2	31.10.2013	2	3
Rgn	Süddecken	Süddecken	4300 17.4 + 98	17.5 + 65	13000418	268 Mauerwerk + Sonstiges	1927	4300+17 197+1310 Gb-Hradstapf Tunnel	0	67	0	0	0	0	0	2005	2	16.07.2013	2	3

