

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ökologische Auswirkungen der „Festen Fahrbahn“ beim Bau von Eisenbahnstrecken

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat am 12. Oktober 1995 beschlossen, einem Votum des Rechnungsprüfungsausschusses zu folgen, so daß die Deutsche Bahn AG (DB AG) auf der ICE-Neubaustrecke Köln–Frankfurt den Einsatz der „Festen Fahrbahn“ erproben kann. Im Unterschied zur bisherigen Einbettung der Bahngleise in Schotter werden dabei die Schienen auf Beton oder einer Asphalttragschicht verlegt. Die bisherige Diskussion wird allerdings auf die Kosten-Nutzen-Problematik und ökonomische Sachverhalte verkürzt.

Selbstverständlich sind bei einer solchen Erprobung neben ökonomischen Aspekten auch ökologische Gesichtspunkte zu diskutieren; sie kommen in dieser Diskussion bislang zu kurz. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Versiegelung des Bodens – die bei der festen Fahrbahn derjenigen durch Straßen zu vergleichen ist – und die Lärmproblematik, aber auch ökologisch negative Auswirkungen von Schottergleisen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist die „feste Fahrbahn“ hinsichtlich der Versiegelung des Bodens zu beurteilen?
2. Zu welcher Trennwirkung im Hinblick auf die Kleintier- und Pflanzenwelt kommt es?

Ist die „feste Fahrbahn“ für Kleintiere ähnlich schwierig – oder gegebenenfalls noch schwieriger – zu überwinden als Straßen, und wird demzufolge der ökologischen „Verinselung“ der Landschaft und ihrer Ökosysteme verstärkt Vorschub geleistet?

Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die an Neubaustrecken errichteten Lärmschutzwände?

3. Welcher Einsatz von Pflanzengiften (Herbiziden) ist im Unterschied zu Schottergleisen erforderlich; um das unerwünschte Bewachsen des Bahnkörpers zu verhindern?

Kann gegebenenfalls aufgrund mechanischer Methoden bei der „festen Fahrbahn“ ganz auf den Einsatz von Pflanzengiften verzichtet werden, und welche praktischen Erfahrungen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung für schon vorhandene Pilotstrecken der „festen Fahrbahn“ im Vergleich zu Schottergleisen seitens der DB AG vor?

4. Wie werden die bei einer „festen Fahrbahn“ erhöhten direkten Abflüsse von Niederschlägen behandelt, d. h. wo werden sie hingeleitet, und welche Überlegungen gibt es, Verschmutzungen dieses Wassers (u. a. Ölrückstände) zu entfernen, bevor die Abflüsse in den Wasserkreislauf gelangen?

5. Welche ökologischen Folgen hat die Bereitstellung des Bahnschotters (Zechstein usw.) insbesondere in den Abbaugebieten (wo konkret) und beim Transport (per Schiene oder Straße)?

Ist es richtig, daß große Mengen Bahnschotter auch im Ausland abgebaut werden und dort wie im Inland zu erheblichen Landschaftseingriffen bzw. negativen Veränderungen im Landschaftsbild führen?

6. Welche ökologischen Folgen hat die Bereitstellung der Ausgangsmaterialien für die Herstellung der „festen Fahrbahn“ (vgl. Frage 5)?

Wo stammen die Ausgangsstoffe her?

7. Welche konkreten ökologischen Untersuchungen zu den Sachverhalten in den Fragen 1 bis 6 liegen vor bzw. sind geplant?

8. Welche konkreten Erkenntnisse – auch im Ausland – gibt es bislang zur Haltbarkeit von Gleisen in Schotter und Beton/Asphalt?

Inwieweit ist die „feste Fahrbahn“ nur durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr veranlaßt?

Ist die „feste Fahrbahn“ beim Einsatz von Neigezügen im Hochgeschwindigkeitsbereich (ICT, bis mindestens 230 km/h) erforderlich?

9. Wie verhalten sich die Lärmemissionen bei Bahngleisen auf Schotter und auf „fester Fahrbahn“?

Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die höhere Lärmemissionen der „festen Fahrbahn“ zu reduzieren?

Ist es richtig, daß Schallabsorber nur „wo notwendig“ verwendet werden sollen, so daß es in der freien Landschaft und bei Nichterreichen der Immissionsgrenzwerte bei „fester Fahrbahn“ zu größeren Lärmbelastungen kommen wird?

10. Welche Lärmemissionen bzw. welche Fahrbahn wurde bei den bisherigen Planfeststellungsverfahren, insbesondere an der ICE-Strecke Köln–Frankfurt, zugrunde gelegt?

11. Welche Rolle spielt im Zusammenhang mit der „festen Fahrbahn“ und der ICE-Neubaustrecke Köln–Frankfurt der „Schienenbonus“ von 5 Dezibel (A), der laut § 3 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) Schienenwegen eingeräumt wird?
12. Inwieweit handelt es sich bei diesem „Schienenbonus“ – insbesondere bei Neubaustrecken – um ein rein politisches Instrument, um dem Neubau von Schienenstrecken eine höhere Akzeptanz zu verleihen, obwohl andererseits laut Umweltbundesamt Berlin und Fachreferat Lärmschutz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit aufgrund schalltechnischer Untersuchungen kein Anlaß besteht, einen solchen Schienenbonus zu gewähren?

Bonn, den 24. Oktober 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

