

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Nachhaltigkeit beim Bauen im Schienennetz**

Dem gezielten und zugleich klima- und umweltschonenden Ausbau von Schieneninfrastrukturen in Deutschland kommt für eine erfolgreiche Verkehrswende große Bedeutung zu. Mit einer Schienennetzlänge von rund 33 400 Streckenkilometern betreibt die DB Netz AG das längste Eisenbahnnetz in der Europäischen Union. Allein für die planmäßige Unterhaltung, Instandhaltung und Erneuerung dieses Netzes muss die DB Netz AG große Mengen an Baustoffen beschaffen. Die starke Überalterung des Bauwerkbestands insbesondere bei den Brückenbauwerken erfordert auf absehbare Zeit eine intensive Bautätigkeit im Bestandsnetz und damit ebenfalls eine entsprechende Materialintensität. Dazu kommt der Bedarf an Baustoffen für den Aus- und Neubau des Schienennetzes.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Erfahrungen liegen der DB Netz AG beim Einsatz von Holz-, Stahl-, Beton- und Kunststoffschwellen hinsichtlich ihrer Langlebigkeit, Recyclingfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Gesamtökobilanz vor?
2. Wie hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 die Verwendung bzw. Verbreitung der verschiedenen Schwellentypen im Netz der DB AG entwickelt (bezogen auf Gleiskilometer in Prozent)?
3. Wie viele Schwellen beschafft die DB Netz AG jährlich, und wie sollen sich diese Mengen in den kommenden fünf Jahren entwickeln (bitte nach Holz-, Stahl-, Beton- und Kunststoffschwellen differenzieren)?
4. Inwiefern ist es zutreffend, dass Stahlschwellen im Vergleich zu Holz-, Beton- und Kunststoffschwellen vor allem wegen ihrer guten Recyclingfähigkeit die beste Gesamtökobilanz aufweisen (bitte aufgrund vorliegender Ergebnisse vergleichend ausführen)?
5. Auf wie vielen Gleiskilometern sind noch Holzschwellen verbaut, und beabsichtigt die DB Netz AG, den Einsatz von kreosotimprägnierten Holzschwellen in der Beschaffung weiter zu reduzieren?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht?

6. In welchen Bereichen ist der Einsatz von Holzschwellen zwingend erforderlich bzw. vorteilhaft gegenüber anderen Schwellentypen?

7. Wie viele Holzschwellen werden im Netz der DB Netz AG jährlich zustandsbedingt ausgebaut und müssen entsorgt werden (bitte für die Jahre 2017 bis 2020 jahresscheibengenau darstellen und für den Zeitraum 2021 bis 2025 schätzungsweise angeben)?
8. Welche Entsorgungswege sind für kreosotimprägnierte Holzschwellen vorgesehen, und wie viele werden diesen Entsorgungswegen jährlich von der DB Netz AG zugeführt?
9. Beabsichtigt die DB Netz AG, den Einsatz von kreosotimprägnierten Holzschwellen in absehbarer Zeit zu beenden?  
Wenn ja, bis wann?  
Wenn nein, warum nicht?
10. Welche Alternativen bestehen derzeit zum Einsatz kreosotimprägnierter Holzschwellen im Streckennetz der DB AG, und welche Erfahrungen liegen der DB Netz AG mit Holzschwellen vor, bei denen keine bedenklichen Chemikalien zur Imprägnierung eingesetzt werden?
11. Liegen der DB Netz AG Erkenntnisse aus dem österreichischen Forschungsprogramm „Bahnschwelle 2020“ vor?  
Wenn ja, welcher Erkenntnisgewinn ergibt sich aus dem besagten Forschungsprogramm, und welche Rückschlüsse zieht die DB Netz AG daraus für alternative Verfahren zur Kesseldruckimprägnierung von Holzschwellen unter Verzicht auf das Imprägnierungsprodukt Kreosot?
12. Beschafft die DB Netz AG im Jahr 2021 Holzschwellen, die nicht mit Kreosot imprägniert werden?  
Wenn ja, wie hoch ist der Anteil an den insgesamt beschafften Holzschwellen, wie soll sich der Anteil kreosotfreier Holzschwellen bei der Beschaffung in den nächsten Jahren entwickeln, und auf welche alternativen Imprägnierungsprodukte setzt die DB Netz AG?
13. Wie viele Schwellen werden im Rahmen planmäßiger Oberbauerneuerung jährlich ausgebaut und nach einer Aufarbeitung wiederverwendet, und welcher Anteil geht in das Recycling (bitte für 2019 und 2020 sowie Planzahlen für 2021 angeben, bitte nach Schwellentypen differenzieren)?
14. Welcher Anteil der im Rahmen planmäßiger Oberbauerneuerung ausgebauten Schienen kann nach einer Aufarbeitung wiederverwendet werden, und welcher Anteil geht in das Schrottreycling bzw. findet eine anderweitige Verwendung (bitte für 2019 und 2020 sowie Planzahlen für 2021 angeben, bitte auch absolute Werte angeben)?
15. Welche Mengen an Kleineisen fallen im Rahmen der planmäßigen Oberbauerneuerung an, und welche Entsorgungs- bzw. Recyclingwege nimmt dieses Material (bitte für 2019 und 2020 sowie Planzahlen für 2021 angeben)?
16. Welche Recyclingquoten hat die DB Netz AG bei den am häufigsten verwendeten zehn Baustoffen im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke 2020 erreicht (bitte differenziert in absoluten Werten und in Anteilen darstellen und die Art des Recyclings benennen)?
17. Welche Mengen der am häufigsten verwendeten zehn Baustoffe im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke der Deutschen Bahn AG in Deutschland konnten im Jahr 2020 durch Recycling gewonnen bzw. abgedeckt werden, bzw. welche Mengen wurden im Jahr 2020 verbaut?

18. Kosten in welcher Höhe, neue Baumaterialien in welchen Mengen und CO<sub>2</sub>-Emissionen in welchem Umfang konnten durch das Recycling von Baustoffen im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke in Deutschland im Jahr 2020 eingespart werden (bitte Kosten in Euro, Baumaterial in Tonnen bzw. m<sup>3</sup> und CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen angeben)?
19. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2018 ergriffen, um die Recyclingquoten von Baustoffen im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke zu erhöhen, und inwiefern hat sie die Wirksamkeit der von ihr ergriffenen Maßnahmen bisher mit jeweils welchen Ergebnissen evaluiert?
20. Welche Anreize für Unternehmen zur Erzielung von hohen Recyclingquoten von Baustoffen im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke werden derzeit durch die Ausschreibungen der Deutschen Bahn AG gesetzt?
21. Welche weiteren konkreten Maßnahmen zur Erhöhung der Recyclingquoten von Baustoffen im Bereich Oberbau und Ingenieurbauwerke plant die Bundesregierung derzeit?  
Inwiefern plant die Bundesregierung, Anreize für Unternehmen zur Erzielung von hohen Recyclingquoten von Baustoffen im Bereich des Baus von Schieneninfrastrukturen zu setzen bzw. auszuweiten?
22. Welche Erfahrungen liegen der DB Netz AG beim Einsatz von Recyclingbeton (RC-Beton) vor, und in welchen Bereichen bzw. bei welchen Bauwerken hat die DB Netz AG RC-Beton bereits eingesetzt bzw. den Einsatz bei Ausschreibungen vorgesehen?
23. In welchen Bereichen bzw. für welche Bauwerke und Bauteile ist mittel- und langfristige der Einsatz von RC-Beton grundsätzlich möglich?
24. Hat die DB Netz AG ermittelt, in welchen Bereichen bzw. bei welchen Bauwerken mittel- und langfristige der Einsatz von RC-Beton möglich ist?  
Wenn nein, bis wann plant die DB Netz AG eine derartige Ermittlung, und soll der verstärkte Einsatz von RC-Beton bei Ausschreibungen künftig zur Bedingung gemacht werden?
25. Erfüllt RC-Beton grundsätzlich die Anforderungen, die im konstruktiven Betonbau an besonders langlebige Bauwerke wie Brücken und Tunnel gestellt werden (bitte begründen)?
26. Wie plant die Bundesregierung, die bevorzugte Ausschreibung von Recyclingbaustoffen bei Baumaßnahmen der öffentlichen Hand zu normieren bzw. sicherzustellen, sodass Hersteller bzw. Lieferanten von Recyclingbaustoffen einen Anspruch darauf haben, die Berücksichtigung von Recyclingbaustoffen bei der Ausschreibung gerichtlich durchzusetzen, wenn die Ausschreibung trotz der in der aktuellen Fassung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) vorgegebenen gesetzlichen Vorschriften nicht erfolgt?
27. Inwiefern berücksichtigt die DB Netz AG bei Ausschreibungen als Kriterium für den Zuschlag die Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau erzeugt werden (bitte die Gewichtung des CO<sub>2</sub>-Faktors im Vergleich zu anderen Faktoren wie zum Beispiel Preis darstellen und erläutern)?
28. Inwiefern plant die DB Netz AG, ihre Ausschreibungen so anzupassen, dass die Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau erzeugt werden, ein gewichtiger Zuschlagsfaktor wird bzw. bei den Ausschreibungsergebnissen berücksichtigt wird?  
Wenn ja, wann und in welchem Umfang soll die Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau erzeugt werden, ein Zuschlagsfaktor werden (bitte geplante konkrete Gewichtung angeben)?

29. Mit welchen konkreten Maßnahmen und Projekten fördert die Bundesregierung seit 2018 CO<sub>2</sub>-armes bzw. klimaschonendes Bauen im Bereich Bau und Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur (bitte einzelne Maßnahmen bzw. Projekte tabellarisch darstellen, jeweilige Förderzwecke benennen und auflisten, seit wann die Förderung besteht, welchen Umfang die Förderung pro Jahr für den Zeitraum 2018 bis 2020 insgesamt und für jedes Jahr hatte, wie viele Mittel zwischen 2018 und 2020 jeweils bewilligt und ausgezahlt wurden und welche Fördersätze es gibt)?
30. Inwiefern plant die Bundesregierung weitere konkrete Maßnahmen und Projekte, um CO<sub>2</sub>-armes bzw. klimaschonendes Bauen im Bereich Bau und Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur anzureizen und/oder zu fördern (bitte geplante Maßnahmen und Projekte genau beschreiben und jeweiligen Mittelansatz sowie geplanten Beginn angeben)?
31. In welchem Umfang erfolgte im Jahr 2020 der Transport der zehn häufigsten Baustoffe für den Bau und die Unterhaltung von Schienenwegen über die Straße bzw. via Lkw, und in welchem Umfang erfolgte der Transport über die Schiene (bitte für die Baustoffe differenziert darstellen)?

Berlin, den 18. Mai 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**