

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Harald Ebner, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Resilienz der Verkehrsinfrastruktur unter Bedingungen der Klimakrise

Die Klimakrise verursacht bei Temperatur und Niederschlag statistisch signifikante Veränderungen. Extreme Ereignisse wie Hitze, Dürre und Starkregen häufen und verstärken sich und verlassen damit den bisherigen typischen Schwankungsbereich ihres Auftretens. Die Winter werden feuchter, die Sommer trockener. Die Durchschnittstemperatur steigt und im Zusammenhang mit Sommergewittern kommt es häufiger zu Sturmböen (Quelle: „Zieht Euch warm an, es wird heiß“, Sven Plöger, S. 21 und S. 205 ff.) Die Zunahme an extremen Wetterereignissen wirkt sich auf die Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur aus. Unter hohen Temperaturen und starker Sonneneinstrahlung kann es zu Gleisverwerfungen und zu Schäden an Fahrbahndecken kommen. Längere Wachstumsperioden stellen besondere Herausforderungen an die Vegetationspflege entlang von Verkehrswegen, um beispielsweise auf Gleise und Straßen stürzende Bäume zu verhindern. Trockenperioden erhöhen das Risiko von Böschungsbränden an Schienenwegen und Straßen. Die Binnenschifffahrt hat immer wieder mit Niedrigwasser in den Flüssen zu kämpfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie oft kam es in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 2000 zu Gleisverwerfungen bzw. Gleislagefehlern infolge von hoher Hitze und intensiver Sonneneinstrahlung?
2. Wie häufig kam es in den Jahren seit 2000 vor, dass Weichen infolge von hoher Hitze und intensiver Sonneneinstrahlung gestört waren?
3. Welche Auswirkungen haben diese hitzebedingten Gleisverwerfungen, Gleislagefehler und Weichenstörungen für die Sicherheit im Bahnverkehr und die Verfügbarkeit der Infrastruktur?
Wie viele Züge mussten in den Jahren seit 2000 wegen Gleisverwerfungen und wie viele mussten wegen Weichenstörungen langsamer fahren oder mussten ausfallen (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
4. Welche Maßnahmen ergreift die Deutsche Bahn (DB), um Gleisverwerfungen bzw. Gleislagefehler und Weichenstörungen infolge von langanhaltenden hohen Temperaturen zu erkennen?
5. Wie werden Gleisverwerfungen bzw. Gleislagefehler frühzeitig festgestellt, um die Sicherheit im Bahnverkehr zu gewährleisten?

6. Welche Kosten sind seit 2000 entstanden, um hitzebedingte Schäden an der Eisenbahninfrastruktur zu beseitigen (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
7. Wie wirken sich kürzere, mildere Winter und längere Vegetationsperioden auf die Entwicklung der Vegetation entlang der Eisenbahnstrecken und Betriebsanlagen der Eisenbahn im DB-Streckennetz aus?
8. Wie häufig kam es in den einzelnen Jahren seit 2000 zu Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs durch „Baum im Gleis“, und wie entwickelte sich in diesem Zeitraum die durchschnittliche Dauer dieser Beeinträchtigungen?
9. Wie häufig kam es in den einzelnen Jahren seit 2000 zu Böschungsbränden entlang von Bahnstrecken?
Wie viele Züge verspäteten sich in den Jahren seit 2000 wegen Böschungsbränden, und wie viele Fahrten mussten ausfallen (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
10. Wie viele Beschäftigte der Infrastruktursparten der Deutschen Bahn waren im Jahr 2000, im Jahr 2010 und sind aktuell mit der Vegetationspflege beauftragt, und wie hoch waren insgesamt die Kosten, die in den genannten Jahren die Vegetationspflege verursacht hat?
11. Wie häufig kam es in den einzelnen Jahren seit 2000 zu Streckensperrungen aufgrund von Überflutungen von Bahnanlagen oder auch zu (drohenden) Einflüssen auf die Stabilität von Bahnanlagen infolge eines zu trockenen Untergrundes (beispielsweise Senkungen an Bahndämmen)?
Wie viele Züge verspäteten sich infolgedessen, und wie viele mussten ausfallen (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
12. Welche Maßnahmen ergreift die Deutsche Bahn, um die Infrastruktur weniger anfälliger für extreme Wetterereignisse zu machen, und zwar im Bestand als auch bei Sanierungen?
13. Auf welche Außentemperaturen war die Klimaanlage des ICE 1 ausgerichtet, und auf welche Temperaturen ist die Klimaanlage des ICE 4 ausgerichtet?
14. Wie häufig wurde in den einzelnen Jahren seit dem Jahr 2000 vorsorglich eine Geschwindigkeitsbeschränkung wegen befürchteter oder tatsächlich eingetretener Fahrbahnschäden infolge von hoher Hitzeeinstrahlung auf Straßen des Bundes verhängt?
Wie lange dauerten diese an?
15. Auf welchen Streckenabschnitten des Bundesautobahnnetzes traten seit 2000 Hitzeschäden bzw. Hitzeaufbrüche („Blow-ups“) durch langanhaltende hohe Temperaturen auf (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
16. Welche Schäden sind im Bundesfernstraßennetz durch Hitzeaufbrüche („Blow-ups“) seit 2000 entstanden (bitte Kosten für die Beseitigung der Hitzeschäden für jedes Jahr gesondert angeben und Bundesautobahnen und Bundesstraßen differenzieren)?
17. Sind Unfälle infolge von Hitzeaufbrüchen im Bundesfernstraßennetz bekannt, und wenn ja, wie viele, und mit welchen Unfallfolgen?
18. Welche vorsorglichen Baumaßnahmen zur Vorbeugung von Hitzeaufbrüchen und anderen hitzebedingten Fahrbahnschäden sind seit 2000 umgesetzt worden, welche Abschnitte im Bundesfernstraßennetz wurden entsprechend umgebaut, und welche Kosten sind für diese Maßnahmen jeweils angefallen (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?

19. Inwiefern werden bei Neubauvorhaben oder im Rahmen von Sanierungen hitzebeständigere Fahrbahnbeläge verbaut?
20. Welche Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen laufen derzeit zur Anpassung der Fernstraßeninfrastruktur an die Auswirkungen des Klimawandels (bitte jeweilige Programm einzeln benennen)?
21. Inwieweit sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 Niedrigwasser- sowie Hochwassersituationen auf den Bundeswasserstraßen häufiger aufgetreten als in Vergleichszeiträumen zuvor, und inwieweit geht die Bundesregierung in den Jahren bis 2035 von einem stärkeren Auftreten aus (bitte jeweils begründen und Quellen nennen)?
22. Inwieweit ergeben sich seit 2000 nach Kenntnis der Bundesregierung bei Perioden mit niedrigen Niederschlagsmengen Schwierigkeiten, den Wasserstand in Kanälen oder bei anderen Bundeswasserstraßen zu halten bzw. Schifffahrt zu betreiben, und wie wird sich dies in den nächsten Jahren bis 2035 voraussichtlich entwickeln?
23. Wie häufig musste nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2000 auch in den Wintermonaten Wasser aus der Edertalsperre abgelassen werden, um den Wasserstand zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Oberweser zu halten?
24. Welchen Stand hat die geplante Einführung eines Nationalen Niedrigwasser-Informationssystems (<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimawandel-bundesregierung-wappnet-sich-gegen-hitze-und-duerreperioden-in-deutschland/25823252.html?ticket=ST-7105622-tbUdWIRGY4CROOImV7Y-ap3>)?

Falls dieses noch nicht eingerichtet ist, bis wann werden dort welche Daten bei welcher Stelle für wen abrufbar sein?

Berlin, den 19. August 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

