

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6739 –**

Vegetationskontrolle und -pflege entlang von Schienenstrecken

Vorbemerkung der Fragesteller

Immer wieder kommt es durch Sturmschäden zu Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs. Im Jahr 2013 kam es zu rund 2 000 Unterbrechungen des Bahnverkehrs aufgrund von auf die Gleise gestürzten Bäumen. In 38 Fällen kam es zu meldepflichtigen gefährlichen Ereignissen, also Zugkollisionen mit Aufprallen auf Bäume, bei denen Personen verletzt wurden oder größere Sachschäden an Eisenbahnfahrzeugen entstanden. Dies ging aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hervor (Bundestagsdrucksache 18/2996).

Im September 2015 wurde die Sperrung der Bahnstrecke zwischen Zella-Mehlis, Schmalkalden und Wernshausen durch das Eisenbahn-Bundesamt verhängt, weil dringend Bäume und Sträucher zurückgeschnitten werden müssten. Dies sei von der Deutschen Bahn AG (DB AG) versäumt worden. Die DB AG hat Zeitungsberichten zufolge dazu erklärt: „Die Vegetation, speziell im Thüringer Wald, hat aufgrund vorherrschender klimatischer Bedingungen eine derartige Wachstumsgeschwindigkeit angenommen, dass es äußerst schwierig ist, mit festen Schnittzyklen zu arbeiten, so dass leider zu oft operativ eingegriffen werden muss.“ (www.insuedthueringen.de/regional/thueringen/thuefwthuedeu/Landesgartenschau-ist-derzeit-wegen-Rueckschnitt-ohne-Bahn-Anschluss;art83467,4316907 und www.insuedthueringen.de/regional/thueringen/thuefwthuedeu/Landesgartenschau-ist-derzeit-wegen-Rueckschnitt-ohne-Bahn-Anschluss;art83467,4316907).

Dies macht aus Sicht der Fragesteller deutlich, dass die Praxis der Regelmäßigkeit und der Umfang der Vegetationskontrolle und -pflege entlang von Schienenstrecken kritisch hinterfragt werden müssen.

Dies umso mehr, weil nach Einschätzungen von Klimaexperten die Anzahl und die Heftigkeit von Stürmen aufgrund des Klimawandels auch in Deutschland zunehmen werden. So äußerte sich Prof. Dr. Mojib Latif, Klimaforscher am Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel, wie folgt: „Tatsache ist, dass die Sturmschäden in Deutschland zunehmen. Die Meldungen der Versicherungswirtschaft sind hier ein Anhaltspunkt. Es gibt die Tendenz, dass Stürme und

Starkregen bei uns zunehmen.“ (www.svz.de/mv-uebersicht/die-sturmschaeden-nehmen-zu-id9645921.html)

Auf diese Entwicklung müssen sich auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorbereiten, um die Sicherheit ihrer Fahrgäste auch in Zukunft zu gewährleisten und um ein möglichst hohes Maß an Zuverlässigkeit von Fahrplänen bieten zu können.

Mit dieser Kleinen Anfrage knüpfen die Fragesteller an ihre Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2844 an, fragen nach aktuellen Entwicklungen und stellen Fragen erneut, die damals von der Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller nicht befriedigend beantwortet wurden (Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/2996).

1. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung Anfang September 2015 die Sperrung der Bahnstrecke zwischen Zella-Mehlis, Schmalkalden und Wernshausen durch das Eisenbahn-Bundesamt angeordnet, weil dort dringend Bäume und Sträucher zurückgeschnitten werden mussten (www.insuedthueringen.de/regional/thueringen/thuefwthuedeu/Landesgartenschau-ist-derzeit-wegen-Rueckschnitt-ohne-Bahn-Anschluss;art83467,4316907)?

Ja, das Eisenbahn-Bundesamt hat die Sperrung angeordnet.

2. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entlang der Bahnstrecke zwischen Zella-Mehlis, Schmalkalden und Wernshausen Begehungen im Rahmen der Vegetationskontrolle durchgeführt (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 18/2996)?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis zu der Anzahl der Begehungen entlang der Bahnstrecke zwischen Zella-Mehlis, Schmalkalden und Wernshausen in den vergangenen fünf Jahren. Im Übrigen wird hierzu auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

3. Wie häufig wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren Schienenstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt wegen unzureichender Vegetationspflege gesperrt (bitte mit Nennung der Örtlichkeit durch Angabe der Streckennummer und -kilometer sowie dem zeitlichen Beginn und Ende der Streckensperrung angeben)?
4. In wie vielen Fällen mussten nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2000 aufgrund von auf die Gleise gestürzten Bäumen der Bahnbetrieb auf dem Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen unterbrochen werden (bitte die Anzahl tabellarisch für die einzelnen Jahre darstellen)?

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor, da die nachgefragten Angaben gemäß Allgemeinverfügung zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb nicht meldepflichtig sind. Das Eisenbahn-Bundesamt hält die hier nachgefragten Daten nicht systematisch vor.

5. In wie vielen Fällen kam es seit dem Jahr 2000 nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund von auf die Gleise gestürzten Bäumen der Bahnbetrieb auf dem Schienennetz der bundeseigenen Eisenbahnen zu Eisenbahnunfällen (bitte die Anzahl der gefährlichen Ereignisse tabellarisch für die einzelnen Jahre darstellen)?

Der Aufprall auf Gegenstände (hier Bäume) ist nur dann meldepflichtig, wenn hierdurch größere Schäden an Eisenbahnfahrzeugen entstanden sind oder es zu Personenschäden gekommen ist. Aufgrund der daraus resultierenden unvollständigen Datenbasis erfolgt keine statistische Auswertung durch die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes.

6. Zu welchen meldepflichtigen gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb kam es im Jahr 2014 nach Kenntnis der Bundesregierung durch Zugkollisionen mit Aufprall auf Bäume (bitte die Unfälle nach Datum und örtlicher Lage durch Angabe der Streckennummer und -kilometer, Anzahl verletzter Personen sowie Schadenshöhe tabellarisch darstellen)?

Im Jahr 2014 wurden der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes gemäß Allgemeinverfügung zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb, 20 Zugkollisionen mit Aufprall auf Bäumen gemeldet.

	Tag	Strecken-Nr.	Strecken- km	leicht verl.	Sachschäden in Euro
1	03.01.2014	2992	156,200		15.000
2	26.01.2014	6649	3,600		Keine Angabe
3	21.02.2014	4113	31,555	1	Keine Angabe
4	28.02.2014	1244	Keine Angabe		Keine Angabe
5	11.06.2014	3700	70,400	1	Keine Angabe
6	24.06.2014	2200	331,600		70.000
7	06.07.2014	2655	8,800		Keine Angabe
8	08.07.2014	3730	30,100		30.000
9	13.07.2014	6253	147,400		Keine Angabe
10	13.07.2014	1502	13,000		Keine Angabe
11	19.08.2014	1502	32,100		40.000
12	19.08.2014	1502	7,900		150.000
13	07.09.2014	5725	28,400		24.000
14	21.09.2014	5501	65,000		40.700
15	22.09.2014	2160	10,600		52.500
16	07.10.2014	6752	69,600		52.880
17	15.10.2014	1244	23,160		2.000
18	21.10.2014	5504	106,650		35.000
19	12.12.2014	6298	27,950		3.000
20	27.12.2014	2631	140,000		Keine Angabe

7. Sieht die Bundesregierung einen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Vegetationskontrolle und -pflege an den Schienenwegen der bundeseigenen Eisenbahnen, und was gedenkt sie gegebenenfalls zu tun, um dem Handlungsbedarf nachzukommen?

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht planmäßig. Im Zuge von routinemäßigen Streckenbegleitfahrten werden der Zustand der Signalsichten und die Freihaltung des lichten Raumes kontrolliert. Die präventive Vegetationskontrolle ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ist Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems.

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die DB Netz AG im Jahr 2012 das Verfahren „kritische Wettersituationen“ eingeführt. Hiernach darf bei einer Sturmwarnung in bestimmten Abschnitten maximal 80 km/h gefahren werden, wenn diese hinsichtlich möglicher Sturmbrüche als gefährdet identifiziert wurden. Zudem ist ein bundesweites Programm zur Grunddurcharbeitung und veränderter Pflege der Vegetation aufgenommen worden, das im unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB Netz AG liegt. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.