

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD

Schäden an Gleisanlagen und Zügen durch Bäume auf bahnfremden Grundstücken

Eisenbahnunternehmen sind nach § 14 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden abzuschließen. Diese Haftpflichtversicherung übernimmt jedoch nur die Regulierung von Schäden, die seitens der Eisenbahninfrastruktur- oder Eisenbahnverkehrsunternehmen verursacht worden sind.

Für Schäden an der Eisenbahninfrastruktur und Schienenfahrzeugen durch umstürzende Bäume oder abbrechende Äste, die von gleisnahen, bahnfremden Grundstücken auf Gleisanlagen oder in elektrische Oberleitungen fallen, haften die Grundstückseigentümer.

Laut der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der AfD zu bahnfremden Grundstücken auf Bundestagsdrucksache 19/1874 hat die DB Netz AG im Jahr 2017 ca. 1 800 Schreiben an Grundstückseigentümer versandt und diese aufgefordert, bestimmte gleisnahe Bäume auf ihren Grundstücken entfernen zu lassen. Viele Schreiben wurden entweder gar nicht oder ablehnend beantwortet. Es liegen Informationen vor, wonach in den vergangenen Wochen rund 50 Grundstückseigentümern in Aachen, deren Grundstück an der Bahnstrecke Köln–Aachen liegt, Briefe zugestellt mit der Aufforderung, gleisnahe Bäume fällen zu lassen (https://rp-online.de/nrw/panorama/bahnstrecke-aachen-koeln-deutsche-bahn-fordert-anlieger-auf-ihre-baeume-zu-faellen_aid-34744223).

Grundlage dieser Aufforderungen ist die Verkehrssicherungspflicht von Grundstückbesitzern. Wie Medien berichten, hat die DB Netz AG die Kriterien der Gefahrenbewertung in ihrem Vegetationsmanagement verschärft (https://rp-online.de/nrw/panorama/bahnstrecke-aachen-koeln-deutsche-bahn-fordert-anlieger-auf-ihre-baeume-zu-faellen_aid-34744223).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Schadensereignisse an Gleisanlagen und Oberleitungen der DB-Netze hat es jeweils in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017 gegeben, die durch umgestürzte Bäume oder herabbrechende Äste, ausgehend von bahnfremden Grundstücken, verursacht wurden?
2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Summe der entstandenen Kosten in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017 zur Wiederherstellung der beschädigten Infrastruktur?

3. Wurden diese Schäden nach Kenntnis der Bundesregierung von den Versicherungen der Grundstückseigentümer bzw. von den Grundstückseigentümern reguliert, oder blieben Schäden der DB-Netze unreguliert, und wenn ja, in welcher Höhe?
4. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017 eingetretenen Schadenssummen an Schienenfahrzeugen, die durch Baumschäden, ausgehend von bahnfremden Grundstücken, ausgelöst wurden?
5. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die Schäden an Schienenfahrzeugen durch die verursachenden Grundeigentümer bzw. deren Versicherer oder durch Landkaskoversicherungen der betroffenen EVUs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) reguliert?
6. Wie häufig kam es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Streckensperrungen aus den in Rede stehenden Gründen in den Jahren 2014, 2015, 2016 und 2017?
7. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die finanziellen Einbußen, die aus Streckensperrungen für die EVUs entstanden sind, seitens der Verursacher reguliert, und wenn ja, in welcher Höhe?
8. Hatte die DB Netz AG vor Eintritt des Schadensereignisses die betroffenen Grundstückseigentümer auf ihr Haftungsrisiko schriftlich aufmerksam gemacht?
9. Welche Strategien verfolgen die Bundesregierung und DB Netz AG, um die Häufigkeit derartiger Havarien zu reduzieren?
10. Gibt es Überlegungen der DB Netz AG, sich an den Kosten zur Beseitigung potentieller Risiken durch in das Gleis oder die elektrische Oberleitung stürzende Bäume und Äste zu beteiligen?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion