

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Klimabeständigkeit der Schieneninfrastruktur

Vor wenigen Monaten läutete die Bundesregierung das „Jahrzehnt der Schiene“ ein und kündigte mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (kurz: LuFV III) umfassende Investitionen in den emissionsarmen Verkehrsträger an (T-Online, „Scheuer: Es wird das Jahrzehnt der Schiene“ vom 14. Januar 2020; abrufbar unter: https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/innenpolitik/id_87148658/investitionen-in-deutsche-bahn-verkehrsminister-scheuer-es-wird-das-jahrzehnt-der-schiene-.html). Wenngleich die Fragesteller diese Bemühungen zum Klimaschutz im Mobilitätsbereich unterstützen, mangelt es aus ihrer Sicht der Bundesregierung an einer gesamtheitlichen Strategie zur Klimabeständigkeit der Schieneninfrastruktur. Schließlich wird die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur nur erhöht, wenn die Mittel der LuFV III dergestalt investiert werden, dass die Schieneninfrastruktur den klimatischen Bedingungen der nächsten Jahrzehnte standhalten kann. Die aktuellen Maßnahmen in Form des Aktionsplans Vegetation und des Hitzeplans erscheinen in diesem Zusammenhang lediglich als punktuelle Lösung.

In Deutschland nehmen extreme Wetterlagen sowie Wetterkapriolen zu und beeinflussen den Zugverkehr – auch aus Sicht der Deutschen Bahn (DB) – negativ (Inside Bahn, „Sturmsicherer durch Vegetationsmanagement“ vom 4. Juli 2018; abrufbar unter: <https://inside.bahn.de/vegetationsmanagement-sturmsicher/>). Der internationale Vergleich verschärft diesen Eindruck: Laut Klima-Risiko-Index befindet sich Deutschland weltweit unter den Top 3 Ländern, die im Jahr 2018 am stärksten von Wetterextremen betroffen waren (Deutsche Welle, „Deutschland unter den Top 3 bei Klimaschäden“ vom 4. Dezember 2019; abrufbar unter: <https://www.dw.com/de/t%C3%B6dliches-klima-weltweit-durch-hitze-sturm-und-flut-klima-risiko-index/a-51506072>). Dieser Eindruck deckt sich mit den Angaben der DB Netz AG: Im Jahr 2019 führten alleine vier Sturmtiefs zu 25 Streckensperrungen, bei denen bis zur vollständigen Entstörung im Durchschnitt 12 Stunden und 15 Minuten vergingen; vier Störfälle dauerten über 24 Stunden (vgl. Bundestagsdrucksache 19/17552). Der Blick

über die Grenze nach Österreich zeichnet ein ähnliches Bild: Infolge starker Regen- und Schneefälle mussten beispielsweise der Brennerkorridor und der Korridor über Tauern im November 2019 für mehrere Tage gesperrt werden (Österreichischer Rundfunk, „Unwetter: Zahlreiche Zugstrecken gesperrt“ vom 18. November 2019; abrufbar unter: <https://oesterreich.orf.at/stories/3022183/>).

Doch auch bei weniger extremen und jahreszeittypischen Wetterereignissen hält die Schieneninfrastruktur den Anforderungen nicht stand. Beispielhaft sei auf den Komplettausfall des Leipziger Bahnhofs bei 20 Zentimeter Schneefall im März 2018 verwiesen (Leipziger Volkszeitung, „Scharfe Kritik an Bahn und Bund nach Chaos an Leipziger Hauptbahnhof“ vom 19. März 2018; abrufbar unter: <https://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Scharfe-Kritik-an-Bahn-und-Bund-nach-Schneechaos-am-Leipziger-Hauptbahnhof>).

Auf Grund der zunehmenden Großwetterlagen besteht die Gefahr, dass Streckensperrungen und der Ausfall sensibler Technik verstärkt werden. Als Konsequenz würde es dadurch zu mehr Zugverspätungen und Zugausfällen kommen, sodass die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur sinkt und die Zugreisenden sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Nachwirkungen zu spüren bekommen. Die Fragesteller fordern die Bundesregierung daher auf, eine gesamtheitliche Strategie zur Klimabeständigkeit der Infrastruktur zu entwerfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele extreme Wetterlagen der Stufe 2 und Stufe 3 i. S. d. Richtlinie 420.1000 des Störungsmanagements Betriebsleitstellen DB Netz traten zwischen 2010 und 2019 auf (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - a) Wie lange waren die Strecken durchschnittlich gesperrt?
Wie viele Stunden dauerte die längste Entstörung (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
 - b) Wie viele Züge nach Fahrplan sind von den Streckenstörungen betroffen gewesen?
Um wie viele Minuten waren die betroffenen Züge am Zielbahnhof insgesamt verspätet (bitte nach Jahren sowie unterteilt in Güter- und Personenverkehr aufschlüsseln)?
 - c) Welcher Gesamtschaden entstand durch die in Frage 1 genannten Störfälle einschließlich ihrer Entstörung (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Welche Streckenabschnitte wurden anhand der Störfallanalyse der DB Netz AG aufgrund ihrer erhöhten, vegetationsbedingten Störungsrate (sog. Hot Spots) ermittelt (bitte VzG-Streckennummern angeben)?
 - a) Wie viele Mitarbeiter sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell im Großstörungsmanagement der DB Netz AG beschäftigt?
 - b) Wie viele Überstunden hat das Großstörungsmanagement bis Ende April 2020 aufgebaut?
 - c) Wie viele Planstellen sind gegenwärtig unbesetzt?
 - d) Wie wird sich die Abteilung in den nächsten fünf Jahren personell entwickeln (bitte nach Organisationsbereichen aufschlüsseln)?
3. Welche Maßnahmen sind konkret im „Hitze-Programm“ der DB Netz AG enthalten?
 - a) Welches Kostenvolumen ist mit dem Programm verbunden?
In welcher Höhe werden die Kosten über die LuFV III abgewickelt?

- b) Welche Elemente der Schieneninfrastruktur werden von Seiten der DB Netz AG als hitzesensibel eingestuft?
- c) Bei wie viel Prozent der in Frage 3b genannten hitzesensiblen Infrastrukturanlagen kam es im Jahr 2019 mindestens einmal auf Grund von Hitze zu einer Störung?
- d) Wie hoch ist das Investitionsvolumen im Jahr 2020 für digitale Sensorik zur Überwachung hitzesensibler Infrastruktur?

Welche Mehrkosten sind in den nächsten fünf Jahren dazu/dafür zu erwarten (bitte nach Jahren und Art der digitalen Sensorik aufschlüsseln)?

4. Welche Erkenntnisse ergeben sich für die Deutsche Bahn AG aus der Erprobung weißer Schienen auf der Pfieffetalbrücke im Jahr 2019?

- a) Ist eine Ausweitung des Einsatzes weißer Schienen in den Jahren 2020 und 2021 geplant?

Wenn nein, warum nicht?

- b) Wenn ja, welche Streckenabschnitte sind betroffen (bitte VzG-Streckennummern angeben)?

Wie hoch sind voraussichtlich die Kosten?

In welcher Höhe werden mögliche Kosten über die LuFV III abgewickelt?

5. Welche Maßnahmen sind konkret in der Vegetationsstrategie 2020 der DB Netz AG enthalten?

Welche Umweltausgleichsmaßnahmen sind infolge der Vegetationsstrategie zu ergreifen?

- a) Ist eine Veränderung der Mindestbreite der Rückschnittzone neben dem Gleis zu erwarten?

Wenn ja, wie breit soll diese zukünftig sein, und welche Kosten werden hieraus entstehen (jeweils ab Gleismitte des außenliegenden Gleises)?

- b) Ist eine Veränderung der Mindestbreite der Stabilisierungszone geplant?

Wenn ja, wie breit soll diese zukünftig sein, und welche Kosten werden hieraus entstehen (jeweils ab Ende der Rückschnittzone)?

- c) Wie viele Streckenkilometer wurden seit Einführung des Durchforstungskonzepts der Deutsche Bahn AG im Jahr 2018 bereits überprüft, und wie viele Streckenkilometer fehlen noch?

Welche Verbesserungen haben sich aus dem Durchforstungskonzept ergeben?

- d) Wie viele Mitarbeiter sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell als Förster und Fahrwegpfleger bei der DB Netz AG, ihren Tochterunternehmen und ihren Subunternehmen beschäftigt?

- e) Wie viele Förster wurden zwischen 2018 und 2020 eingestellt?

Wie viele Überstunden haben die Förster der DB Netz AG und ihrer Tochterunternehmen bis Ende April 2020 aufgebaut?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Wie viele Förster sollen bis 2025 planmäßig eingestellt werden?

- f) Wie viele Fahrwegpfleger wurden zwischen 2018 und 2020 eingestellt?

Wie viele Überstunden haben die Fahrwegpfleger der DB Netz AG und ihrer Tochterunternehmen bis Ende April 2020 aufgebaut?

Wie viele Planstellen sind unbesetzt?

Wie viele Fahrwegpfleger sollen bis 2025 planmäßig eingestellt werden?

- g) Wie viele Kamera-Drohnen sind bei der DB Netz AG im Einsatz?

Welche finanziellen Einsparungen haben sich aus dem Einsatz ergeben?

- h) Plant die DB Netz AG, nach dem Vorbild des gemeinsamen Leitfadens für Vegetationsmanagement des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, der Naturschutzbehörden und der Deutsche Bahn AG einen bundesweiten Leitfaden zu erarbeiten?

- i) Welches Kostenvolumen ist mit der Vegetationsstrategie verbunden?

In welcher Höhe werden die Kosten über die LuFV III abgewickelt (bitte nach einzelnen Kostenpositionen aufschlüsseln)?

6. Werden infolge von vermehrtem Starkregen zusätzliche Gleisentwässerungsanlagen bis 2030 benötigt?

Wenn ja, wie viele, und welche Strecken sind betroffen (bitte VzG-Streckennummern angeben)?

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in den Wintermonaten 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020?

Sind die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen aus Sicht der Bundesregierung in der Lage, den reibungslosen Schienenverkehr im Winter bei extremen Wetterlagen durchweg zu gewährleisten?

- a) Verfügen die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen über eine Infrastrukturstrategie für die Wintermonate vergleichbar mit dem „Hitzeprogramm“ der DB Netz AG?

- b) Wie hoch waren die Ausgaben für konzernexterne Unternehmen zur Räumung der Schienenwege und Bahnsteige zwischen 2010 und 2019 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

- c) Wie viele Weichenheizungsanlagen sind bis Ende April 2020 verbaut worden?

Wie viele elektrische Weichenheizungsanlagen sind 2019 ausgefallen?

Wie viele zusätzliche Weichenheizungen werden bis 2030 installiert, und zu welchen Kosten (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

- d) Wie viele elektrische Weichenheizungen verfügen über eine Antriebsabdeckung bzw. Verschlussfachabdeckungen?

Wie viele zusätzliche Antriebsabdeckungen bzw. Verschlussfachabdeckungen sollen bis 2030 installiert werden, und zu welchen Kosten (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

- e) Über wie viele Bahnmotorwagen, Spurloks, Schneepflugzüge und/oder Schneeschleudern verfügen die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen?

Plant sie, zusätzliche Schneeräumfahrzeuge anzuschaffen?

Wenn ja, mit welcher Antriebsform (Diesel Unit, Diesel Electric Multiple Unit, Battery Electric Multiple Unit, Fuel Cell Electric Multiple Unit, Diesel Hybrid Electric Multiple Unit)?

Berlin, den 2. Juli 2020

Christian Lindner und Fraktion

