

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Vegetationskontrolle entlang der Schienenwege des Bundes und Störungsmanagement durch die Deutsche Bahn AG

In den vergangenen Monaten kam es zu verschiedenen witterungsbedingten Störungen der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Anfang Dezember 2023 legte starker Schneefall fast den kompletten Schienenverkehr in Bayern lahm. Neben Einschränkungen im Luft- und Straßenverkehr war insbesondere der Schienenverkehr tagelang stark eingeschränkt (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-12/bahn-bayern-wintereinbruch-schnee-zugausfaelle>). Die letzte Schienenstrecke konnte erst acht Tage nach Beginn des Schneechaos wieder in Betrieb genommen werden (<https://die-gueterbahnen.com/news/dieser-schnee-ist-nicht-von-gestern.html>).

Ende Dezember 2023 führte Sturm „Zoltan“ in Norddeutschland zu erheblichen Problemen im Schienenverkehr. Die Infrastruktur hielt dem Sturm nicht stand, was vor allem während einer der Hauptreisezeiten des Jahres zu Zugausfällen führte. Zahlreiche Bäume blockierten die Gleise und beschädigten Oberleitungen (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-12/unwetter-sturm-zoltan-fernverkehr-ausfaelle-norddeutschland>).

Nach beiden Ereignissen wurde wie in den Jahren zuvor bei vergleichbaren witterungsbedingten Störungen Kritik an der Deutschen Bahn AG (DB AG) laut (vgl. <https://www.tagesschau.de/inland/bayern-winter-zugverkehr-100.html>). Nach eigenen Aussagen der DB AG erfolgten Verbesserungen durch eine Anpassung der „Schneestrategie“ und eine bessere Vorbereitung auf kurzfristige Wintereinbrüche. Nach Eindruck der Fragesteller ist die DB AG auf witterungsbedingte Störungen nicht gut vorbereitet. Umso mehr, als dass vergleichbare extreme Witterungsereignisse in Deutschlands Nachbarländern nicht zu derartigen Störungen führen.

Bereits im Jahr 2021 hatte die Bundesnetzagentur die damalige DB Netz AG verpflichtet, „in ihren Nutzungsbedingungen eine Regelung zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit von aufgrund winterlicher Witterungsbedingungen gesperrter Strecken aufzunehmen. Diese sieht, neben einer unverzüglichen Entstörung, eine maximale Entstörfrist von 24 Stunden nach einer Sperrentscheidung – vorbehaltlich des Nachweises einer objektiv nicht in diesem zeitlichen Rahmen möglichen Entstörung – vor“ (<https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Mediathek/Jahresberichte/jb2021.pdf>). Gegen diese Entscheidung hatte die DB AG erfolgreich geklagt, weil das zuständige Verwaltungsgericht keine ausreichende rechtliche Grundlage im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) sah.

Die Ereignisse der letzten Monate haben nach Auffassung der Fragesteller gezeigt, dass weiterer Anpassungsbedarf besteht. Die DB AG ist nach Ansicht der Fragesteller nicht in der Lage, die Infrastruktur bei Schnee, Stürmen, extremen Wetterbedingungen usw. schnellstmöglich wieder für den Bahnverkehr freizugeben. Das bedeutet nicht tragbare Umstände für alle Schienennutzer.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Eisenbahnstrecken musste im Jahr 2023 der Schienenverkehr aufgrund von Bäumen im Gleis unterbrochen werden (bitte tageweise und standortgenau angeben, und wie lange dauerten die jeweiligen Sperrungen)?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Großstörungsmanagement durch die DB AG bzw. die DB InfraGO AG?
3. Hat sich, und wenn ja, inwiefern, das Großstörungsmanagement der DB AG infolge der Änderung durch das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Bundestagsdrucksache 19/28828) im Jahr 2021 verändert und/oder verbessert, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
4. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt die DB AG aktuell im Bereich des Großstörungsmanagements?
5. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die die DB AG im Bereich des Großstörungsmanagements im Jahr 2023 aufgewendet hat?
6. Welche Streckenabschnitte werden von der DB InfraGO AG als besonders gefährdet durch Stürme eingestuft, bei denen durch Bäume eine erhöhte Gefahr besteht (bitte einzeln auflisten)?
7. Wie wirken sich die aktuellen Regelungen des Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetzes (EbRbG) auf die Praxis der Vegetationskontrolle und Vegetationspflege entlang der bundeseigenen Schienenwege aus, insbesondere im Hinblick auf die Verantwortlichkeit und die Zusammenarbeit mit Drittgrundstückseigentümern?
8. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes zur Änderung der Bereitstellungspflicht notwendig, um die DB InfraGO AG zu verpflichten, eine betriebssichere Entstörung von Strecken grundsätzlich innerhalb von maximal 24 Stunden sicherzustellen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG gegen die Verpflichtung der Bundesnetzagentur im Jahr 2021, ebenjene betriebssichere Entstörung von Strecken innerhalb von maximal 24 Stunden sicherzustellen, auf dem Klageweg vorgegangen ist?
10. Würde eine Verpflichtung der DB AG, innerhalb von maximal 24 Stunden eine betriebssichere Entstörung von Strecken sicherzustellen, nach Meinung der Bundesregierung zu einer Verbesserung der Situation von gesperrten Strecken infolge von witterungsbedingten Störungen führen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
11. Zu welchen meldepflichtigen gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnverkehr kam es im Jahr 2023 durch Zugkollisionen mit Gehölz, bei denen es zu Personen- oder Sachschäden mit Eisenbahnfahrzeugen kam?
12. Welche und wie viele Geräte der schweren und leichten Schneeräumtechnik besitzt die DB AG (bitte die Anzahl und Art der Geräte jeweils pro Jahr seit 1995 bis heute auflisten)?

13. Wo befinden sich diese Geräte der Schneeräumtechnik (bitte jeweils den Standort auflisten)?
14. Wie hoch ist aktuell der Anteil der in Waldgebieten befindlichen Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege?
15. Wie groß ist der Umfang der Waldflächen im Eigentum der DB AG, und wie groß ist der Umfang der Waldflächen, die sich nicht im Eigentum der DB AG befinden, die aber direkt oder indirekt Schienenstrecke der bundeseigenen Schienenwege betreffen?
16. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt die DB AG aktuell im Bereich der Vegetationspflege?
17. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die die DB AG im Bereich der Forstwirtschaft bzw. Vegetationspflege im Jahr 2023 aufgewendet hat (bitte für die jeweiligen Strecken aufschlüsseln)?
18. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf im Bereich der Vegetationskontrolle durch neue bzw. verbesserte regulatorische Maßnahmen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
19. Wie oft wurden im Jahr 2023 durch die DB AG oder durch von ihr beauftragte Dritte präventive Maßnahmen zur Vegetationskontrolle durchgeführt, und in welchem Umfang haben diese Maßnahmen zur Reduzierung von Zugausfällen und Verspätungen beigetragen?
20. Welche technischen oder digitalen Hilfsmittel setzt die DB AG ein, um die Vegetationskontrolle effizienter zu gestalten und frühzeitige Risiken durch umstürzende Bäume oder herabstürzendes Gehölz zu identifizieren?
21. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Praxis der Vegetationspflege (sogenannter V-Schnitt) entlang der Schienenwege?
22. Könnte die Vegetationspflege nach Meinung der Bundesregierung auch entlang der bundeseigenen Schienenwege in Deutschland angewandt werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
23. Ist die Intensität der Vegetationskontrolle und Vegetationspflege entlang der einzelnen Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege abhängig von der jeweiligen Frequentierung durch Personen- und Güterverkehrszüge, wenn ja, in welchem Abhängigkeitsverhältnis stehen die Streckenfrequentierung durch Personen- bzw. Güterverkehrszüge und die Bewirtschaftung der anliegenden Vegetationen zueinander, und wenn nein, warum nicht?
24. Welche Verbesserungsvorschläge hinsichtlich eines Optimierungsbedarfs bei der Vegetationspflege entlang der bundeseigenen Schienenwege gibt es nach Meinung der Bundesregierung (bitte einzeln auflisten und bewerten)?

Berlin, den 26. April 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

