

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/6812 –**

Schäden an Gleisanlagen und Zügen durch Bäume auf bahnfremden Grundstücken

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat zur Anzahl von vegetationsinduzierten Ereignissen, die zu einem Schaden an der Oberleitung (Maschinen/Elektroanlagen) bzw. an Gleisanlagen (Signal-/Fernmeldeanlagen) geführt haben, die in der folgenden Tabelle enthaltenen Angaben übermittelt. Hierbei sind ausschließlich Ereignisse erfasst, bei denen auch Züge involviert waren.

	Ereignisse gesamt	Einwirkung von Fremdgrundstücken
2014	38	1
Maschinen/Elektroanlagen	35	
Signal-/Fernmeldeanlagen	3	
2015	60	4
Maschinen/Elektroanlagen	52	
Signal-/Fernmeldeanlagen	8	
2016	40	1
Maschinen/Elektroanlagen	30	
Signal-/Fernmeldeanlagen	10	
2017	58	0
Maschinen/Elektroanlagen	48	
Signal-/Fernmeldeanlagen	10	

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?

Nach Angaben der DB AG wurden für die Jahre 2014 bis 2017 Schadenskosten für die Wiederherstellung beschädigter Infrastruktur infolge umgestürzter Bäume oder herabbrechender Äste aus Drittgrundstücken in folgender Höhe registriert, unabhängig davon, ob Züge involviert waren:

Schadenskosten im Kalenderjahr

2014 55 891 Euro
 2015 80 719 Euro
 2016 210 760 Euro
 2017 183 804 Euro

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?

Nach Angaben der DB AG erfolgten zu den in der Antwort zu Frage 2 genannten Schäden Forderungen auf Schadensersatz an Grundstückseigentümer/Verursacher in folgender Größenordnung:

Schadensabrechnungen im Kalenderjahr

2014 6 622 Euro
2015 50 168 Euro
2016 50 765 Euro
2017 257 030 Euro

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor, da eine zentrale Erfassung von Schäden an Schienenfahrzeugen der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und der daraus resultierenden Schadenssummen nicht erfolgt.

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?

Die Regelungen im Schadensfall sind von einer Einzelfallbetrachtung abhängig.

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?

Nach Angaben der DB AG wird bei der Erfassung der Auswirkungen vegetationsbedingter Störungen keine Unterscheidung zwischen Bäumen auf Fremdgrundstücken und Bäumen auf eigenen Grundstücken gemacht. Daher ist lediglich eine Aussage über die Anzahl der vegetationsbedingten Störungen allgemein möglich. Vollständige Daten liegen ab dem Jahr 2016 vor.

Zeitraum	Anzahl der Fälle
2016	2328
2017	3629

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

8. Hatte die DB Netz AG vor Eintritt des Schadensereignisses die betroffenen Grundstückseigentümer auf ihr Haftungsrisiko schriftlich aufmerksam gemacht?

Nach Angaben der DB AG ist die DB Netz AG bestrebt, proaktiv auf Anlieger bahnfremder Grundstücke zuzugehen, um gemeinsam die Risiken durch umstürzende Bäume zu reduzieren. Bei Feststellung potenziell den Eisenbahnbetrieb gefährdender Bäume auf Grundstücken Dritter verweist die DB Netz AG bzw. DB Fahrwegdienste GmbH die Anlieger schriftlich auf ihre Pflicht zur Beachtung ihrer Verkehrssicherungspflichten hin und fordert zur Beseitigung der Gefahr auf. Durch diese präventiven Maßnahmen konnte in der Vergangenheit das Risiko von bahnfremden Grundstücken ausgehenden Baumstürzen bereits reduziert werden. Die extremen Witterungsereignisse der letzten Jahre haben gezeigt, dass in erheblichem Maße gesunde Bäume ohne sichtbare Schäden und Erkrankungen betroffen waren.

9. Welche Strategien verfolgen die Bundesregierung und DB Netz AG, um die Häufigkeit derartiger Havarien zu reduzieren?

Die DB Netz AG verfolgt eine auf Prävention, Reaktion und Nachhaltigkeit ausgerichtete Vegetationsstrategie mit dem Ziel, potenziell den Schienenverkehr gefährdende Vegetation in Gleisnähe frühzeitig zu erkennen, gezielt zu entnehmen und die Auswirkungen eines Schadenfalls schnell abzuwehren. Als Reaktion auf die vergangenen vegetationsbedingten Schäden, insbesondere infolge von Extremwetterereignissen, werden die Prozesse im Vegetationsmanagement seit 2018 durch deutlich mehr Investitionen, Personal und technische Innovationen weiter ausgebaut und optimiert. Durch die bundesweit intensiviertere Vegetationsinspektion können potenzielle Gefahren zusätzlich zu den bahneigenen Flächen auch auf bahnfremden Grundstücken frühzeitiger erkannt werden. Das Ziel der neuen Vegetationsstrategie ist es, bis 2024 die Vegetationsinspektion des gesamten Bundesstreckennetzes abzuschließen und einen stabilen Zustand der Baumbestände in Gleisnähe zu erreichen.

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?

Zur Risikoreduktion vegetationsbedingter Störungen, insbesondere bei Extremwetterlagen, investiert die DB Netz AG, in den nächsten fünf Jahren rund 160 Mio. Euro zusätzlich zur Inspektion und Pflege des Vegetationsbestandes entlang des gesamten Schienennetzes. Das sind pro Jahr im Schnitt 30 Mio. Euro mehr als in den Jahren bis 2017.