

14.01.2020

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

Sturmfreie Schiene – Deutsche Bahn muss Vegetationskontrolle und Grünschnitt verstärken

I. Ausgangslage

Alle Menschen profitieren in Nordrhein-Westfalen von einem dicht ausgebauten Schienennetz. Um die Straßen zu entlasten, die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in städtischen und ländlichen Räumen zu erhöhen und damit auch überhitzte Wohnungsmärkte mit dem Umland der Metropolen zu vernetzen, stärkt die Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen den Verkehrsträger Schiene. Wichtige Bausteine hierfür sind die Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX), die Förderung von NE-Bahnen, die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken nach Vorarbeit der SPNV-Aufgabenträger, die Elektrifizierung von Bahnstrecken und die technologieoffene Kombination verschiedener Antriebe wie Akku oder Wasserstoff.

Darüber hinaus sollen die Menschen in Nordrhein-Westfalen insgesamt ein besseres Nahverkehrsangebot bekommen – also Schiene, Schnellbusse und On-Demand-Verkehr. Das ist Ziel der ÖPNV-Offensive, die Maßnahmen in Höhe von mehr als zwei Milliarden Euro bündelt. Unter anderem werden darin On-Demand-Angebote im ländlichen Raum gefördert und die kommunale Schiene bis 2031 mit 1 Mrd. Euro unterstützt. Diese Maßnahmen ermöglichen eine schnellere und umweltfreundlichere Mobilität für die Menschen und den Transport von Gütern.

Deutschland muss aufgrund der europäischen Lastenteilungsverordnung seine Treibhausgasemissionen in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Industrie (außerhalb des Emissionshandelssystems) und Abfall bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent (im Vergleich zu 2005) reduzieren. Für den Verkehrssektor bedeutet dies eine Reduktion von 160 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen auf 95 Millionen. Gerade bei der Bahn gibt es noch viel Potential, durch Verbesserungen bei Infrastruktur, Innovation und Qualität mehr Kunden zu gewinnen, eine größere Alternative zum Individualverkehr zu werden und damit den Ausstoß von CO₂ zu minimieren.

Datum des Originals: 14.01.2020/Ausgegeben: 14.01.2020

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Die Attraktivität auf den Zug umzusteigen hängt nicht nur vom Preis des Tickets ab. Wer täglich den ÖPNV oder den SPNV nutzt, muss sich darauf verlassen können, pünktlich anzukommen. Hinzu kommen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden, wenn Güter nicht oder mit großer zeitlicher Verzögerung transportiert werden.

Zu den größten, aber auch vermeidbaren Verspätungsgründen, zählen in den Herbst- und Wintermonaten die Einschränkungen des Bahnverkehrs oder Streckensperrungen durch Gehölzabbrüche oder umstürzende Bäume sowie Laubabwurf. Störungen aufgrund von Sturmschäden nehmen in den vergangenen Jahren auch wegen des sich wandelnden Klimas und extremer Wetterlagen zu. Diese Situation verschärft sich, denn wie der Waldzustandsbericht 2019 feststellte, weist nur etwa jeder fünfte Baum in Nordrhein-Westfalen keine Schäden auf. Der Höhepunkt der Schäden wird für 2020/21 erwartet.

Die Deutsche Bahn AG hat Maßnahmen für eine Verbesserung in ihrem „Aktionsplan Vegetation“ im vergangenen Jahr angekündigt. Laut Angaben der Deutschen Bahn arbeiten über 1.000 Mitarbeiter daran, dass deutsche Schienennetz unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes unwitterfest zu machen. Mit den 125 Millionen Euro, die 2018 für das Programm bereitstanden, werden Bäume von Oktober bis Februar auf sechs Meter Abstand von den Gleisen zurückgeschnitten, an Gefahrenstellen, den sogenannten Hot Spots, auch über diesen Abstand hinaus und instabile Bäume durch widerstandsfähigere Arten ersetzt. Auch die Länder haben sich konstruktiv dafür eingesetzt, dass sich die Situation verbessert. So wurde im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im April 2019 auch die Stärkung der Vegetationskontrollen diskutiert und eine Änderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur befürwortet. Bisher sieht das Eisenbahnrecht, anders als das Bundesfernstraßenrecht, keine Eingriffsbefugnisse beim Vegetationsrückschnitt vor, die aus Sicherheitsgründen erforderlich sind. Auf allen Grundstücken entlang des Schienennetzes sollen effektive und in der Praxis durchführbare Vegetationsrückschnitt rechtssicher durchführbar sein – analog zum Straßenrecht. Hier braucht es eine klare Regelung im AEG.

Die NRW-Koalition sieht die Deutsche Bahn als Eigentümer und Betreiber des Netzes und den Bund als Eigentümer der DB AG in der Verantwortung gegenüber Reisenden, Pendlern und der Wirtschaft. Eine angepasste Kontrolle und vorausschauende Vegetationsrückschnitte im Sinne der Daseinsvorsorge, Sicherheit und verlässlicher Verbindungen sind Voraussetzungen für eine bessere Qualität und damit Steigerung der Attraktivität der Schiene.

Eine Verbesserung des Vegetationsrückschnitts ist aus Gründen der Sicherheit wie der betrieblichen Stabilität des Netzes geboten. Darüber hinaus stellt sich angesichts des Umfangs des betroffenen Schienennetzes auch die Frage nach einer ökologisch sinnvollen Vegetation. Diese Fragestellung ergibt sich gleichermaßen für Waldflächen, für städtische Bereiche wie für offene Feldlandschaften. Die Bezirksregierung Detmold hat erfolgreich das von dem Regionalforstamt Hochstift entwickelte Konzept der „Mittelwaldähnlichen Waldrandgestaltung“ im Bereich der Landesstraßen eingesetzt. Dabei zeigte sich nicht nur eine deutliche Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sondern auch eine deutliche Erhöhung der Biodiversität. Dies ist angesichts der Debatten um Klimaänderung und Artensterben ein möglicher Beitrag zu einer innovativen Umweltpolitik. Das Modell wurde deshalb auch als eines der innovativsten Umweltprojekte Deutschlands durch das Bundesamt für Naturschutz ausgezeichnet und bereits 2015 als „kurzfristig umsetzbare spezielle Naturschutzmaßnahme“ in die Biodiversitätsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen. Darüber hinaus stellt dieses Konzept einen ökonomisch sinnvollen Lösungsansatz dar, da die entlang der Verkehrsinfrastruktur eingesetzte Vegetation forstwirtschaftlich verwertet wird und zu namhaften Einnahmen führt. Daneben reduzieren sich die Kosten durch die Vereinfachung der Vegetationskontrolle sowie durch das Ausbleiben von

Schäden. Dieses innovative Modell zeigt, das sich auch im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen Ansätze der Verkehrssicherheit mit Ansprüchen an Biodiversität und Ökonomie vereinen lassen. Diesen Ansprüchen sollte auch die DB AG genügen.

II. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn weiterhin für eine verstärkte Vegetationskontrolle einzusetzen.
- die zügige Anpassung des AEG einzufordern, um die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen für Eingriffe in die Vegetation bzw. für das Auferlegen von Bewirtschaftungspflichten zu schaffen und diesen Gesetzgebungsprozess zu begleiten.

Zudem soll die Landesregierung die Deutsche Bahn insbesondere auffordern,

- die entsprechenden Kontrollen zu erhöhen,
- ausreichend Personal für die gezielte Durchforstung und Inspektionen einzusetzen,
- die rechtlichen Vorgaben hinsichtlich des Rückschnitts auszuschöpfen,
- sowie Möglichkeiten eines nachhaltigen Vegetationskonzeptes zu prüfen und ggf. zu implementieren.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Klaus Vossemer
Henning Rehbaum

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Ralf Witzel
Bodo Middeldorf
Ulrich Reuter

und Fraktion