

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 21. November 2017**Muss jeder Sturm zum Verkehrskollaps führen?**

Seit September 2017 wurden Bremen und Bremerhaven von drei Stürmen heimgesucht: „Sebastian“, „Xavier“ und „Herwart“. Jeder einzelne Sturm verursachte starke Schäden in beiden Städten. Insbesondere entwurzelte und umgeknickte Bäume waren für eine Vielzahl von Schäden verantwortlich und wirkten sich u. a. direkt auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus. Ausgefallene Züge, Busse und Straßenbahnen bzw. komplette Sperrungen bestimmter Strecken waren die Folge. Allerdings hielten die Ausfälle noch viele Tage nach den jeweiligen Stürmen weiter an. So hat z. B. ein liegengebliebener Zug der NordWestBahn GmbH auf dem Streckenabschnitt Bremen–Farge den Bahnübergang in Blumenthal auch noch fünf Tage nach „Xavier“ blockiert. Auch der Schienenersatzverkehr (SEV) hat bei vielen Fahrgästen für Ernüchterung gesorgt, weil viel weniger Personen transportiert werden konnten und eine Fahrradmitnahme in den meisten Fällen nicht möglich war. Die Vielzahl der umgeknickten Bäume u. a. auch im Bürgerpark, wirft die Frage auf, ob Bäume regelmäßiger auf ihre Standfestigkeit und Stabilität überprüft werden müssen, damit Stürme weniger Schäden verursachen.

Wir fragen den Senat:

1. Welche konkreten Schäden und in welcher Höhe sind in Bremen und Bremerhaven durch die Stürme „Sebastian“, „Xavier“ und „Herwart“ verursacht worden?
2. In welchem Zusammenhang stehen dabei umgeknickte und entwurzelte Bäume?
3. Wie viele Bäume sind an den Gleisanlagen, Autobahnen und Straßen jeweils entwurzelt?
4. Wer ist für die Beseitigung von Sturmschäden (u. a. umgeknickten Bäumen bzw. anderweitigen Störungen) auf Gleisanlagen des SPNV, ÖPNV und den Autobahnen und Straßen zuständig?
5. Wer ist für die Beseitigung von Folgeschäden durch Stürme zuständig? Wie bewertet der Senat, dass u. a. auch Tage nach Sturmereignissen Folgeschäden nicht beseitigt wurden (u. a. liegengebliebener Zug zwischen Bremen–Farge)?
6. Wer ist für die Kontrolle von Bäumen an Gleisanlagen der Deutschen Bahn, der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), den Autobahnen und Straßen zuständig, wer für den Rückschnitt? In welchen Abständen finden diese Kontrollen statt? Welche umweltrechtlichen Regelungen auf a) Bundesebene und b) Landesebene gelten für die Vornahme von Rückschnitten an den oben genannten Verkehrsinfrastrukturen?
7. Auf welchen Streckenabschnitten des ÖPNV, SPNV, der Autobahnen und Straßen kam es aufgrund des Sturms zu Störungen? Von wann bis wann dauerten diese jeweils an?
8. Welche Züge, Straßenbahnen und Busse sind aufgrund des Sturms ausgefallen bzw. haben sich verspätet (bitte alle ausgefallenen und verspäteten Züge, Straßenbahnen und Busse separat auflisten)?
9. Für welche Strecken wurde aufgrund von Störungen des SPNV für Bremen und Bremerhaven ein Schienenersatzverkehr eingerichtet? Inwiefern hat der Senat Einfluss auf die Ermittlung der benötigten Kapazität, Festlegung der SEV-Fahrtroute, Auswahl des Personenbeförderungsunternehmens?

10. Wie bewertet der Senat den durchgeführten Schienenersatzverkehr, insbesondere zwischen Bremen und Bremerhaven?
11. Inwiefern kann das Land Bremen die Aufgabenträger des SPNV auf Grundlage geschlossener Verkehrsverträge für Zugausfälle sanktionieren?
12. Welche Gespräche haben seitdem zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Land Bremen stattgefunden? Wie bewertet der Senat diese Gespräche, und welche konkreten Ergebnisse für zukünftige Sturmfolgen lassen sich aus diesen Gesprächen ableiten? Wie will der Senat insgesamt besser auf zukünftige Sturmfolgen reagieren?

Frank Imhoff, Silvia Neumeyer,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 16. Januar 2018

1. Welche konkreten Schäden und in welcher Höhe sind in Bremen und Bremerhaven durch die Stürme „Sebastian“, „Xavier“ und „Herwart“ verursacht worden?

Siehe Antwort zu Frage 2.

2. In welchem Zusammenhang stehen dabei umgeknickte und entwurzelte Bäume?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenhängend beantwortet.

Im Zuständigkeitsbereich des Umweltbetriebs Bremen ergibt sich folgendes Schadensbild: Bei der Schadenserfassung ist zu unterscheiden zwischen Schäden am Baumbestand selbst und den Kollateralschäden, die durch umstürzende Bäume verursacht werden. Statistisch werden nur Schäden am Baumbestand selbst erfasst. Die anderen Schäden werden nicht systematisch erfasst und sind daher in der Gänze nicht zu quantifizieren.

Bei dem Sturmereignis „Xavier“ wurde für die stadtbremischen Grünanlagen, Spielplätze, Kindertagesstätten (Kitas), Schulen, Straßen etc. und auf den städtischen Friedhöfen eine vorläufige Schadenssumme am Baumbestand (Baumschaden und -ersatz sowie Personal- und Maschinenaufwand) in Höhe von etwa 2,1 Mio. € geschätzt. Die genaue Kostenhöhe wird derzeit noch ermittelt und kann von der Schätzung abweichen. Bei dem Sturmereignis erlitt die Stadt bei den oben genannten Objekten einen Totalverlust von mindestens 517 Bäumen. Zusätzlich waren an mehr als 1 200 Bäumen in der Folge – zum Erhalt der Bäume – intensive baumpflegerische Maßnahmen erforderlich.

Hinsichtlich der Sturmereignisse „Sebastian“ und „Herwart“ liegen dem Umweltbetrieb Bremen bislang keine statistischen Werte vor. Die Schadensausmaße waren jedoch deutlich niedriger.

Bei den in Bremerhaven im Zuständigkeitsbereich des Gartenbauamts entstandenen Schäden handelt es sich um entwurzelte, abgebrochene Bäume, um Kronenausbrüche und abgebrochene Äste. Das Gartenbauamt Bremerhaven hat einen Schaden (Baumschaden und -ersatz sowie Personal- und Maschinenaufwand) in Höhe von rund 368 000 € zu verzeichnen.

In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur stellt sich die Schadenssituation wie folgt dar:

Die Autobahnmeisterei in Bremen (AM) hatte auf den Bundesautobahnen (BAB) kleinere, aber nicht monetär bezifferbare Einsätze. Bei den Schäden handelt es sich nahezu nur um umgeknickte und entwurzelte Bäume. Der Großteil dieser Schäden, die in den Bereichen neben den Bundesautobahnen entstanden sind, wird in naher Zukunft mittels einer erfolgten beschränkten Ausschreibung zur Fällung, Beseitigung und Beschneidung von Bäumen behoben.

Im Bereich der kommunalen Straßen sind dem Amt für Straßen und Verkehr Bremen (ASV) keine Schäden entstanden.

Bei der BSAG sind folgende konkrete Schäden mit den entsprechenden Schadenshöhen durch die einzelnen Stürme verursacht worden:

Sebastian, 13. September 2017

Strecke Linie 4, zwischen Robert-Koch-Straße und Kattenturm-Mitte, mehrere Bäume/Äste in der Oberleitung,

Strecke Linie 6, Wachmannstraße, entwurzelter Baum in Oberleitung, Strecke Linie 1 und 8, zwischen Gelsenkirchener Straße und Roland-Center, mehrere Bäume/Äste in Oberleitung.

Schadenshöhe ca. 6 500 €.

Xavier, 5./6. Oktober 2017

Strecke Linie 2/10, Gröpelinger Heerstraße zwischen Altenescher Straße und Grasberger Straße, Abriss Verspannung durch abgebrochenen Ast,

Strecke Linie 1 und 8, zwischen Gelsenkirchener Straße und Roland-Center, drei Bäume in Oberleitung,

Strecke Linie 1, zwischen Achterdiek und Ludwig-Roselius-Allee, fünf Bäume in Verspannungen.

Schadenshöhe ca. 6 500 € und Fremdleistung (derzeit noch nicht bezifferbar).

Herwart, 29. Oktober 2017

Strecke Linie 6, Universitätsallee, Baum/Äste in Fahrleitung,

Strecke Linie 1, Osterholzer Landstraße, Ast in Verspannung.

Schadenshöhe ca. 3 500 €. Hierbei handelt es sich nur um Leistungen des Centers Infrastruktur der BSAG. Darüber hinaus sind zusätzliche Kosten durch personelle Mehrleistungen (Überstunden, Zusatzdienste) entstanden, die derzeit nicht zu beziffern sind.

Die DB AG (Deutsche Bahn) konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit die geforderten Informationen nicht bereitstellen.

3. Wie viele Bäume sind an den Gleisanlagen, Autobahnen und Straßen jeweils entwurzelt?

Die Anzahl der entwurzelten Bäume an den BAB kann nicht benannt werden.

Ein Baum ist an einer Gleisanlage der BSAG entwurzelt.

Die DB AG konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit die geforderten Informationen nicht bereitstellen.

Im Zuständigkeitsbereich der Stadtgemeinde Bremerhaven sind an den kommunalen Straßen keine Bäume entwurzelt worden.

4. Wer ist für die Beseitigung von Sturmschäden (u. a. umgeknickten Bäumen bzw. anderweitigen Störungen) auf Gleisanlagen des SPNV, ÖPNV und den Autobahnen und Straßen zuständig?

Siehe Antwort zu Frage 5.

5. Wer ist für die Beseitigung von Folgeschäden durch Stürme zuständig? Wie bewertet der Senat, dass u. a. auch Tage nach Sturmereignissen Folgeschäden nicht beseitigt wurden (u. a. liegengebliebener Zug zwischen Bremen-Farge)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenhängend beantwortet.

Für die Beseitigung der entwurzelten und abgebrochenen Bäume sowie die Bergung von ausgebrochenen Ästen in den Kronen im Bereich der kommunalen Straßen ist im Stadtgebiet Bremen der Umweltbetrieb Bremen und im Stadtgebiet Bremerhaven das Gartenbauamt Bremerhaven zuständig.

Auf den BAB ist die AM zuständig.

Für die Beseitigung von Folgeschäden durch Stürme an den Gleis- und Fahrleitungsanlagen in ihrem Netz ist die BSAG zuständig.

Die Beseitigung von Schäden, z. B. durch Stürme, ist ein Aspekt der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb. Es gelten hierzu die zu Frage 6 gemachten Ausführungen.

Der Senat hat die Erwartung, dass die DB AG die unter der Antwort zu Frage 12 dargestellten Maßnahmen zum Umgang mit Großstörungen schnellstmöglich umsetzt. Darüber hinaus erwartet der Senat, dass Schäden nach Stürmen schnellstmöglich beseitigt werden, um die Beeinträchtigungen für die Öffentlichkeit so gering wie möglich zu halten. So blockierte z. B. als Folge des Sturms Sebastian ein Zug der NordWestBahn im Zeitraum vom 5. bis zum 10. Oktober 2017 einen Bahnübergang im Verlauf der Farge-Vegesacker Eisenbahn. Ein Bewegen des Zugs war nicht möglich, da die DB-Strecke Bremen-Burg-Bremen-Vegesack und die dort verlaufende Stromzuführung durch umgestürzte Bäume unterbrochen waren. Aus diesem Grund konnte auch eine Diesellok zum Abschleppen den Zug nicht erreichen.

6. Wer ist für die Kontrolle von Bäumen an Gleisanlagen der Deutschen Bahn, der BSAG, den Autobahnen und Straßen zuständig, wer für den Rückschnitt? In welchen Abständen finden diese Kontrollen statt? Welche umweltrechtlichen Regelungen auf a) Bundesebene und b) Landesebene gelten für die Vornahme von Rückschnitten an den oben genannten Verkehrsinfrastrukturen?

In Deutschland ist die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb in § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verankert. Danach müssen Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und an den Betrieb genügen. Damit die Eisenbahnen in Deutschland ihrer gesetzlichen Verpflichtung entsprechen können, müssen sie ein Sicherheitsmanagement nachweisen bzw. besonders qualifiziertes Personal, nämlich Eisenbahnbetriebsleiter (EBL), vorhalten. Diese EBL sind für das Sicherheitsmanagement verantwortlich. Sie genießen gegenüber der Geschäftsführung besondere gesetzlich verankerte Rechte zur Wahrung der Sicherheitsbelange in Abwägung zu geschäftlichen Interessen.

Die Eisenbahnaufsichtsbehörden prüfen im Rahmen ihrer Tätigkeiten u. a., ob die Eisenbahnunternehmen der Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems nachkommen und dessen Anforderungen einhalten. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Eisenbahnaufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und für nicht bundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland nimmt die Aufgaben der mit europäischem Recht vorgeschriebenen staatlichen Sicherheitsbehörde wahr.

Im Rahmen der so festgelegten Zuständigkeiten hat die DB Netz AG folgende Regelungen zur Vegetationskontrolle im Verlauf ihrer Gleisanlagen erlassen. Dabei wird zwischen der Rückschnitt- und der Stabilisierungszone unterschieden. Diese Zonen können auch Grundstücke Dritter umfassen:

In der Rückschnittzone ist in beide Richtungen ein mindestens 6 m breiter Streifen, gemessen von der Gleisachse des außenliegenden Gleises von gehölzartigem Aufwuchs, freizuhalten. Dieser Bereich ist für die unmittelbare betriebliche Sicherheit relevant (Lichtraumprofil, Signalsichten, Abstände zu Ober- und Freileitungen, Sicherheitsräume etc.). Ein zugehöriges Präventionsprogramm der DB Netz AG sorgt nach deren Angaben dafür, dass aus diesem Bereich keine vegetationsbedingten Gefahren drohen.

An die Rückschnittzone schließt sich unmittelbar die Stabilisierungszone an. Sie ist ein mit Bäumen bestandener Bereich, der jährlich inspiziert wird. Erkannte Gefahrenbäume (z. B. kranke und tote Bäume), die beim Umstürzen die Strecke erreichen können, werden nach Auskunft der DB Netz AG zeitnah entnommen.

Auf den BAB ist die AM zuständig. Der Baumgutachter der AM begutachtet alle Bäume der BAB einmal pro Jahr. In diesem Jahr gab es eine zweite Begehung zur Begutachtung der Sturmschäden.

Die Zuständigkeiten der Kontrollpflicht für die von der BSAG befahrenen Gleisanlagen sind im Infrastrukturvertrag zwischen dem Betrieb gewerblicher Art (BgA) „Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen“ der Freien Hansestadt Bremen sowie dem Amt für Straßen und Verkehr, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, und der Bremer Straßenbahn AG geregelt.

Kontrollen bei der BSAG finden nach Intervallen statt, mindestens jedoch jährlich. In Einzelfällen werden die Intervalle zustandsbezogen gemäß Fachgutachten verkürzt.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat den Umweltbetrieb Bremen mit der Kontrolle der Verkehrssicherheit sowie der Pflege und Unterhaltung der Bäume einschließlich notwendiger Schnittmaßnahmen beauftragt. Dieser Auftrag bezieht sich auf die Bäume in den öffentlichen Grünanlagen sowie die Straßenbäume an den Stadtstraßen. Grundsätzlich ist der Grundeigentümer für Kontrolle und Rückschnitt der Bäume verantwortlich.

Für die an kommunalen Straßen befindlichen Bäume im Zuständigkeitsbereich der Stadtgemeinde Bremerhaven ist das Gartenbauamt Bremerhaven zuständig. Dieses umfasst neben der Pflanzung und Pflege auch die Kontrolle und Beseitigung von potenziellen Gefahrenstellen. Nach extremen Witterungsereignissen (z. B. Orkane, Eisregen) erfolgt in den betroffenen Bereichen eine Zusatzkontrolle auf offensichtliche Schäden und Gefahren, z. B. angebrochene/lose Äste oder Umsturzgefahr.

7. Auf welchen Streckenabschnitten des ÖPNV, SPNV, der Autobahnen und Straßen kam es aufgrund des Sturms zu Störungen? Von wann bis wann dauerten diese jeweils an?

Auf den Straßen kam es nur zu kurzen, vorübergehenden Störungen. Sie sind nicht erfasst worden und können nicht benannt werden.

Zu den Auswirkungen auf die Streckenabschnitte des straßengebundenen ÖPNV und SPNV siehe Antwort zu Frage 8.

8. Welche Züge, Straßenbahnen und Busse sind aufgrund des Sturms ausgefallen bzw. haben sich verspätet (bitte alle ausgefallenen und verspäteten Züge, Straßenbahnen und Busse separat auflisten)?

Die Fragen 7 und 8 werden für den Bereich des öffentlichen Verkehrs aufgrund des Sachzusammenhangs zusammenhängend beantwortet:

Eine Auswertung der Störungen des SPNV ist in der beigefügten Anlage dargestellt. Die Auswertung basiert auf Informationen, die die SPNV-Unternehmen den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt haben. Die Angaben beziehen sich auf das Land Bremen. Eine separate Auflistung aller betroffenen Züge konnte von der DB AG in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht bereitgestellt werden.

Für den Sturm Xavier am Betriebstag 5. Oktober 2017 konnten von der BSAG Auswertungen für den Bus- und Straßenbahnverkehr durchgeführt werden. Ab 13.01 Uhr ergaben sich danach die folgenden Beeinträchtigungen mit einer Dauer von insgesamt 366 Minuten:

Linie 1: Umgestürzter Baum Erkelenzer Straße und gleichzeitig umgestürzter Baum Norderländer Straße,

Linie 4: Umgestürzter Baum Robert-Koch-Straße und später umgestürzter Baum Daniel-Jacobs-Allee (ab 17.00 Uhr – Dauer 75 Minuten),

Linie 34: Umgestürzter Baum Osterholzer Landstraße,

Linien 90 bis 94: Umgestürzter Baum Grambker Heerstraße (ab 15.40 Uhr – Dauer 513 Minuten).

Bereits ab ca. 13.30 Uhr kam der Betrieb auf den Linien 1, 4 und 8 quasi zum Erliegen; um ca. 13.40 Uhr erging die Entscheidung der Betriebsleitstelle, den Betrieb auf den Linien 1, 4 und 8 vorübergehend einzustellen.

Darüber hinaus gab es im Zeitraum 13.00 Uhr bis 19.00 Uhr zwei Unfälle auf der Linie 25 (Störungsdauer je rund 30 Minuten).

Linien 1 und 8 zwischen Westerstraße und Roland-Center: insgesamt 49 Fahrten je Richtung ausgefallen.

Linie 1 zwischen Neue Vahr-Süd und Bahnhof Mahndorf: insgesamt 36 Fahrten je Richtung ausgefallen.

Linie 4 zwischen Huckelriede und Arsten: insgesamt 43 Fahrten je Richtung ausgefallen,

Linie 4 zwischen Horner Mühle und Lilienthal-Falkenberg: insgesamt 13 Fahrten je Richtung ausgefallen.

Linien 90 bis 94 zwischen Gröpelingen und Bahnhof Burg: insgesamt 50 Fahrten je Richtung umgeleitet.

Linie 34 zwischen Oberneulander Landstraße und Mühlenfeldstraße: insgesamt 18 Fahrten je Richtung unterbrochen.

Eine weitergehende Aufbereitung, auch für die anderen Sturmereignisse, war in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

9. Für welche Strecken wurde aufgrund von Störungen des SPNV für Bremen und Bremerhaven ein Schienenersatzverkehr eingerichtet? Inwiefern hat der Senat Einfluss auf die Ermittlung der benötigten Kapazität, Festlegung der SEV-Fahrtroute, Auswahl des Personenbeförderungsunternehmens?

Wird ein Schienenverkehr durch Busse ersetzt, so ist grundsätzlich zwischen Busnotverkehren und Schienenersatzverkehren zu unterscheiden. Busnotverkehr wird dann eingerichtet, wenn wegen nicht vorhersehbarer Zugausfälle ein vorübergehender Busverkehr notwendig wird. Er muss alle Haltestellen des ausgefallenen Zuglaufs bedienen. 36 Stunden nach Eintreten des Notfalls oder der Betriebsstörung gilt der Busnotverkehr als vorhersehbar und damit als Schienenersatzverkehr. Der geplante Schienenersatzverkehr wird meistens bei Baumaßnahmen auf einer Bahnstrecke angeboten, aufgrund der Vorlaufzeit können dabei auch die entsprechenden Ersatzfahrpläne rechtzeitig per Anschlägen, Tagespresse und Internet kommuniziert sowie die Stationen des Ersatzverkehrs ausgedeutet werden.

Bei Sturmereignissen wird im Rahmen der Möglichkeiten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Sofortmaßnahme ein Busnotverkehr eingerichtet. Die Aufgabenträger sind über sämtliche Ersatzmaßnahmen umfassend zu informieren. Der Auftragnehmer hat im täglichen Betriebslagebericht Busnotverkehre zu dokumentieren. Weiterhin hat der Auftragnehmer den Aufgabenträgern regelmäßig im monatlichen Statusbericht sämtliche Leistungen im Busnotverkehr in standardisierter Form zu melden.

Die Ermittlung der benötigten Kapazität, die Festlegung der Fahrtroute der Ersatzverkehre sowie die Auswahl des Personenbeförderungsunternehmens liegen in der Zuständigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Eine Übersicht über die im Land Bremen ausgefallenen Züge des Schienenpersonennahverkehrs und die erbrachten Ersatzleistungen ist als Anlage dieser Antwort beigefügt.

10. Wie bewertet der Senat den durchgeführten Schienenersatzverkehr, insbesondere zwischen Bremen und Bremerhaven?

Unabhängig von der Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Busnotverkehre einzurichten, können verschiedene Faktoren dazu führen, dass Ersatzverkehre nicht in dem gebotenen Umfang angeboten werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn wie bei den Sturmereignissen in diesem Jahr alle Strecken und Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichzeitig betroffen sind:

- Busse stehen nicht bzw. nicht in der erforderlichen Anzahl oder Qualität zur Verfügung;
- Busfahrer stehen nicht zur Verfügung;
- Straßen sind gesperrt oder durch Staus nur verzögert zu passieren.

Unter den gegebenen Randbedingungen bewertet der Senat die durchgeführten Ersatzverkehre zwischen Bremen und Bremerhaven als befriedigend.

11. Inwiefern kann das Land Bremen die Aufgabenträger des SPNV auf Grundlage geschlossener Verkehrsverträge für Zugausfälle sanktionieren?

Das Land Bremen ist Aufgabenträger für den SPNV in Bremen, im Land Niedersachsen nimmt die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen diese Aufgabe wahr. Vertragspartner der SPNV-Aufgabenträger sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese schließen wiederum mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Verträge über die Nutzung der Schieneninfrastruktur ab.

Kommt es durch Stürme zur Sperrungen der Schieneninfrastruktur und in der Folge zu Zugausfällen, so greifen die folgenden Regelungen:

- Werden Strecken durch den Infrastrukturbetreiber gesperrt bzw. sind diese nicht befahrbar, so werden den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die in der Folge ausgefallenen Züge keine Infrastrukturnutzungsentgelte in Rechnung gestellt. In der Folge werden diese Beträge auch den SPNV-Aufgabenträgern nicht in Rechnung gestellt;
 - die SPNV-Aufgabenträger zahlen den Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich keinen Betriebskostenzuschuss für ausgefallene Züge. Wird jedoch ein Ersatzverkehr mit Bussen angeboten, so wird der entsprechende Betriebskostenzuschuss gezahlt;
 - die SPNV-Aufgabenträger mindern den Zuschuss an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wenn der vereinbarte Jahreszielwert für die Pünktlichkeit unterschritten wird. Dabei werden auch die Auswirkungen von Stürmen berücksichtigt.
12. Welche Gespräche haben seitdem zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Land Bremen stattgefunden? Wie bewertet der Senat diese Gespräche, und welche konkreten Ergebnisse für zukünftige Sturmlagen lassen sich aus diesen Gesprächen ableiten? Wie will der Senat insgesamt besser auf zukünftige Sturmlagen reagieren?

Der Senat, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die DB AG stehen in einem intensiven Austausch, um zukünftig besser auf sogenannte Großstörungen reagieren zu können. Oberstes Ziel muss es jedoch sein, die Eisenbahn wieder in die Lage zu versetzen, auch bei widrigen Witterungsverhältnissen zuverlässig zu verkehren.

Bei der DB AG sind die Sturmerfahrungen unmittelbar in ein Sofortprojekt zum besseren Management von Großstörungen eingeflossen (Projektbeteiligte neben DB Regio sind DB Netz, DB Station & Service und andere). In dem Projekt geht es neben der Erarbeitung von Maßnahmen, die zu deutlichen Verbesserungen in der Betriebsdurchführung bei Großstörungen beitragen sollen, vor allem auch um solche, die eine schnelle und verlässliche Kundeninformation sicherstellen sollen. Das Projekt unterscheidet nach kurzfristigen Maßnahmen, die bereits nach Projektabschluss in 2017 zeitnah umgesetzt werden sollen, sowie nach Maßnahmen, die erst in einigen Monaten umgesetzt werden können. Zu den Themen der Projektarbeit gehören beispielsweise eine verbesserte Kundenkommunikation sowie eine Reihe von Schnittstellenthemen, z. B. die Optimierung der Betriebskonzepte im Störfall und des Busnotverkehrs im Rahmen der Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Darüber hinaus bietet die DB Netz AG seit kurzem allen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationsplattform „Betrieb live“ zur Nutzung an. Sie dient der Verbesserung der Kommunikation zwischen DB Netz und EVUs im Störfall. Ziele von „Betrieb live“: Alle Informationen sind gleichzeitig für alle Beteiligten im Betrieb verfügbar sowie eine zügige Reisendeninformation und die Wiederherstellung von Reisemöglichkeiten. Die bundesweite Einführung der Informationsplattform ist bis Ende dieses Jahres vorgesehen.

Die NordWestBahn hat Beschwerde bei der Bundesnetzagentur wegen des aus ihrer Sicht mangelhaften Grünschnitts sowie der bevorzugten Behandlung der Fernverkehrszüge zulasten des Nahverkehrs eingelegt. Mit der DB Netz AG, der DB Regio AG und den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist sie zu dieser Thematik im Austausch.

Vor dem Hintergrund der bei den letzten Extremwetterereignissen eingetretenen Schäden sieht der Senat die Notwendigkeit, sowohl die Anwendung des bestehenden Regelwerks zur Vegetationskontrolle als auch die Regelungen als solche einer Überprüfung zu unterziehen. In diese Überprüfung ist auch die Herstellung eines sogenannten V-Profiles einzubeziehen. Das V-Profil sieht einen gegenüber der derzeitigen Regelung erweiterten Freischnitt der Strecke vor, sodass umstürzende Bäume den Gleisbereich nicht mehr erreichen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird gegenüber der DB Netz AG, dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als auch dem zuständigen SPNV-Aufgabenträger, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, für die zügige Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen eintreten. Darüber hinaus hat der Senat den Ausbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zwischen

Bremerhaven und Rotenburg (Wümme) für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 angemeldet, um zusätzliche Kapazitäten für Schienenhinterlandverkehre und Redundanzen im Fall von Baustellen oder Streckenstörungen zu schaffen. Diese Strecke wurde in den potenziellen Bedarf des BVWP aufgenommen.

Anlage

Übersicht über Störungen im SPNV durch Stürme

Netz	Sturmtief	Zeitraum		Ausfall von Zügen		Ersatz durch Busse		Verspätung Züge
		Beginn	Ende	Fahrten	Zugkm	Fahrten	Buskm	
Hanse-Netz	Sebastian	13.09.2017	13.09.2017	7	96	0	0	keine Angabe möglich
Hanse-Netz	Xavier	05.10.2017	09.10.2017	333	4.578	321	4.413	keine Angabe möglich
Hanse-Netz	Herwart	29.10.2017	29.10.2017	51	701	40	550	keine Angabe möglich
Heidekreuz	Sebastian	13.09.2017	14.09.2017	8	90	3	34	keine Angabe möglich
Heidekreuz	Xavier	05.10.2017	08.10.2017	60	675	49	551	keine Angabe möglich
Heidekreuz	Herwart	29.10.2017	29.10.2017	6	67	2	22	keine Angabe möglich
Regio-S-Bahn	Sebastian	13.09.2017	14.09.2017	228	3.565	30	325	249
Regio-S-Bahn	Xavier	05.10.2017	11.10.2017	1.611	20.205	1.202	11.715	475
Regio-S-Bahn	Herwart	29.10.2017	05.11.2017	376	4.589	359	2.574	151
Expresskreuz	Sebastian	13.09.2017	14.09.2017	40	404	2	20	103
Expresskreuz	Xavier	05.10.2017	11.10.2017	492	6.722	165	2.241	14
Expresskreuz	Herwart	29.10.2017	05.11.2017	278	5.594	201	4.560	3
Weser-Elbe	Sebastian	13.09.2017	13.09.2017	0	0	0	0	9
Weser-Elbe	Xavier	05.10.2017	05.10.2017	11	80	5	41	0
Weser-Elbe	Herwart	29.10.2017	05.11.2017	20	168	18	155	5
Weser-Ems	Sebastian	13.09.2017	13.09.2017	19	155	0	0	0
Weser-Ems	Xavier	05.10.2017	11.10.2017	248	2.061	94	781	3
Weser-Ems	Herwart	29.10.2017	29.10.2017	17	142	3	25	0
Summe				3.805	49.892	2.494	28.007	1.012

Ausfall der Züge auf folgenden Strecken

Sturmtief	Beginn	Ende	Laufweg
Sebastian	13.09.2017	13.09.2017	Bremen – Bremerhaven
	13.09.2017	13.09.2017	Bremen – Hamburg
	13.09.2017	14.09.2017	Bremen – Langwedel/Soltau
	13.09.2017	14.09.2017	Bremen – Verden/Hannover
	13.09.2017	13.09.2017	Bremen – Osnabrück
	13.09.2017	13.09.2017	Bremen – Oldenburg
	13.09.2017	14.09.2017	Bremen – Hude/Nordenham
Xavier	05.10.2017	08.10.2017	Bremen – Bremerhaven
	05.10.2017	09.10.2017	Bremen – Rotenburg/Hamburg
	05.10.2017	08.10.2017	Bremen – Soltau
	05.10.2017	06.10.2017	Bremen – Verden
	05.10.2017	09.10.2017	Bremen – Hamburg
	05.10.2017	09.10.2017	Bremen – Osnabrück
	05.10.2017	11.10.2017	Bremen – Oldenburg
	05.10.2017	11.10.2017	Bremen – Hude/Nordenham
	05.10.2017	10.10.2017	Bremen – Bremen-Farge
05.10.2017	05.10.2017	Bremerhaven – Cuxhaven	
05.10.2017	05.10.2017	Bremerhaven – Buxtehude	
Herwart	29.10.2017	06.11.2017	Bremen – Bremerhaven
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Hamburg
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Uelzen
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Hannover
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Osnabrück
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Oldenburg
	29.10.2017	29.10.2017	Bremen – Hude/Nordenham
	29.10.2017	30.10.2017	Bremen – Bremen-Farge
	29.10.2017	29.10.2017	Bremerhaven – Cuxhaven
	29.10.2017	29.10.2017	Bremerhaven – Buxtehude

Ersatz durch Busse auf folgenden Strecken

Sturmtief	Laufweg
Sebastian	Bremen – Bremerhaven
	Bremen – Langwedel
	Bremen – Osnabrück
	Bremen – Oldenburg
	Bremen – Nordenham
	Bremen – Bremerhaven
Xavier	Bremen – Hamburg
	Bremen – Soltau
	Bremen – Hannover
	Bremen – Osnabrück
	Bremen – Oldenburg
	Bremen – Nordenham
	Bremen – Bremen-Farge
	Bremerhaven – Cuxhaven
Bremerhaven – Buxtehude	
Herwart	Bremen – Bremerhaven
	Bremen – Hamburg
	Bremen – Uelzen
	Bremen – Vechta – Osnabrück
	Bremen – Oldenburg
	Bremen – Nordenham
Bremerhaven – Cuxhaven	
Bremerhaven – Buxtehude	

Anmerkungen

- Die Auswertung beruht auf Daten der Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- alle Angaben beziehen sich auf Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landes Bremen;
- dem Sturmtief Herwart wurden auch die Auswirkungen durch Salznebel zugeordnet;
- unten stehende Übersicht stellt die betroffenen Teilnetze dar:

