

# Gemeinsames Positionspapier: Baum und Gleis bei Sturm



## 1. Aktuelle Situation und Zielzustand

Witterungsbedingte Störungen im Schienenverkehr nehmen in Deutschland zu. Insbesondere umgestürzte Bäume, die bei Stürmen in Oberleitungen fallen oder Gleise blockieren, legen den Bahnverkehr lahm. Wiederholt hat der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG in der jüngeren Vergangenheit mit Verweis auf Sturmschäden oder -gefahren Teilnetze oder Hauptstrecken komplett gesperrt, teilweise über einen Mehrtageszeitraum, was zu einer massiven Beeinträchtigung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene geführt hat.

Die politische und mediale Aufmerksamkeit zur witterungsbedingten Anfälligkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist so groß wie seit Jahrzehnten nicht. Entstanden ist ein Imageschaden für das System Bahn. Auch ist bei den Kunden von DB Netz, den Güter- und Personenbahnen, sowie deren Kunden, den Speditionen, der verladenden Wirtschaft und den Fahrgästen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr, ein Vertrauensverlust in die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs zu verzeichnen. In der Konsequenz drohen Marktanteilsverluste für den Schienenverkehr.

Bahntrassen sind nicht nur Verkehrswege, sondern mit ihren angrenzenden Vegetationsstrukturen sowie anderen Lebensraumtypen auch wertvolle ökologische Korridore, die das Landschaftsbild prägen. Gerade in wald- und baumarmen Regionen ist die Vernetzungsfunktion von Gehölzen von besonderer Bedeutung.

Der Schienenverkehr spielt eine entscheidende Rolle für eine zukunftsfähige Mobilität und ist aus umwelt- und klimapolitischen Gesichtspunkten dem Straßen- und Luftverkehr vorzuziehen. Die Schieneninfrastruktur muss daher (wieder) robuster gegen witterungsbedingte Störungen werden. Ziel ist es, den Schienenverkehr zum zuverlässigsten Verkehrsmittel bei Wetterextremen, insbesondere Sturm, zu machen.

Die Präventionsmaßnahmen der Infrastrukturbetreiber sollten künftig so effektiv sein, dass Bäume nur in seltenen Ausnahmefällen aufs Gleis stürzen. Negative Auswirkungen der dafür erforderlichen Maßnahmen auf den Natur- und Artenschutz müssen so weit wie möglich vermieden werden. Bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind Kompensationsmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und den Landeswaldgesetzen vorzusehen und Eigentümerinteressen angemessen zu berücksichtigen. Idealerweise verbessern die Pflegemaßnahmen existierende Habitate und reduzieren gleichzeitig die Sturmanfälligkeit der Begleitvegetation an den Bahngleisen. Ziel ist, eine bessere Verfügbarkeit der Bahninfrastruktur herzustellen. Naturschutz und betriebliche Stabilität müssen kein Gegensatz sein.

## 2. Bereits angestoßene Aktivitäten

Die DB investiert schon heute rund 100 Millionen Euro jährlich für die Vegetationspflege und -kontrolle. In Ergänzung werden in den nächsten fünf Jahren für die Intensivierung der Arbeiten zusätzlich 125 Millionen Euro aufgewendet. Hinzu kommen bis zu 150 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die für die verstärkten Inspektionen eingestellt werden.

In zwei Bundesländern wurden gemeinsame Leitfäden erarbeitet (Best-Practice-Ansatz), um die Verfahrensabläufe in der Zusammenarbeit zwischen Naturschutz-, Waldbehörden und der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber zu verbessern und zu vereinfachen. Dies sind:

- **gemeinsamer Leitfaden von Bayerischem Umweltministerium und DB:**  
„Vegetationsmanagement an Bahntrassen der freien Landschaft in Bayern. Ein Leitfaden für Naturschutzbehörden und DB-Mitarbeiter“ (2011)
- **gemeinsamer Leitfaden von Niedersächsischem Landwirtschaftsministerium, Niedersächsischem Umweltministerium, Naturschutzbehörden und DB:**  
„Vegetationsmanagement an Bahntrassen der Deutschen Bahn AG in Niedersachsen. Ein Leitfaden für die Zusammenarbeit zwischen Naturschutz-, Waldbehörden und DB“ (2019)

[https://www.deutschebahn.com/resource/blob/4134622/fd58466d6fc49cf19242dd87e051c176/vegetationsleitfaden\\_niedersachsen-data.pdf](https://www.deutschebahn.com/resource/blob/4134622/fd58466d6fc49cf19242dd87e051c176/vegetationsleitfaden_niedersachsen-data.pdf)

## 3. Was ist noch zu tun?

### Strategischer Ansatz

Eine Strategie zur Stabilisierung des Schienenverkehrs bei Sturm muss die Sicherheit des Bahnbetriebs im Einklang mit den naturschutzfachlichen Vorgaben unter Einbeziehung der Eigentümerinteressen gewährleisten.

Die Strategie basiert auf drei Pfeilern:

- Die Bahntrasse ist ein Verkehrsweg, der sicher und zuverlässig verfügbar betrieben werden muss. Infolge der langen Bremswege der Züge kann nicht „auf Sicht“ gefahren werden; das Risiko eines Baumes auf dem Gleis oder in der Oberleitung muss aus Sicherheitsgründen vermieden werden. Befinden sich Bäume im Gleis oder in der Oberleitung, hat dies die Sperrung der Strecke und die Unterbrechung des Verkehrs zur Folge. Dementsprechend sind alle Bäume auf Bahngrund und sonstigem Grund, die höher als der Abstand zum Gleis sind, hinsichtlich der Sturmgefährdung zu untersuchen und ggf. Maßnahmen zu ergreifen.
- Die Bahntrasse bietet außerhalb des Gleisbereichs mit ihren Damm- und Einschnittsböschungen vielfach auch eine wichtige naturschutzfachliche Verbindungs- und Lebensraumfunktion (z. B. wertvolle Sonderstrukturen) im Biotopverbund. Bausteine sind hier Prävention, Inspektion, selektive Durchforstung und ein Schwerpunktprogramm an besonders sensiblen Punkten.
- Da Vegetation nicht statisch ist, müssen neben den kurzfristig erforderlichen Pflegemaßnahmen auch langfristige Konzepte entwickelt werden. Das Engagement sollte im Rahmen der heutigen Möglichkeit entlang dieser strategischen Ausrichtung intensiviert werden. Dabei sind Ressourcen, Schulung und Zusammenarbeit aller Akteure wichtig. Die Unterstützung und Mitarbeit von Grundstückseigentümern, Behörden und Verbänden ist Voraussetzung für einen nachhaltigen Erfolg.

## Handlungsbedarf und konkrete Maßnahmen

### 1. Durchforstung und Pflege:

- Gehölzstrukturen können aus niedrigwachsenden heimischen Baum- und Straucharten entwickelt oder die Baumkronen bei sturmwurfgefährdeten Bäumen zurückgeschnitten werden. Eine niederwaldartige Bewirtschaftung bzw. ein stufiger Waldrandaufbau sind zu bevorzugen. Mit der Zielsetzung eines großflächigen Rückschnittes können besondere Bereiche identifiziert und definiert werden (zum Beispiel zur Offenhaltung von Tälern im Bereich der Mittelgebirge).
- Bäume, die Gleise und/oder Oberleitungen gefährden, sind unter Berücksichtigung des Naturschutzrechts und unter Einbeziehung der Eigentümer zurückzuschneiden oder zu fällen.
- Kontrolle und Pflege müssen regelmäßig sowie fach- und sachgerecht erfolgen und entsprechend dokumentiert werden.
- Die einschlägigen Leitfäden für die Baumkontrolle (VTA-Methode<sup>1</sup> oder Baumkontrollrichtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.) sowie für die Pflege (ZTV-Baumpflege<sup>2</sup> der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V.) sind dabei zu berücksichtigen.
- Die Waldbesitzerverbände sollten ihre Aufklärungsarbeit intensivieren, um ihre Mitglieder über die bestehenden Verkehrssicherungspflichten zu informieren.
- Die Maßnahmen sollten nach Möglichkeit in Verknüpfung mit bestehenden regionalen Naturschutzkonzepten lokal und regional differenziert umgesetzt werden, damit der Mehrwert von Maßnahmen über die reine Verkehrssicherung hinaus sichergestellt wird. Dies dient wesentlich der Akzeptanzsicherung der Maßnahmen.

### 2. Schulung:

Das Personal für die Vegetationspflege und -kontrolle sollte hinsichtlich naturschonender Pflege und natur- und artenschutzrechtlicher sowie forstlicher Belange praxisnah geschult und der Austausch zwischen Schieneninfrastrukturbetreibern bzw. -nutzern, den Grundstückseigentümern und dem Naturschutz verbessert werden (gemeinsam technisch und ökologisch verträgliche Alternativen entwickeln). Hierbei sollte die Expertise der Naturschutzbehörden, Forstbehörden und Verbände integriert werden, um Akzeptanz und Qualität der Maßnahmen dauerhaft zu stärken.

---

<sup>1</sup> Virtual-Tree-Assessment

<sup>2</sup> Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege

### 3. Rechtliche Rahmenbedingungen, politischer Handlungsbedarf:

- Der aktuelle Rechtsrahmen der Eingriffsregelung, im Bereich des Artenschutzes wie auch des Waldgesetzes sowie die Möglichkeiten der Managementplanung in Schutzgebieten sind geeignet, die bestehenden Herausforderungen zu bewältigen.
- Bei der Vegetationspflege entlang von Bahntrassen sollten mehr Rechtssicherheit und Durchgriffsmöglichkeiten bei Untätigkeit von Grundstückseigentümern geschaffen werden. Hierzu sollte das Allgemeine Eisenbahngesetz ergänzt werden. Beispielweise könnte künftig das Eisenbahn-Bundesamt nach Schweizer Vorbild im Konfliktfall die notwendigen Anordnungen treffen (vgl. dazu Art. 21 Abs. 1<sup>3</sup> des schweizerischen Eisenbahngesetzes).
- Die DB Netz sollte auf die Bundesländer zugehen, um nach dem Muster des niedersächsischen Leitfadens in allen Bundesländern unter Berücksichtigung der jeweiligen länderspezifischen Besonderheiten möglichst konkordante Leitfäden zum Vegetationsmanagement an Bahntrassen zu erarbeiten.
- Auf Seiten des amtlichen Naturschutzes und des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG sind die personellen und finanziellen Ressourcen zu verbessern, um die notwendigen Maßnahmen schnell und qualifiziert bewerten und bearbeiten zu können.
- Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG sollte für die Bewertung der Ausgangslage und die Erfolgskontrolle bei Rückschnitt und Vegetationspflege mehr Daten bereitstellen.

Berlin, Juli 2019



---

<sup>3</sup>Art. 21 Abs. 1 EBG (Eisenbahngesetz, SR 742.101) lautet: „Wird die Sicherheit der Eisenbahn durch Arbeiten, Anlagen, Bäume oder Unternehmen Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Eisenbahnunternehmens Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so bestimmt auf Antrag des Eisenbahnunternehmens nach Anhörung der Beteiligten das BAV die zu treffenden Maßnahmen. Inzwischen sind alle die Sicherheit der Eisenbahn beeinträchtigenden Einwirkungen zu unterlassen. In besonders dringlichen Fällen kann das Eisenbahnunternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Maßnahmen selbst treffen.“

**An diesem Positionspapier haben mitgewirkt:**

Allianz pro Schiene e.V.  
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Waldbesitzerverbände e.V.  
AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH  
BAG-SPNV Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.  
BF Bahnen  
BUND Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.  
BUNDESVERBAND FÜHRUNGSKRÄFTE DEUTSCHER BAHNEN  
DB Fahrwegdienste GmbH  
DB Netz AG  
Deutsche Bahn AG  
Deutsche Eisenbahn Service AG  
DNR Deutscher Naturschutzring  
e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH  
Fahrgastverband Pro Bahn e.V.  
Flügel-GmbH  
metronom Eisenbahngesellschaft mbH  
mofair e.V.  
NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.  
NABU-Stiftung Nationales Naturerbe  
neg Niebüll GmbH  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz  
Regiobahn GmbH  
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.  
Zukunftswerkstatt Schienenverkehr  
ZVON Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien