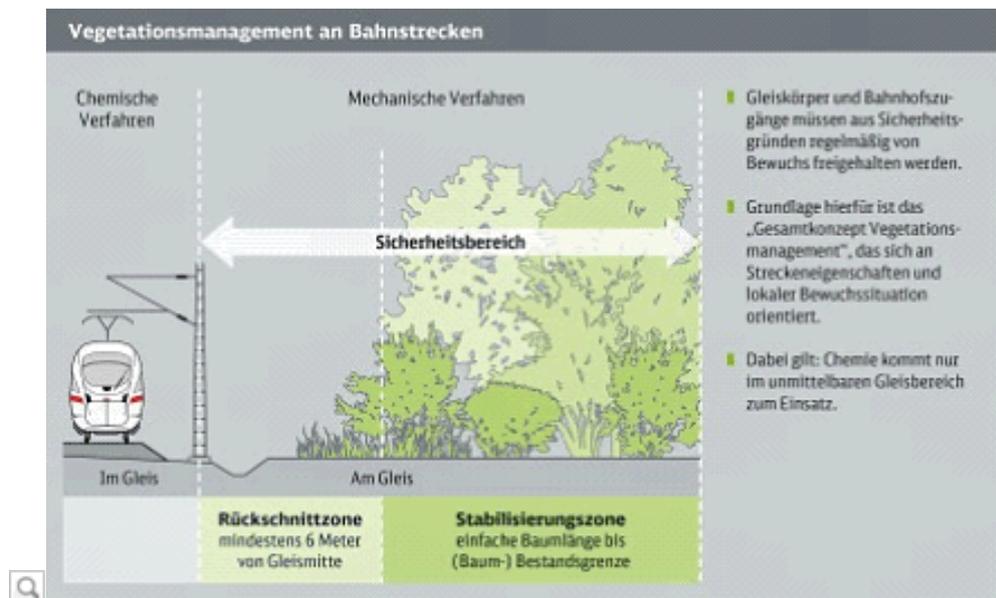


## Allgemeine Hinweise der DB:

Pflanzen und Bäume können die Sicherheit des Zugverkehrs gefährden. Deswegen sorgt die DB dafür, ihre Gleise frei zu halten - und zwar nachhaltig und umweltfreundlich.

So unglaublich es zunächst klingt, zarte Pflanzen können eine Zugfahrt unsicher machen. Zum Beispiel, wenn sie im Schotterbett wachsen. Denn im Herbst verrotten sie und hinterlassen Humus in den Hohlräumen, der verhindert, dass das Wasser gut abfließt. Und ein feuchtes Schotterbett ist kein sicherer Untergrund mehr. Auch Bäume können für fahrende Züge gefährlich werden. Wenn sie bei Sturm auf die Gleise kippen oder wenn wuchernde Äste den Zügen die Fahrt oder die Sicht versperren.

Um beiden Gefahrenquellen entgegenzuwirken, muss die DB dafür sorgen, ihre Gleise immer von Pflanzen und Bäumen freizuhalten. Dabei folgt sie den in dem so genannten „Gesamtkonzept Vegetationsmanagement“ ausgearbeiteten Vorgaben, mit denen nicht nur die Sicherheit garantiert werden soll, sondern die auch dafür sorgen, dass Bäume und Pflanzen nachhaltig und umweltfreundlich entfernt oder zurück geschnitten werden.



### Chemische Mittel nur im Gleisbett

Direkt im Gleis – nämlich überall dort, wo Schotter liegt – sind Pflanzen ein besonders großes Sicherheitsrisiko. Deswegen behandelt die DB alle ihre Gleisbetten grundsätzlich mindestens einmal pro Jahr. Dafür benutzt sie spezielle Herbizide, die von den zuständigen Behörden für diese Anwendung zugelassen wurden. Sie sind vergleichsweise sanft zur Natur, für Tiere zudem ungefährlich. Zusätzlich unterliegen aber nicht nur die eingesetzten Wirkstoffe strengen Kontrollen, sondern auch die Anwendung selbst: So werden diese Mittel nie weiter als bis zum an die Grenze des Schotterbettes angrenzenden Randweg aufgebracht, außerdem so stark verdünnt, dass sie keine Grundwassergefährdung darstellen. 2012 wurde auf mehr als 57.000 Kilometern Gleis eine Wirkstoffmenge von 89 Tonnen eingesetzt – dies entspricht 1,55 Kilogramm pro Kilometer. Damit sind insgesamt rund 93 Prozent aller Gleise behandelt worden.

Alternative, nicht chemische Methoden – wie beispielsweise der Einsatz von Hitze oder Laserstrahlen, um Pflanzen abzutöten – testet die DB seit einigen Jahren in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Eisenbahnen und der Industrie. Bisher konnte jedoch keine dieser Methoden im Gleisbett angewendet werden, weil die Reinigung der Gleise mit den bisher getesteten oft nicht gleichermaßen effektiv ist und zudem zu zeitaufwändig, um einen reibungslosen Bahnbetrieb zu gewährleisten.

### **Neben dem Gleis wird mechanisch zurückgeschnitten**

Auch Bäume oder Pflanzen auf den Flächen neben dem eigentlichen Gleis können zum Sicherheitsrisiko werden. Die Deutsche Bahn hat diese Flächen entlang der Gleise in eine Rückschnitts- und eine Stabilisierungszone eingeteilt. Die Rückschnittszone ist die Fläche direkt neben dem Gleiskörper. Mindestens ist sie sechs Meter breit, kann aber auch breiter sein, je nach den speziellen Gegebenheiten vor Ort wie etwa die Art der Pflanzen, die in dieser Zone wachsen. Die Stabilisierungszone schließt sich an die Rückschnittszone an und hat keine festgelegte Breite, sondern reicht so weit, wie es nötig ist, um die Sicherheit für den Zugverkehr zu gewährleisten.

In beiden Zonen setzt die DB zur Kontrolle der Vegetation keine Chemikalien ein, sondern schneidet sicherheitsgefährdende Pflanzen und Bäume mechanisch zurück. Mindestens einmal pro Jahr in der Rückschnittszone, in der Stabilisierungszone immer dann, wenn der Wuchs den Verkehr bedroht. Entschieden wird das bei regelmäßigen Prüfungen, die mindestens einmal jährlich gemacht werden.

### **Nachhaltiger Rückschnitt bewahrt Ökosysteme**

Ist die Stabilisierungszone bewaldet, wird möglichst so zurückgeschnitten, dass ein Mittelwald gefördert wird, dass also sowohl junge Bäume im Unterholz als auch alte, große Bäume als Hochwald stehen gelassen werden. Das ist gut für den Artenschutz, denn Mittelwälder können ganz besondere Biotope sein und spezielle Ökosysteme für viele Pflanzen und Tiere bilden.