



InfraGO

Information zu Vegetationsarbeiten

**Vegetationsarbeiten entlang der Gräfenbergbahn
Bereich LKr Erlangen-Höchststadt; Oktober 2024–Dezember 2024**

August 2024 | Nürnberg

- | | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | Einführung | 2 |
| 2. | Durcharbeitung einer Strecke: Was damit gemeint ist | 7 |
| 3. | Sturmsicherheit dank neuem Vegetationsprofil | 8 |
| 4. | Gräfenbergbahn (5920) | 11 |

Die Deutsche Bahn wird wetterfest

Warum ein erweitertes Vegetationsmanagement nötig ist



- Die Deutsche Bahn ist im hohen Maße **von äußeren Witterungsbedingungen abhängig** und somit anfällig gegenüber Witterungsextremen.
- Störfalldaten der vergangenen 12 Jahre belegen, wie einschneidend sich Wetterextreme (Sturm, Schnee/Eis, Starkregen, Hitze) auf den Eisenbahnbetrieb auswirken und welche Schäden damit verbunden sind.
- **Witterungsextreme wie Stürme, Starkregen und lange heiße Sommer nehmen zu** und werden ab der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts zur neuen „Normalität“ gehören.
- **Unser Ziel:** Wetterfestes Angebot auf der Schiene, damit Fahrgäste sicher und ungehindert reisen und Güter stabil und klimaschonend transportiert werden können. Damit wird der Verkehrsweg Straße entlastet.

Quelle: Studie „Klimawandel – Auswirkungen auf die Deutsche Bahn AG“, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, 2021.

Auswirkungen von Baumstürzen auf Bahnanlagen

Unfallgefahr, Betriebsstörung, hohe Kosten



Bäume, die auf Gleise fallen, gefährden Menschenleben.



Bäume, die auf Gleise fallen, behindern den Bahnbetrieb. In der Folge Zugausfälle und massive Verspätungen, die sich auch über die betroffene Strecke hinaus auswirken.



Bäume, die auf Gleise fallen, beschädigen die Bahntechnik und verursachen dadurch hohe Kosten.

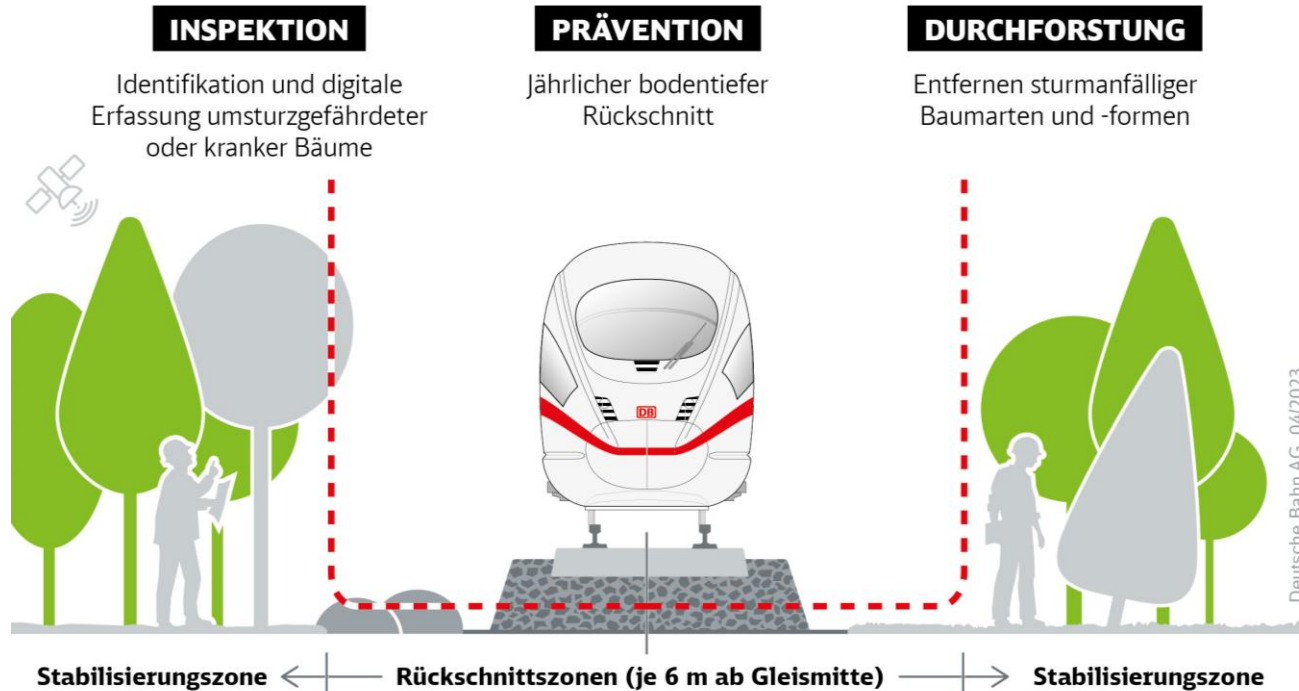
Erweitertes Vegetationsmanagement sorgt für mehr Sicherheit

Drei Bausteine für den robusteren Bahnwald

Inspektion

Identifikation von Bäumen und weiteren Pflanzen in der Stabilisierungszone (außerhalb des 6-Meter-Raums), die durch Standort, Zustand oder Form eine mögliche Störungsquelle darstellen könnten.

Der Baumbestand wird dabei eingehend inspiziert, digital katalogisiert und ausgewertet. Diese Daten bilden die Grundlage für die nachfolgende zielgerichtete Vegetationsentwicklung entlang der Bahngleise.



Durchforstung

Mit der Durchforstung wird eine widerstandsfähige Vegetation an Schienen und Anlagen entwickelt. Dazu werden sturmanfällige Baumarten und -formen entfernt. Gleichzeitig werden stabile, standortgerechte Bäume und Gehölze unterstützt.

Prävention

Im Rahmen gesetzlicher Vorgaben trägt die Bahn dafür Sorge, dass Zugfahrten auf der Schiene verlässlich durchgeführt werden können (vgl. § 4 Abs. 3 AEG).

Präventionsprogramm entlang der Anlagen: Neben dem Freihalten des Gleises selbst wird hierbei eine Rückschnittzone mindestens sechs Meter rechts und links der Gleise ganzjährig von Bewuchs freigehalten. Dieser bodennahe Rückschnitt im U-Profil erfolgt einmal im Jahr sowie bedarfsorientiert. Belange des Natur- und Umweltschutzes werden umfassend berücksichtigt.

Vegetationspflege im Einklang mit Jahreszyklus von Flora und Fauna

Rückschnitt entlang der Bahngleise steht im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben aus der Lärmverordnung sowie dem Umwelt- und Naturschutz

Jahreszyklus Vegetationspflege am Gleis

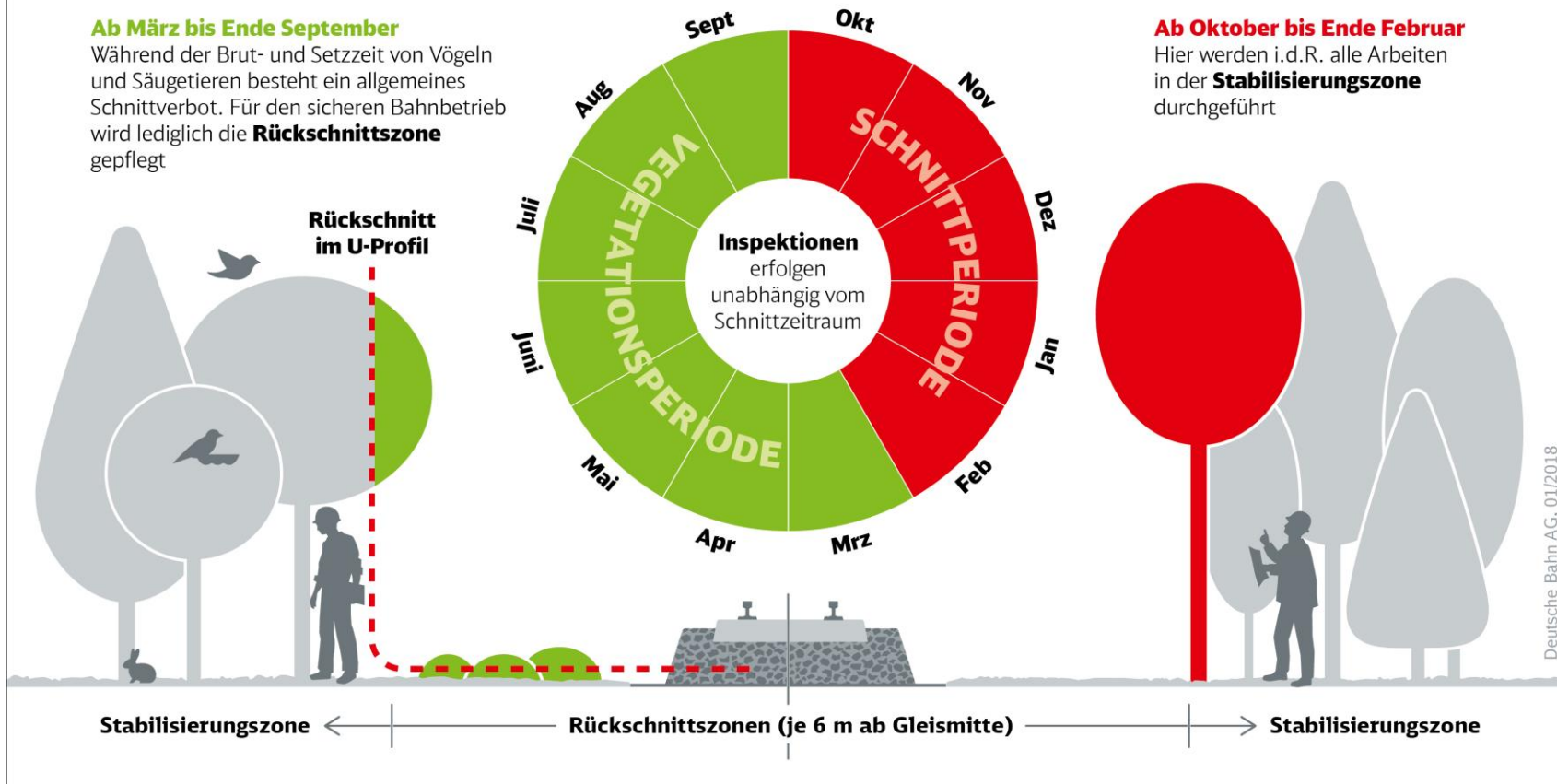
Im Einklang mit gesetzlichen Vorgaben aus Lärmverordnung sowie Natur- und Artenschutz

Ab März bis Ende September

Während der Brut- und Setzzeit von Vögeln und Säugetieren besteht ein allgemeines Schnittverbot. Für den sicheren Bahnbetrieb wird lediglich die **Rückschnittszone** gepflegt.

Ab Oktober bis Ende Februar

Hier werden i.d.R. alle Arbeiten in der **Stabilisierungszone** durchgeführt.



Einzelne Gefahrenbäume können im Ausnahmefall auch unterjährig entfernt werden.

Durcharbeitung einer Strecke

Ziel, Maßnahmen, Hintergrund, rechtliche Grundlagen



Ziel

Herstellen eines pflegefähigen Zustands und Steigerung der Verkehrssicherheit entlang unserer Strecken.



Maßnahme

Initiale Durcharbeitung der Strecken, um die Kriterien für einen pflegefähigen Zustand entsprechend §9 EBO zu gewährleisten.



Ausblick

In den folgenden Jahren werden diese Streckenabschnitte mit einem dauerhaften Pflegeprogramm belegt, das den bereits bestehenden Verhältnissen auf Fern- und Ballungsnetzstrecken entspricht.

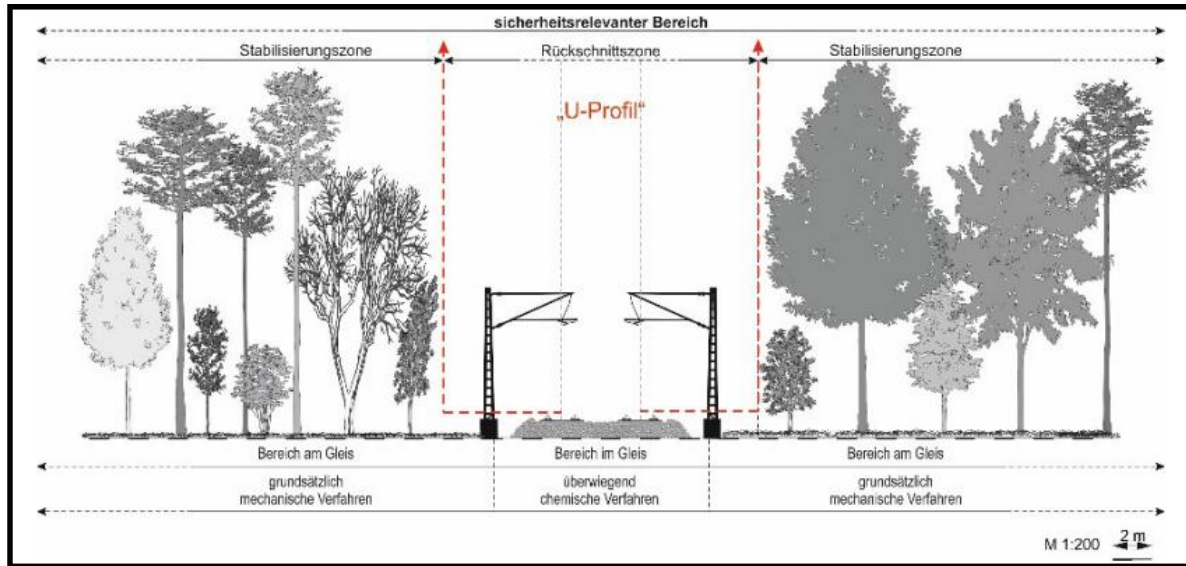


Rechtliche Grundlagen

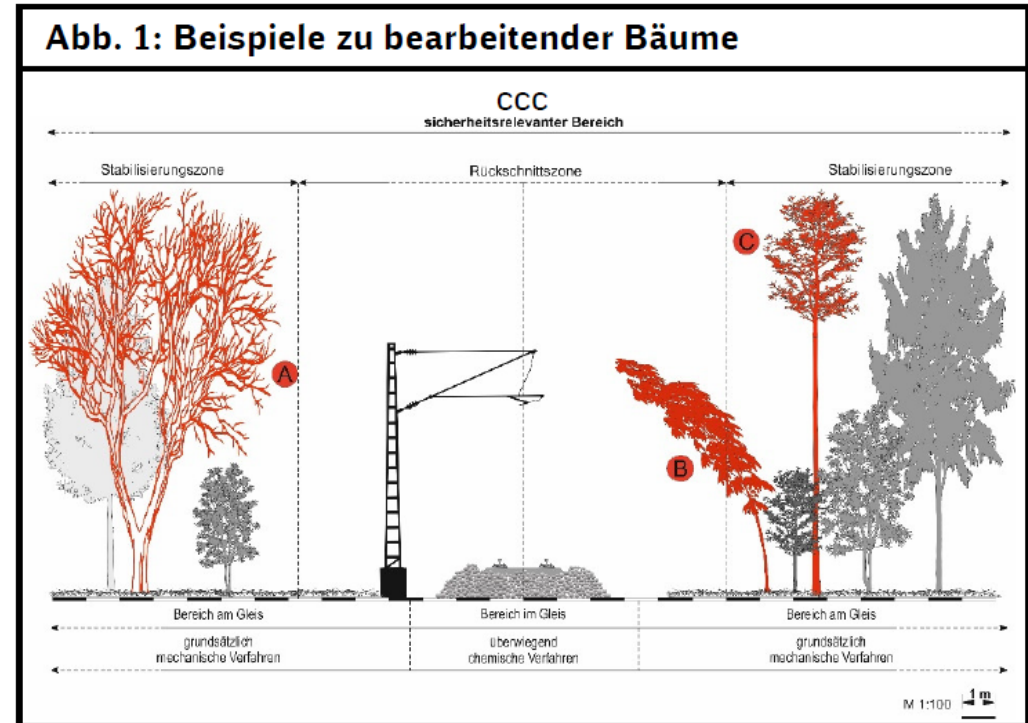
- §4 Allgemeines Eisenbahn Gesetz (AEG)
- §2 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO)
- Gesetzliche Unfallversicherungsrichtlinie 2150 (GUV-R)

Das Ziel der Maßnahme: Sturmsicherheit dank neuem Vegetationsprofil

Nach oben offenes „U-Profil“ schützt vor Baumstürzen



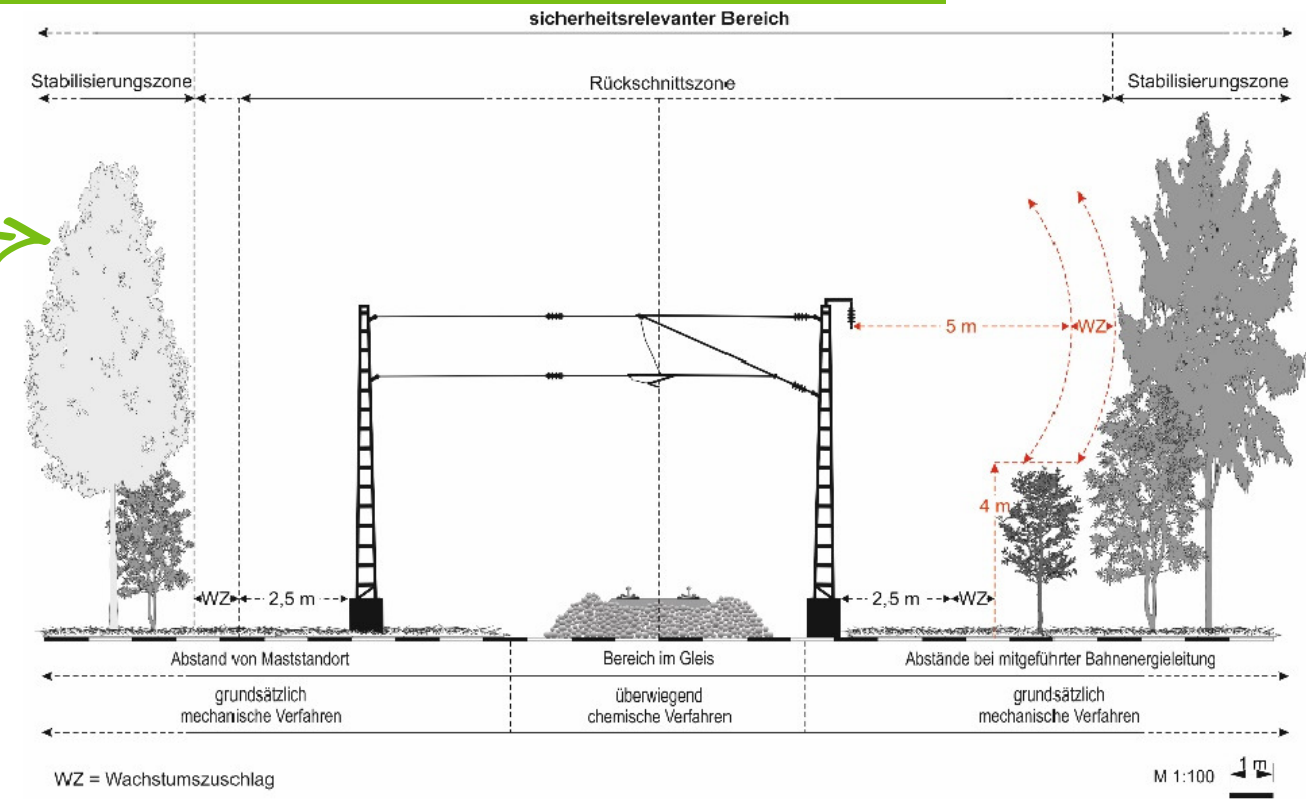
- **Nach oben offenes Vegetationsprofil (U-Profil)** mit einer Bearbeitungsbreite von mind. 6 m ab Gleismitte
- **Ausdehnung der Rückschnittszone** ist abhängig von der Geschwindigkeit, die auf der Strecke gefahren wird



A	Tiefzwiesel - erhöhte Bruchgefahr bei Sturm oder Schneelast
Bb	Jungwuchs mit Schrägstand - Gefahr des Biegens oder Brechens unter Last
C	Ungünstiges h/d Verhältnis - Instabilität unter Sturmbelastung

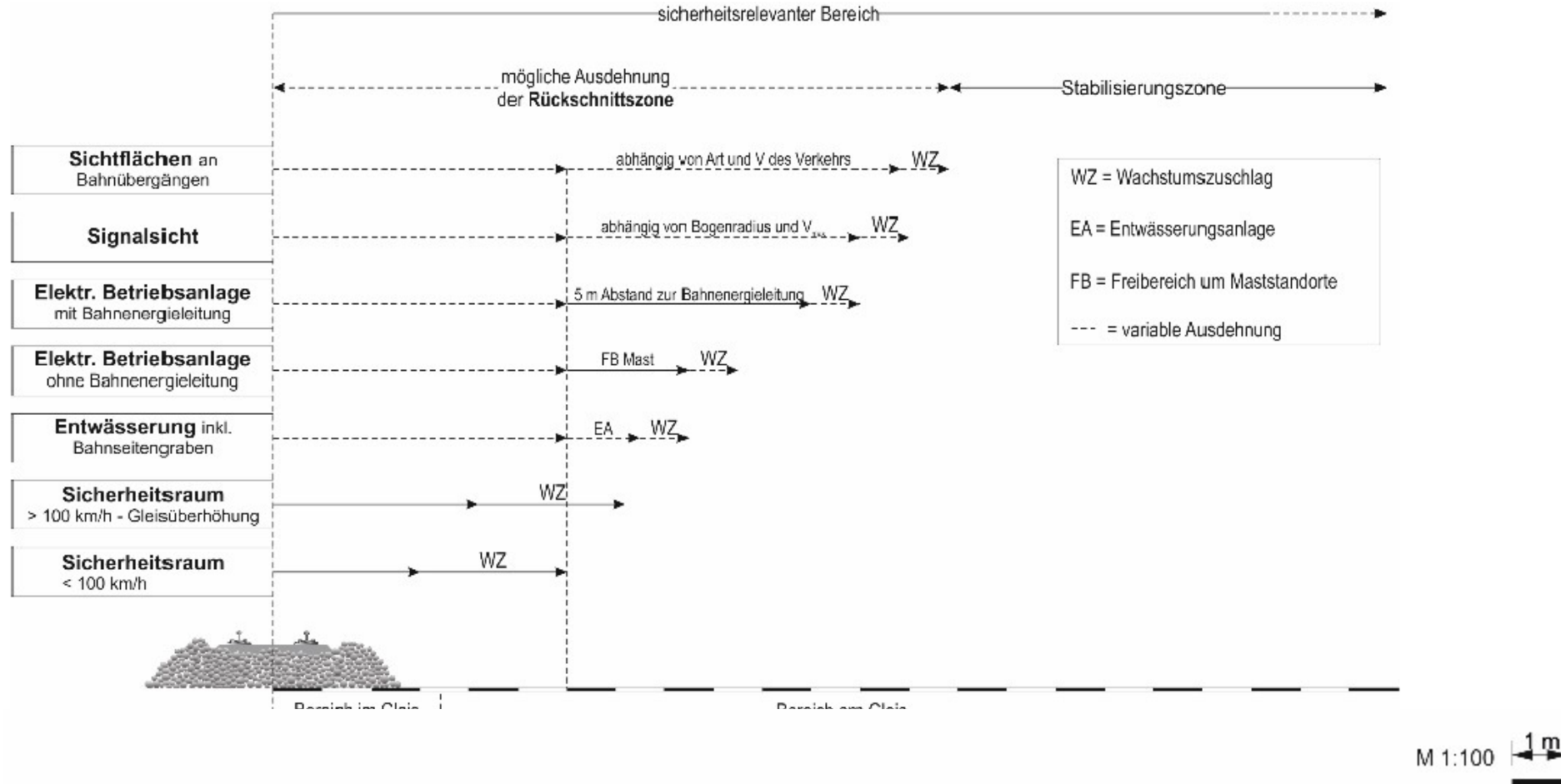
Spannungsführende, technische und betriebliche Anlagen

- Freischnitt der **spannungsführenden Teile** von elektrischen Anlagen sowie um den Standort von Oberleitungsmasten
- Freischnitt von auf Fahrleitungsmasten **mitgeführten bzw. ausschwingenden Bahnenergieleitungen** muss erfolgen, wenn die Vegetation darunter höher als 4 Meter ist
- Einseitiges Aufasten ist hier nicht zulässig



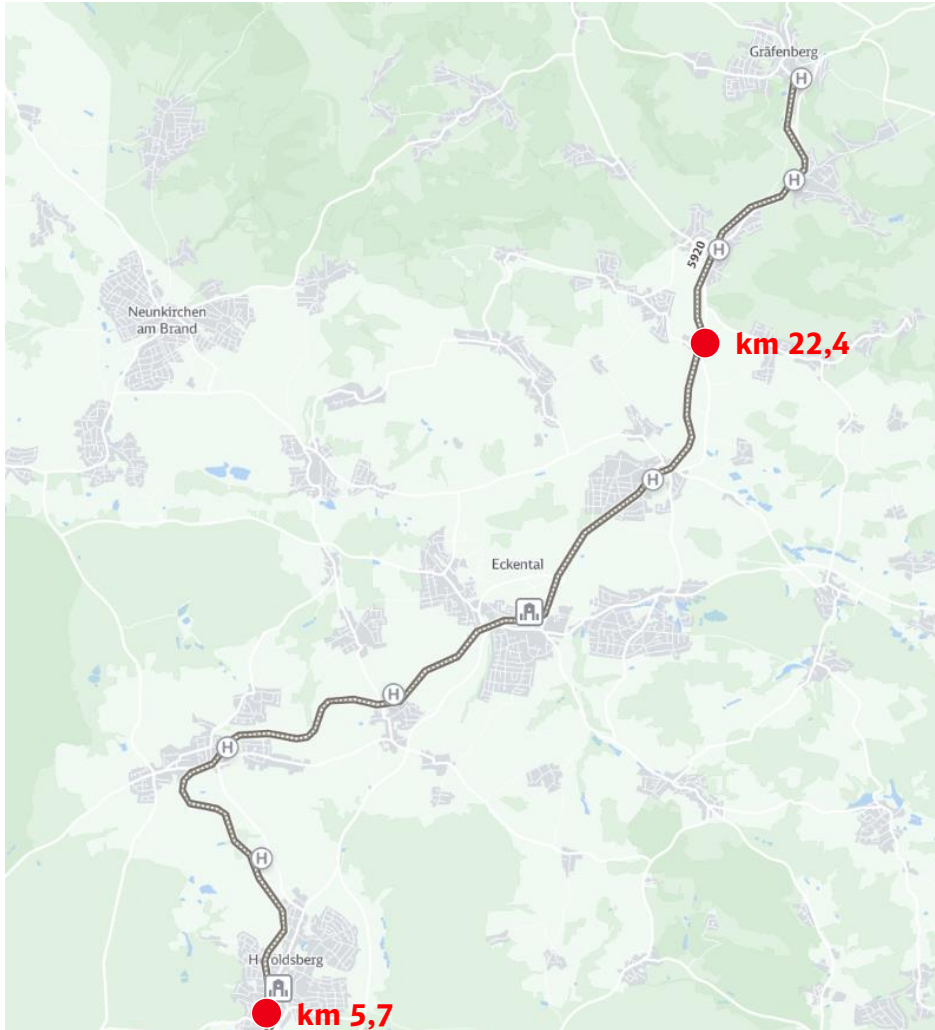
Bahnseitengräben, Mulden, Durchlässe, Türen, Tore, Rettungswege, Randwege, Fluchttreppen müssen dauerhaft freigehalten werden.

Rückschnittszonen und ihre Ausdehnung



Das ist geplant

Maßnahme, Umfang, Zeitraum



- **Geplante Maßnahme:** Streckendurcharbeitung im Abschnitt Heroldsberg (km 5,7)–Rüsselbach (km 22,4)
- **Zeitraum:** Januar–Februar 2024 (bereits erfolgt) und Oktober 2024–Dezember 2024 (werktags)
- **Umfang:**
 - Herstellung U-Profil von mind. 6 Meter ab Gleismitte
 - Herstellen der Signalsichten: Sichtachse +1 Meter Wachstumzuschlag
 - Freischnitt von Brückenköpfen, Flügelmauern: Bauwerk +1 Meter Wachstumzuschlag
 - In diesem Zusammenhang: Baumfällungen, Rückschnitt von Hecken, Mulch- und Häckselarbeiten



1: Haltepunkt Heroldsberg-Nord: Veränderung des Landschaftsbildes aufgrund von Baumfällungen



2: Heroldsberg, Höhe Sportplatz: Veränderung des Landschaftsbildes aufgrund von Baumfällungen



InfraGO



Kontakt

netz-nuernberg@deutschebahn.com

Nürnberg August 2024