

*Reinhard Klett, Landschaftspflegeverband Altötting*

## **Praxisbeispiel 5: Bahndämme - Trockenbiotopvernetzung aus zweiter Hand**

Ich möchte weniger auf wissenschaftliche Details - wie verschiedene Pflanzengesellschaften oder spezielle Artenvorkommen und deren Ausbreitungsdynamik eingehen. Denn die typische Bahndammvegetation gibt es eigentlich nicht. Diese wird vielmehr von der Umgebung bestimmt, da Bahngleise bzw. deren Begleitflächen wie Dämme, Einschnitte und ebene Randstreifen in der Regel Sekundärbiotope darstellen, die nach der Entstehung (Eingriff) von entsprechend angepaßten Arten besiedelt wurden.

Im heutigen Rahmen will ich versuchen, einen praktischen Bezug zwischen der Bedeutung des Biotopverbundsystems Eisenbahnstrecke einerseits und der Notwendigkeit von landschaftspflegerischen Maßnahmen bzw. deren Umsetzung andererseits herzustellen.

Die moderne Kulturlandschaft ist trotz zunehmender Bestrebungen in Richtung schonende, extensive Bewirtschaftung immer noch durch meist intensive Nutzung der Flächen und mancherorts sogar weitere Biotopzerstörung geprägt. Flächen wie Böschungen und Dämme, bei denen eine intensivere Nutzung weitgehend ausgeschlossen ist oder die brach gefallen sind, haben deshalb häufig eine herausragende Bedeutung als Sekundärlebensraum für bedrohte Pflanzen und Tiere.

Zu diesen in der Praxis immer noch wenig beachteten Bereichen zählen auch Bahnverbindungen und deren Begleitflächen. So habe ich bei Umfragen im Kollegenkreis festgestellt, daß die Pflege von Bahndämmen im Maßnahmenkatalog bisher kaum Beachtung findet.

Zu diesem Thema ist inzwischen einige Literatur vorhanden - besonders der Band II.2 "Lebensraumtyp Dämme, Deiche, Eisenbahnstrecken" des Landschaftspflegekonzeptes Bayern (LPK) ist hier hervorzu-

heben. Wir haben 1996 eine Diplomarbeit "Bahnbegleitende Vegetation im Landkreis Altötting ökologische Bedeutung und Pflegeziele" in Auftrag gegeben, um speziell für unseren Landkreis konkretere Aussagen und Handlungskonzepte zu erhalten. Die Arbeit wurde von Frau Bettina Zimmer angefertigt und im Frühjahr 1997 der Deutschen Bahn AG übergeben. Wesentliche Aussagen für den heutigen Vortrag habe ich dieser sehr gut recherchierten Arbeit entnommen.

So wurden z.B. in den untersuchten Abschnitten 285 Pflanzenarten festgestellt, wobei 42 Arten den sogenannten landkreisbedeutsamen Arten zugeordnet wurden. Auf gepflegten Flächen war dabei der Anteil an landkreisbedeutsamen Arten dreifach höher als auf nicht gepflegten Flächen.

Nachdem der Landschaftspflegeverband Altötting bereits seit 1994 Pflegemaßnahmen auf Bahnbegleitflächen durchführt - zunächst auf Grundlage der Biotopkartierung und des Arten- und Biotopschutzprogramms (ABSP) - wurde in der Diplomarbeit die Notwendigkeit der Pflege auf besonders hochwertigen Flächen bestätigt und die Weiterführung der laufenden Maßnahmen sowie die Einbindung weiterer Pflegeflächen unterstützt.

Betrachtet man die Eisenbahnverbindungen in Bayern, so liegt es nahe zu vermuten, daß das Streckennetz auch im Rahmen der Biotopvernetzung eine Rolle spielen könnte. Sieht man sich nun z.B. die Streckenverbindungen im Landkreis Altötting mit einer Gesamtlänge von 90km in der Darstellung der ABSP-Kartierung näher an, wird deutlich, daß sich hier tatsächlich wichtige Mager- und Trockenstandorte auf größeren Achsenabschnitten entwickelt haben, die eine herausragende Verbundfunktion erfüllen und damit in der modernen Kulturlandschaft offensichtlich

einen wichtigen Beitrag zur Sicherung des Artenpotentials von Flora und Fauna - insbesondere der Trocken- und Magerstandorte - leisten können.

Warum sind gerade Bahndämme so bedeutend für den Biotopverbund?

- Primäre Lebensräume, die letztendlich Besiedlungsquellen für die Bahnbegleitflächen waren, haben sich im Zuge der Intensivierung der Kulturlandschaft meist erheblich verändert bzw. sind nicht mehr vorhanden, der Charakter der Bahnbegleitflächen blieb dagegen weitgehend erhalten.
- Im innerörtlichen Bereich stellen Eisenbahnverbindungen neben Wasserläufen die einzigen Biotopkorridore dar, die in die freie Landschaft hinausführen.
- Bandförmig, ununterbrochener Verlauf (Vernetzung, Artenmigration).
- Häufig sehr hohe Strukturvielfalt auf relativ engem Raum.
- Stets vorhandene Begleitstreifen unterschiedlicher Mächtigkeit.
- Insbesondere bei Einschnitten und Aufböschungen besonders große Begleitflächen in oft entgegengesetzter Exposition (Diversität im Kleinklima).
- In der Regel extensive bzw. überhaupt keine Nutzung.
- Hohe mechanische Ausbreitungsenergie (Windturbulenz, Verfrachtung über die Eisenbahn etc.). Beispiel: Im Landkreis Altötting wurden im Rahmen der Diplomarbeit zwei auffällige Arten, der Regensburger Geißklee und der Quirlblütige Salbei, festgestellt, die ausschließlich im Bahndammbereich vorkommen und bei der Biotopkartierung von 1986 noch nicht erfaßt wurden.
- Häufig große Flächenausdehnung. Laut Biotopkartierung ist eine Mindestgröße bei Halbtrocken- und Magerrasen anzustreben, in Altötting erreichen primäre Magerrasen max. ca. 0,5 ha, Bahndamm als Sekundärbiotop bis zu 4 ha.
- Leitlinien und Anbindungsachsen für schützenswerte Lebensräume, die ansonsten isoliert wären.

Bisherige Instandhaltung und Pflege:

- Seit Errichtung der Eisenbahnlinien wurden Maßnahmen durchgeführt, um Gleiskörper offen zu halten.
- Unkrautzupfen bis Herbizideinsatz, ab den 20er Jahren Einsatz von Herbiziden, Entfernung von Einzelgehölzen.
- Böschungen wurden meist verpachtet und von Landwirten gemäht, gleichzeitig wurden die Flächen auch beweidet, in der Regel wurden Schafhutungen angelegt
- Im Landkreis Altötting werden auch heute noch vereinzelt von Anliegern immer wieder größere Böschungsabschnitte mit Pferden oder Rindern beweidet - oft unmittelbar bis zum Bahnkörper hin.

Heutzutage beschränken sich pflegerische Maßnahmen der Bahnbegleitstreifen von seiten der Deutschen Bahn AG auf die Rücknahme von Gehölzen, oft mit Belassen in der Fläche. Böschungen werden nicht mehr gemäht. Die Deutsche Bahn AG favorisiert aus Kostengründen die Branche, hierbei tritt gerade im Hangbereich die Gefahr der Hangrutschung auf.

### Umsetzung von Pflegemaßnahmen

Was bedeutet dies für die Praxis im Rahmen der Tätigkeit des Landschaftspflegeverbandes?

Allgemeine Leitbilder für ein Pflegemanagement:

- Hauptziel neben der Bestandspflege in Teilbereichen ist die Schaffung von Kontaktstellen zwischen der Biotopschiene Bahn und Biotopflächen in der Agrarlandschaft.
- Aktivitäten zum Erhalt und zur Förderung von Magerrasen sind überwiegend auf Rand- und Begleitstreifen und z.T. im Bahnhofsvorfeld sinnvoll.
- Besonders interessant sind die Nachbarbiotope, die häufig während des Gleisbaus entstanden. Vor allem in bewegtem Gelände bestehen Einschnitte, Dämme, Felsfluren, Feuerschutzstreifen (besonders im Wald bis zu 10-15 m

breite, gehölzfreie Streifen), die in der Regel auch im Eigentum der Bahn sind.

### Rahmenbedingungen

Bevor überhaupt an eine Pflege zu denken ist, muß zunächst natürlich Kontakt mit dem Grundeigentümer d.h. der Deutschen Bahn AG geknüpft werden. Hier erweist es sich als vorteilhaft, daß ein flächenmäßig sehr großer Bereich berücksichtigt werden kann, wobei gleichzeitig nur mit einem Grundeigentümer verhandelt werden muß. Hinzu kommt, daß Pflegemaßnahmen grundsätzlich den Interessen der Bahn entgegenkommen, wenn dies auch nicht immer so gesehen wird.

### Vereinbarung / welche Form?

- Pacht (wie früher durchaus üblich) nicht sinnvoll - langfristige Bindung / Berufsgenossenschaft
- kostenlose Gestattungsverträge, eine Vereinbarung zur Duldung der Pflege.
- Zwei Möglichkeiten der Pflege: Mahd und / oder Beweidung. Welche Form die sinnvollste ist, muß nach den Rahmenbedingungen entschieden werden. Ansonsten gelten die üblichen Richtlinien bei der Pflege von Trocken- und Magerstandorten.

Entsprechend wichtig ist es, für jeden Teilstandort das richtige Konzept zu entwickeln bzw. Dauerbeobachtungsflächen schon in der Pionierphase einzurichten.

Grundsatz für die Pflege: keine gleichzeitige und gleichförmige Standardpflege entlang längerer Strecken. Strukturmosaik auf breiteren Bahnböschungen im Längs- und Querprofil erhalten.

### Bewertungsschlüssel / Priorität:

Man muß abwägen, in wieweit eine Pflege im Bahnkörperbereich unter den gegebenen Voraussetzungen sinnvoll und vor allem finanzierbar ist.

Parameter sind hierbei Strukturvielfalt, Flächengröße, Exposition, Blütenreichtum, Vielfalt an Farben, Flora und Fauna sowie Bedeutung für den Biotopverbund.

### Ein Beispiel

#### Fläche:

südexponierter Bahndamm, Gesamtgröße ca. 1ha, Böschungswinkel ca. 45°, seit 30 Jahren aufgelassen, zuvor gemäht oder beweidet, etwa 1/3 der Fläche bereits stark verbuscht, unebenes Bodenprofil, zahlreiche Hindernisse (Ameisenhügel, Totholz etc.), hoher Versaumungsgrad.

#### Ziel:

Wiederentwicklung eines Halbtrockenrausens bzw. einer mageren Saumgesellschaft unter Belassung der Strukturvielfalt (einzelne Bäume und Sträucher verbleiben in der Fläche).

### Tab. 3: Beispiel für eine Maßnahme

1. Jahr: Entbuschung von 1/3 der Fläche	3.447,25 DM
Mahd mit Mähgutabfuhr	3.470,00 DM
2. Jahr: Mahd auf 100% der Fläche	2.666,11 DM
3. Jahr: Mahd auf 75% der Fläche 25% alle zwei Jahre im Wechsel	1.984,59 DM
Gesamtkosten in den ersten 3 Jahren	11.568,11 DM

### Problembereiche in der Praxis

- Nachdem zahlreiche Bahndämme häufig schon seit Jahrzehnten nicht mehr genutzt werden, ist es oft schwierig, überhaupt noch eine Zufahrt zu haben. Entsprechend erschwert sind hier dann natürlich die Arbeitsbedingungen (hohe Kosten).
- Die ersten 3m links und rechts der Gleise sind direkt oder indirekt bahnspezifisch beeinflusst (Abrieb, Fäkalien, Herbizideinsatz, Winddruck).
- Herbizideinsatz ist besonders bei Beweidung problematisch (Abstand halten, nur hangaufwärts beweidet).
- Müllbelastung im 10m-Bereich, insbesondere bei dicht befahrenen Strecken (Vorsicht bei Beweidung).

Arbeiten im Bereich der Bahn beinhalten immer ein gewisses Gefahrenpotential:

- Das Tragen von Signaljacken muß bei den Arbeiten, auch bei Kontrollgängen, die Regel sein. Beim Entsorgen von Mähgut - im Extremfall Tragen über die Gleise werden von Seiten der DB auch Sicherheitskräfte zum Überwachen abgestellt.
- Grundsätzlich liegt das Risiko beim Unternehmer, sprich Landwirt, der die Pflegemaßnahme umsetzt.
- Bei Beweidung greift die Tierhalterhaftpflicht auch dann, wenn keine eigenen Flächen bewirtschaftet werden. Hier sollte man sich aber auf jeden Fall noch einmal bei der jeweiligen Versicherung des Tierhalters rückversichern. Falls Tiere überfahren werden, leistet die Bahn keinen Schadensersatz.
- Wichtig ist deshalb immer, alle Maßnahmen vor Durchführung mit dem Ansprechpartner bei der DB bzw. dem Fahrdienstleiter abzustimmen. Gute Vertrauensbasis ist entscheidend für eine längerfristige Duldung der Pflege.

**Reinhard Klett**  
Landschaftspflegeverband Altötting  
Bahnhofstr. 38

84503 Altötting

## Fazit

Vor dem Einstieg in die Bahndampfpflege ist zu prüfen, inwieweit das Streckennetz im jeweiligen Landkreis den tatsächlichen Anforderungen im Rahmen einer Biotopverbundplanung gerecht wird und ob hier überhaupt Pflegemaßnahmen sinnvoll sind. Hier sollte zunächst die Biotopkartierung, das Landschaftspflegekonzept und vor allem das Arten- und Biotopschutzprogramm in die Bewertung miteinbezogen werden, um zu prüfen, ob und in welchem Rahmen Pflegemaßnahmen sinnvoll bzw. in der Praxis durchführbar sind.

Gerade in Landkreisen, die insgesamt nur wenige, isolierte Trockenstandorte aufweisen, können Bahnbiotop eine wichtige Ersatz- und Vernetzungsfunktion übernehmen. Die Rahmenbedingungen sind denkbar günstig, da eine Pflege der Dämme naturgemäß im Interesse der Bahn AG ist. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwieweit Zuschüsse von Seiten der DB AG für den Unterhalt der Bahnböschungen zu erhalten sind Stichwort Hangsicherung / Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Biotoppflege.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1998

Band/Volume: [3\\_1998](#)

Autor(en)/Author(s): Klett Reinhard

Artikel/Article: [Praxisbeispiel 5: Bahndämme - Trockenbiotopvernetzung aus zweiter Hand 44-47](#)