

## Damit keine Eiche aufs Gleis fällt

Die Deutsche Bahn will weitere Baumkontrolleure einstellen – auch für Bremen und Niedersachsen

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN  
UND HELMUT REUTHER

**Bremen/Verden.** Für die einen ist es einfach nur der Grünstreifen neben den Bahngleisen in Verden entlang der Strecke von Bremen nach Niedersachsen. Für Steffen Kobrig ist es aber sein Arbeitsplatz. Als Baumkontrolleur überprüft er dort die Hölzer auf ihre Standfestigkeit. Wer bei einem der vergangenen Herbststürme an irgendeinem Bahnhof festsaß, der fragte sich aber vielleicht, ob es Baumkontrolleure bei der Deutschen Bahn überhaupt gibt. Kobrig ist zusammen mit neun Kollegen zuständig für die Bundesländer Bremen, Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein. Auf 3400 Gleiskilometern im Norden müssen sie die Bäume kontrollieren. Bundesweit sind insgesamt 74 Kontrolleure für die Aufgabe im Einsatz. Kobrigs Vorgesetzter Martin Neumann sagt: „Laut Vorschrift sollte jeder Baum einmal pro Jahr angeschaut werden.“

Laut Neumann schauen die Kollegen sich nicht nur die Bäume an: „Wir erstellen auch ein Baumkataster, in dem jeder Baum verzeichnet ist.“ Dafür ist Kobrig, der aus Osterode im Harz stammt, täglich mit Messband, roter Farbspraydose und Resistograph unterwegs. Der Resistograph bestimmt per Bohrwiderstandsmessung, ob der Baum innen hohl und damit zu instabil ist. Dazu bohrt sich eine dünne Nadel in den Stamm. Der Widerstand beim Bohrvorgang gibt Aufschluss über die Beschaffenheit des Baumes. Die Daten werden grafisch in einem Diagramm angezeigt. Mindestens ein Drittel des Stammes

„Wir wollen die Bahn  
sturmsicherer und  
robuster machen.“  
Eine Sprecherin der Bahn

muss gesunde und feste Holzmasse sein. Ansonsten ist das Risiko zu hoch, dass der Baum bei Wind und Wetter umstürzt.

Dafür hatte die Deutsche Bahn in den vergangenen Jahren massive Kritik einzustecken. Erst 2019 waren es die Allianz pro Schiene, der Umweldachverband Deutscher Naturschutzring (DNR) sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die in einem Positionspapier von der Bahn mehr Pflege entlang der Gleise forderten – damit Bäume nur in seltenen Ausnahmefällen aufs Gleis stürzen. Damals verlangten sie, dass Bäume auf Bahngrund und sonstigem Grund, die höher als der Abstand zum Gleis sind, auf Sturmfähigkeit untersucht werden. Den Verbänden ging es dabei auch um mehr Transparenz und Aktivität von der Deutschen Bahn.

Inzwischen sei viel passiert, erkennt der Sprecher des Konkurrenten Metronom, Björn Pamperin, an – auch durch den runden Tisch in Niedersachsen: „Viele von uns benannte ‚Hotspots‘ sind so weit zurückgeschnitten, dass bei etwas stärkerem Wind keine unmittelbare Gefahr für den Bahnverkehr mehr entsteht.“ Das müsse nun durch den regelmäßigen Rückschnitt im Herbst und Frühjahr erhalten und verbessert werden. Laut Pamperin gibt es aber noch Stellen, die dringend zu bearbeiten seien: „Diese verbliebenen Hotspots haben wir an DB Netz übersandt und aktualisieren die Liste regelmäßig.“ Er hoffe, dass dies dann im Herbst nachgeholt werde.



Steffen Kobrig prüft mit einem Resistographen, ob diese Eiche von innen hohl ist. Ist das mit mehr als zwei Dritteln der Fall, wird der Baum abgesägt, damit er nicht auf das Gleis fällt. Die Deutsche Bahn sucht noch weitere Baumkontrolleure wie Kobrig.  
FOTO: JONAS KAKO

Kobrig ist an solchen Stellen unterwegs. An diesem Mittag sprüht er mit roter Farbe den Buchstaben L auf einen Baum, der auf der anderen Seite des Grünstreifens an der Hauptstraße steht. „Das bedeutet Lichttraum“, erläutert Neumann. So wissen die Kollegen von den Schnitttrupps, dass sie diesen Baum so bearbeiten, dass ein halber Meter Platz bis zum Fahrradweg ist sowie nach oben hin mindestens 2,50 Meter. Im Bereich Nord gibt es allein 165 Waldarbeiter.

An den Strecken stehen viele Birken und Eichen, vereinzelt auch Fichten. Einigen Bäumen sieht man die Trockenheit der vergangenen beiden Jahre an. Vor allem Birken werden vom parasitären Birkenporling befallen, der die Bäume schwächt. Kobrig legt ein paar Meter von den Gleisen entfernt das gelbe Maßband um eine etwa 60 Jahre alte Birke: 1,55 Meter Umfang. Aufgrund ihrer Höhe könnte die Birke bei einem Sturm durchaus auf die Bahnstrecke fallen, erklärt er. „Aber wir dürfen nicht jeden Baum fällen, nur weil er auf die Oberleitung fallen könnte“, sagt der Baum-

kontrolleur. Nur schwache und kranke Bäume kommen auf die Liste.

Neben der Birke liegt ein Hügel mit roten Waldameisen. Das gefällt Forstingenieur Martin Neumann im Gegensatz zu bewirtschafteten Waldflächen: „Sie finden hier Kreuzottern, Ringelnattern, und auch auf so engen Streifen leben durchaus Rehe und Wildschweine. Da die Züge immer zur gleichen Zeit vorbeifahren, gewöhnen sich die Tiere daran.“ Bei Bauprojekten kümmern die Mitarbeiter sich auch um die Umsiedlung von Tieren. Zu den Tieren gehören im Dickicht aber auch Zecken. Neumann erläutert: „Borreliose ist für uns als Berufskrankheit eingestuft.“

Wenn nun ein Baum zurückgeschnitten werden muss, verbleiben die Reste im Wald, wenn es die Fläche erlaubt. Ansonsten landet Holz als Pellets bei Heizkraftwerken. Für die „Rückschnittszone“ sechs Meter links und rechts der Gleise gilt: Der Bereich muss aus Sicherheitsgründen für den Verkehr der Züge, die teils mit Höchstgeschwindigkeit vorbeirauschen, freigehalten werden. „Da darf

nichts wachsen“, sagt eine Bahnsprecherin. Die Arbeit der Baumkontrolleure beginnt eigentlich erst in der sich ab sechs Metern anschließenden „Stabilisierungszone“. Entnommen werden vor allem nicht standortgerechte Bäume wie Weichlaubhölzer, Robinien und Lärchen sowie Bäume mit sehr hohem Kronenansatz und unsicherer Verwurzelung. Insgesamt besitzt die Deutsche Bahn nach eigenen Angaben rund 20 000 Hektar Wald.

Kobrig mag seine Arbeit: „Ich bin viel in der Natur, zwischendurch auch mal am Computer.“ In seinem Bereich Nord will die Bahn fünf zusätzliche Baumkontrolleure einstellen und weiter ins Vegetationsmanagement investieren. Eine Sprecherin sagte: „Wir wollen die Bahn sturmsicherer und robuster machen.“ So will die Bahn den hohen Sachschaden der vergangenen Jahre minimieren. Dazu gibt sie jährlich mehr als 100 Millionen Euro für die Rückschnittarbeiten an den rund 33 000 Streckenkilometern aus. Dennoch: „Eine absolute Sturmsicherheit gibt es aber nicht“, sagt Forstingenieur Martin Neumann.

## Kleiner Dämpfer für OHB

Auch das Bremer Raumfahrtunternehmen spürt die Folgen der Pandemie – hält die Branche aber für vergleichsweise stabil

VON STEFAN LAKEBAND

**Bremen.** Die Corona-Krise bringt auch in der Raumfahrt einiges durcheinander. Wie sehr, das zeigt sich am Bremer Familienunternehmen OHB. Ihm machte vor allem zu schaffen, dass an seinem Standort in Norditalien – eine Region, die besonders schlimm von der Pandemie betroffen war – zeitweise nicht gearbeitet werden konnte.

Diese und andere Einschränkungen schlagen sich nun im Ergebnis für das erste Halbjahr nieder, das OHB am Dienstag vorlegte. Am deutlichsten zeigt sich der Effekt beim Umsatz: Der ist im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2019 um zehn Prozent zurückgegangen – von fast 412 Millionen Euro auf nun etwa 370. Hoffen lässt aber eine andere Kennzahl. Das operative Ergebnis vor Abzügen wie Steuern wurde in den ersten sechs Monaten minimal gesteigert und liegt nun bei 36,6 Millionen Euro. Noch im Februar hatte OHB für 2020 mit einer Gesamtleistung von 1,1 Milliarden Euro und einem Vorsteuerergebnis von 88 Millionen Euro gerechnet. Ob diese Prognose beibehalten werden kann, ist noch nicht klar. Die Lage sei in der Pandemie so unsicher, dass man diese Kennziffern derzeit „weder bestätigen noch widerrufen“ könne, heißt es in einer Mitteilung.

Wegen der unsicheren Lage hat OHB schon vor Monaten Maßnahmen ergriffen, um das Geschäft abzusichern. So wurde die Dividende für die Aktionäre gestrichen und verbleibt damit im Unternehmen. Gleichzeitig hätten interne Sparmaßnahmen gegriffen.

Alle Hürden hat das Unternehmen damit aber noch nicht beseitigt. Wie in der vergangenen Woche bekannt wurde, hat die Augsburger OHB-Tochter MT Aerospace Probleme durch die Mitarbeit an der neuen Ariane-6-Ra-

kete (wir berichteten). Denn durch die Corona-Pandemie hat sich der Erstflug der europäischen Trägerrakete immer weiter nach hinten verschoben – das belastet den Zulieferer. Gleichzeitig habe sich der Markt so stark gewandelt, dass es so aussieht, als könne die ursprünglich erwartete Zahl an Aufträgen nicht erreicht werden. „Wenn der Umsatz fehlt, müssen wir an den Kosten drehen“, sagte MT-Aerospace-Chef Hans Steininger im Gespräch mit dem WESER-KURIER. Konkret

heißt das: Etwa 100 Beschäftigte könnten von den Einsparungen betroffen sein, viele davon in Augsburg, einige auch am Standort Bremen.

Insgesamt sei die Lage der Luft- und Raumfahrt aber stabiler als in anderen Branchen, sagte ein Unternehmenssprecher am Dienstag. Die Raumfahrtprojekte seien langfristig angelegt, die Auftraggeber meist Staaten oder Institutionen.

So hat OHB erst vor wenigen Wochen einen wichtigen Vertrag mit der europäischen Weltraumagentur Esa unterzeichnet. Für das Erdbeobachtungsprogramm Copernicus – neben dem Satellitennavigationsprogramm Galileo das zweite Flaggschiff der europäischen Raumfahrt – baut das Bremer Unternehmen zwei Satelliten, die erstmals den durch menschliche Aktivitäten verursachten Ausstoß von Kohlenstoffdioxid gezielt messen sollen. Der Gesamtwert des Auftrags liegt bei rund 445 Millionen Euro. Mithilfe dieser Daten sollen Politiker Entscheidungen treffen, um etwa auf den Klimawandel zu reagieren. Finanziert wird das Programm von der EU und der Esa. Der feste Auftragsbestand des Konzerns ist aber mit 1,5 Milliarden Euro deutlich niedriger als im Vorjahreszeitraum. Da hatte OHB Aufträge im Wert von zwei Milliarden Euro in den Büchern.

Das Bremer Familienunternehmen OHB baut unter anderem Satelliten. In der Corona-Pandemie kam es aber zu Einschränkungen – vor allem am Standort in Norditalien.  
FOTO: WAGNER/DPA



## NordLB erwartet Kreditprobleme

Pläne für Domshof weiter offen

VON LISA BOEKHOFF

**Hannover/Bremen.** Die Norddeutsche Landesbank (NordLB) rechnet wegen der Corona-Krise damit, dass einige Firmenkunden in der zweiten Jahreshälfte und auch 2021 noch Schwierigkeiten haben werden. „Die Einschläge werden kommen“, sagte Günter Tallner, Vorstand für Firmenkunden der NordLB, im Gespräch mit dem „Handelsblatt“. Die Lage sei derzeit aber stabil, weil Unternehmen durch Kredite über die Hausbank oder die staatliche Bankengruppe KfW ihre Liquidität gesichert hätten.

Grundsätzlich sagen Experten einen Anstieg der Insolvenzen voraus. Derzeit spiegelt sich die Lage der Wirtschaft in den Zahlen noch nicht wider: Im Mai waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes deutlich weniger Firmen von einer Pleite betroffen als im Vorjahresmonat. Zu erklären ist dies mit der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht für Unternehmen seit März dieses Jahres.

Die NordLB selbst befindet sich derzeit im Umbau – im Zuge der milliardenschweren Rettungshilfen der Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sowie der Sparkassen-Gruppe: Die Zahl der Stellen halbiert sich auf 2800. Der Konzern soll „kleiner und risikoärmer sein, aber auch effizienter und schlagkräftiger“, bekräftigte Vorstandschef Thomas Bürkle unlängst die neue Ausrichtung. Der Standort in Bremen soll aufgegeben werden. Unklar ist, was das für das Gebäude am Domshof bedeutet. „Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können wir hierzu noch keine Aussage treffen“, teilte ein Sprecher dazu mit. Nach wie vor liefen die internen Detailplanungen.

## EINKOMMEN

### Pandemie lässt Bruttolöhne sinken

**Wiesbaden.** Die Krise hat sich im zweiten Quartal auch auf die Bruttoverdienste der Beschäftigten in Deutschland ausgewirkt. Vor allem der verbreitete Einsatz von Kurzarbeit und die damit verbundenen geringeren Arbeitszeiten (minus 4,7 Prozent) drückten auf die Bruttoeinkommen, wie das Statistische Bundesamt am Dienstag in Wiesbaden berichtete. Die Einkommen sanken im Vergleich zum Vorjahresquartal um 2,2 Prozent. Allerdings glich das Kurzarbeitergeld für die Betroffenen einen Großteil der Einkommensverluste netto wieder aus. Besonders stark betroffen von den Einkommensrückgängen waren die Wirtschaftszweige Beherbergung, Herstellung von Kraftwagen und Reisebüros. Hier gingen die Arbeitszeiten weit überdurchschnittlich zurück. DPA

## FLUGTICKETS

### Schleppende Erstattung bislang folgenlos

**Braunschweig.** Trotz zahlreicher Anzeigen von Passagieren hat das zuständige Luftfahrtbundesamt bis zur Jahresmitte noch kein Bußgeld gegen säumige Fluggesellschaften bei der Erstattung stornierter Tickets verhängt. Eingeleitet wurden bis zu dem Zeitpunkt 648 Verfahren, die auch andere mutmaßliche Verfehlungen der Airlines aus diesem Jahr betreffen. Hier gab es bis zum 30. Juni ein Bußgeld gegen eine europäische Airline, die ihren Informationspflichten nicht nachgekommen war. Das geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine schriftliche Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion hervor. Insgesamt 174 der eingeleiteten Verfahren betreffen die Erstattung der Flugticketkosten. Betroffen sind in Deutschland viele Millionen Passagiere. DPA

## ROLLS-ROYCE

### Probleme beim Antrieb des Airbus A350

**London.** Der Triebwerkshersteller Rolls-Royce muss sich nach Ärger mit seinem Antrieb für Boeings „Dreamliner“ mit Problemen an den Turbinen des Airbus A350 herumschlagen. Bei der Wartung der Triebwerke an den ältesten A350-Exemplaren, die seit 2015 im Einsatz sind, sei in einigen Fällen eine verstärkte Abnutzung in einem Kompressor aufgefallen, teilte Rolls-Royce am Dienstag mit. Betroffen sei etwa jeder Fünfte der bisher rund 100 untersuchten Antriebe vom Typ Trent XWB-84. Den Angaben zufolge haben die Abnutzungen bisher bei keinem A350-Jet zu Problemen im Flug geführt. Rolls-Royce will dennoch alle Triebwerke des Typs in ähnlichem Alter untersuchen. DPA