

Anlage 2



Rin	S	GS	GVO	UW	SFM	B
VR	Az:				EA	IVA
BdR	Referat für Gesundheit und Umwelt Bayerstr. 28a • Postfachstelle					Rep
POA	31. Okt. 2016					ZwV
RDA						Sten
Vermerke:						
Kopie an:						
Termin:						

Landeshauptstadt München  
Referat für Gesundheit und Umwelt

28.10.2016

Ihr Schreiben vom 19.09.2016 – hier Glyphosatverwendung durch die Deutsche Bahn München macht seinen Einfluss geltend

Sehr geehrter Herr

Wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 19.09.2016 an DB Umwelt und übermitteln Ihnen anhängend unser Informationspapier zur chemischen Vegetationskontrolle, das Ihnen umfangreiche Informationen liefert.

In Ergänzung dazu teilen wir Ihnen mit, dass im Bereich des Stadtgebiets München die glyphosat-haltigen Herbizidprodukte Tender GB-Ultra und Glyphos Supreme im Jahr 2016 Anwendung gefunden haben. Die Ausbringung erfolgt grundsätzlich nur ein Mal pro Jahr.

Im Jahr 2016 würden rund 330 km Gleise im Stadtgebiet behandelt, auf denen rund 980 Liter der o. g. glyphosat-haltigen Herbizidprodukte ausgebracht wurden. Dies entspricht einer Produktaufwandmenge von durchschnittlich 3,0 Liter/km. Ein alternativer Blattherbizidwirkstoff zum Glyphosat steht derzeit nicht zur Verfügung.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Angaben weiterhelfen und stehen für Rückfragen – gerne auch für ein persönliches Gespräch – zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

V. I. A.

Deutsche Bahn AG  
Sitz: Berlin  
Registergericht:  
Berlin-Charlottenburg  
HRB: 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Prof. Dr. Utz Hellmuth Felcht

Vorstand:  
Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender

Berthold Hüber  
Dr.-Ing. Volker Kefer  
Dr. Richard Lutz  
Ronald Potalla  
Ulrich Weber

Unser Anspruch:



Profitabler Qualitätsführer  
Top-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter

## Kurzfassung:

- Ein Verbot von Glyphosat hätte für die Deutsche Bahn gravierende negative Auswirkungen. Neben Sicherheits- und Kapazitätsproblemen entstünden deutliche Mehrkosten, die insgesamt zu einer Schwächung des Verkehrsträgers Schiene führen.
- Glyphosat ist kein DB-spezifisches Problem, sondern eine Herausforderung für die Schiene in ganz Europa.
- Die Industrie hat bis heute keine wirtschaftlich oder ökologische anwendbare Alternative entwickelt.
- Die DB arbeitet gemeinsam mit Forschungsinstituten und europäischen Partnerbahnen daran Alternativen zu finden.
- Der Marktanteil der DB für Herbizide liegt bei 0,4% in Deutschland. D. h. 99,6% werden in der Landwirtschaft verbraucht. Ein Verbot, das eigentlich die Landwirtschaft betreffen soll, würde den umweltfreundlichen Schienenverkehr in nicht vertretbarem Maße belasten.
- Das UBA kommt aktuell zu dem Ergebnis, dass es bezogen auf die Schiene derzeit keine Alternative zum Glyphosat gibt.
- Die Deutsche Bahn setzt Glyphosat bereits heute nur zielgenau ein und arbeitet an Technologien, den Einsatz weiter zu reduzieren.

## Langfassung

Die **Deutsche Bahn** ist mit ca. 1.100 km<sup>2</sup> einer der **größten Flächeneigentümer** in Deutschland. Neben den reinen Infrastruktureinrichtungen wie Gleisanlagen, Bahnhöfe und Energieversorgungseinrichtungen umfassen die Grundstücke auch Flächen, die nicht (mehr) für den Eisenbahnbetrieb erforderlich sind. Für alle Flächen gilt, dass die Bahn einen **sicheren Eisenbahnbetrieb** gemäß **§ 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes** gewährleisten muss sowie die **Verkehrssicherungspflicht** gegenüber Dritten gemäß **§ 823 Bürgerliches Gesetzbuch** erfüllen muss.

Das **Ziel der Deutschen Bahn** ist es, ihre Vegetationspflege im Sinne der EU-Richtlinie 2009/128/EG auszurichten und hat dies in den DB-Leitlinien „Integrierter Pflanzenschutz im DB Konzern in Deutschland“ verbindlich für den gesamten DB Konzern in Deutschland festgeschrieben. Damit soll auch ein Beitrag zu den Zielen des Nationalen Aktionsplans zur nachhaltigen Anwendung von Pflanzenschutzmitteln (NAP) geleistet und der **Einsatz von Pflanzenschutzmitteln auf das notwendige Maß** begrenzt werden. Dadurch unterstreicht die Bahn ihren Anspruch als umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Die **DB-Leitlinien** stellen auf folgende drei Flächenkategorien mit unterschiedlichen Pflegekonzepten ab:

1. **unbefestigte Flächen** (grundsätzlich mechanische Verfahren) u. a. Böschungen, Dämme und andere Flächen mit einem naturnahen Bodenaufbau;
2. **befestigte Flächen** (grundsätzlich mechanische und thermische Verfahren) u. a. Bahnsteigflächen, Parkplätze und Wege mit versiegelten Oberflächen;
3. **Gleisanlagen** (grundsätzlich chemische Verfahren) als Besonderheit des Schienenverkehrs, die sich in den Schotteroberbau und die Feste Fahrbahn unterscheiden lassen.

Die **Vegetationskontrolle** wird auf allen Flächen grundsätzlich in den **folgenden Schritten** durchgeführt:

- (1) **Inspektion** im Hinblick auf Vegetation
- (2) **Bewertung** in drei Schritten: 1. Erfordernis, 2. Festlegen geeigneter Maßnahmen und 3. Berücksichtigen vorangegangener Maßnahmen
- (3) **Planung und Durchführung** (inkl. Einholen erforderlicher Genehmigungen)
- (4) **Bewertung der Behandlung und Abnahme der Leistung**
- (5) **Dokumentation** durchgeführter Maßnahmen

Im Bereich der **unbefestigten Flächen** kommen grundsätzlich **chemiefreie Verfahren** wie Mähen, Mulchen oder Motorsägen zum Einsatz. Lediglich in **Ausnahmefällen** z. B. bei flächigem Auftreten invasiver Neophyten können hier in Absprache mit den zuständigen Behörden **auch chemische Verfahren** zum Einsatz kommen.

Die **befestigten Flächen** unterliegen in der Regel einer hohen Nutzungsintensität, so dass sich die Bekämpfung von Vegetation aufgrund der regelmäßig durchgeführten mechanischen Reinigungen auf wenige Fälle konzentriert. Hier kommen **ausnahmslos herbizidfreie Verfahren** zur Anwendung.

Die **Gleisanlagen** als technisches Bauwerk stellen eine **Besonderheit des Schienenverkehrs** dar. Der Pflanzenaufwuchs führt hier generell zu negativen Auswirkungen. Zur **Sicherheit des Eisenbahnbetriebs** muss der Eintrag von Pflanzenmasse in den Rad-Schiene-Kontakt ausgeschlossen werden (Einhaltung der Bremswege). Für den **Arbeitsschutz** der im Gleisbereich beschäftigten Instandhaltungspersonale sowie zur Freihaltung von Flucht- und Rettungswegen müssen Gleisanlagen und Randwege frei von Aufwuchs sein. Unabhängig von den Sicherheitsanforderungen setzen die Wurzeln und abgestorbene Pflanzenreste die Hohlräume des Schotterbettes zu. In der Folge lässt die erforderliche Elastizität der Bettung nach, so dass es zu **Schäden an Schienen und Fahrzeugen** kommen kann. Darüber hinaus kann es aufgrund von Wasseransammlungen zu sogenannten Frostaufbrüchen im Winter und Schlämmstellen im Sommer kommen. In der Summe führen diese Effekte dazu, dass die erforderlichen Eigenschaften des Schotterbettes so nachteilig verändert werden, dass neben **erheblichen Zusatzkosten für die Instandhaltung** (bspw. durch häufigere Bettungsreinigung resp. Gleisumbau) auch betriebliche Einschränkungen (bspw. durch Langsamfahrstellen) mit **nachteiligen Folgen für die Einhaltung der Fahrpläne** erwartet werden müssen. Die Deutsche Bahn verfolgt deshalb das Ziel, einen Fahrweg mit hoher betrieblicher und technischer Verfügbarkeit bereitzustellen. Aus diesem Grund wird dieser unerwünschte Aufwuchs im Rahmen der Vegetationskontrolle regelmäßig behandelt. Die Behandlung erfolgt mit chemischen Substanzen, sogenannten Herbiziden.

**Aktuell und auch mittelfristig stehen keine betriebstauglichen, flächendeckend, einsetzbaren chemiefreien Alternativen zur Verfügung.** Im Bereich der chemiefreien Verfahren hat die Bahn in den zurückliegenden Jahren mehrere Millionen Euro für Untersuchungen und Erprobungen ausgegeben. Aktuell arbeitet sie sowohl auf nationaler Ebene mit dem Julius Kühn-Institut (JKI) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als auch auf internationaler Ebene mit dem Internationalen Verband der Eisenbahnen (UIC) zusammen, um neue Verfahren zu identifizieren und weiterzuentwickeln.

Im Rahmen der **chemischen Vegetationskontrolle** im Gleisbereich können derzeit nur **drei behördlich zugelassene Herbizidwirkstoffe** eingesetzt werden:

- **Glyphosat** (Aufnahme über das Blatt → Blattherbizid) gegen vorhandenen Aufwuchs
- **Flumioxazin** und **Flazasulfuron** (Aufnahme über die Wurzeln → Bodenherbizid) gegen keimende Samen im Boden.

Die **Anwendung** der Herbizide ist **nur nach** Vorliegen einer pflanzenschutzrechtlichen **Genehmigung vom Eisenbahn-Bundesamt** für die zu behandelnden Strecken zulässig. Im Rahmen der Applikation werden **ausnahmslos der Schotterbereich** mit den Schienen und Schwellen sowie die angrenzenden **Rand- bzw. Rangierwege** behandelt. Die Ausbringung der Produkte erfolgt durch von der Bahn beauftragte Fachfirmen. Entsprechend den DB-Leitlinien werden die jährlichen Aufwandmengen **auf das notwendige Maß reduziert**. Für diese Strategie ist es **zwingend erforderlich**, mit einem **wirksamen Mix von Boden- und Blattherbiziden** zu arbeiten, um eine wirksame Vegetationskontrolle in den Gleisanlagen zu ermöglichen. Der **Verlust** des einzigen Blattherbizidwirkstoffs **Glyphosat** würde deshalb das gesamte - alternativlose - **Verfahren in Frage stellen**.

Die **Deutsche Bahn AG** ist im Rahmen der chemischen Vegetationskontrolle ein **Anwender von Herbiziden**. Die **Entwicklung** von Pflanzenschutzmittelprodukten, zu denen auch Herbizide gehören, wird von der **chemischen Industrie** betrieben. Die **Zulassung** erfolgt durch das **Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL)**, das in die Entscheidungsfindung, das **Bundesamt für Risikobewertung (BfR)**, das **Umweltbundesamt (UBA)** sowie das **JKI** als Fachbehörden einbezieht. Vor diesem Hintergrund ist die Deutsche

Bahn auf den Einsatz von **behördlich zugelassenen Pflanzenschutzmittelprodukten** angewiesen und wird diese so lange einsetzen, wie diese vom BVL zugelassen sind.

Die Deutsche Bahn bringt jährlich **rund 80 Tonnen Herbizide** aus und hat damit einen Anteil von lediglich etwa **0,4 Prozent** der jährlich in Deutschland abgesetzten **Herbizidmengen**. Sie arbeitet daran, die Ausbringungsmengen - insbesondere die des einzig zugelassenen Blattherbizids Glyphosat (mit einem Anteil von rund 77 Tonnen) weiter zu reduzieren, indem durch GPS-Steuerung der Spritzfahrzeuge und **durch Pflanzenerkennung** mittels Kamerasystemen eine **weitere Optimierung erreicht** werden soll.

**Mangels Alternativen** kann derzeit auf die Anwendung **glyphosat-haltiger Produkte** im Gleisbereich **nicht verzichtet** werden. Ein **Verlust des Wirkstoffs** bei fehlenden alternativen Verfahren hätte weitreichende Konsequenzen für einen reibungslosen Eisenbahnbetrieb. Die Bewuchssituation würde sich kontinuierlich verschlechtern, da **vorhandener Aufwuchs nicht mehr behandelbar** wäre. Gleichzeitig ginge die **Wirksamkeit der beiden Bodenherbizide zurück**, da diese nicht mehr in den Boden gelangen würden und somit neue Pflanzen keimen und aufwachsen können. Es kann nach aktuellen Erfahrungen davon ausgegangen werden, dass es zu **ersten Verfügbarkeitseinschränkungen**, mit den oben dargelegten Auswirkungen **nach zwei Jahren** kommt.

Allein die **wirtschaftlichen Auswirkungen** für die Netz-Instandhaltung werden auf **260 Mio. EUR** innerhalb der ersten fünf Jahre nach Behandlungsende geschätzt. Die **Wettbewerbssituation** gegenüber anderen Verkehrsträgern würde dadurch **erheblich geschwächt**. Die Deutsche Bahn arbeitet deshalb bereits heute nach dem Prinzip des Integrierten Pflanzenschutzes, in dem sie Herbizide nur dort gezielt und in der erforderlichen Menge einsetzt, wo dies unerlässlich ist - in allen anderen Bereichen werden chemiefreie Verfahren angewendet. Somit wird sie den Anforderungen des Umweltschutzes und den Anforderungen an einen sicheren Bahnbetrieb gleichermaßen gerecht.