Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 17 / 6606**
17. Wahlperiode **17.4.2024**

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Verzicht auf Glyphosat im Bahnverkehr in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen ihr zu finanziellen Mehraufwendungen im Bereich der bundeseigenen Schienenstrecken sowie der nichtbundeseigenen Strecken (NE-Bahnen) in Baden-Württemberg durch den Verzicht auf den Einsatz von Glyphosat (Differenz aus den gegenwärtigen Kosten und den fiktiven Kosten mit Glyphosat, evtl. auch Prognose für künftige Jahre) vor?

2. Welche Auswirkungen hat der Glyphosat-Verzicht nach ihren Informationen auf das Personalwesen im Schienenbereich bei der Vegetationspflege (veränderte Anforderungen, Qualifikationen und Schulungen sowie der Einfluss auf die Anzahl an Fachkräften)?

3. Welche Konsequenzen hat der Glyphosat-Verzicht nach ihren Erkenntnissen für die Kundinnen und Kunden der DB (Einfluss der Umstellungskosten auf die Verbraucherpreise)?

4. Wann können nach ihren Informationen innovative Technologien (wie electro weeding und halbautomatische Mähraupen) flächendeckend in die Pflege implementiert werden?

5. Welche (bürokratischen und finanziellen) Hürden stehen nach ihren Erkenntnissen einer flächendeckenden Implementation noch im Wege?

6. Welche Informationen liegen ihr zu (lokalen) Unternehmen vor, die diese Technologien produzieren und vertreiben?

7. Besteht nach ihren Kenntnissen bereits Kontakt zu diesen in Frage 6 beschriebenen Unternehmen?

8. Wie können nach ihren Informationen die ökologischen Folgen des Glyphosat-Ausstiegs gemessen werden (gängige Kennwerte, um etwaige ökologische Verbesserungen zu quantifizieren und zu vergleichen)?

Eingegangen: 17.4.2024 / Ausgegeben: 6.6.2024

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. Welche Rolle haben nach ihren Erkenntnissen die Verbraucher und die Öffentlichkeit für den Ausstieg gespielt?

10. Welche Informationen hat sie zu einer potenziellen Optimierung des lokalen Bahnbetriebs durch die Umstellung (im Hinblick auf Pünktlichkeit sowie Fahrtlänge der Züge, Wartungszeit und Arbeitszeit des Personals)?

17.4.2024

Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Seit 2023 verzichtet die Deutsche Bahn (DB) auf Glyphosat als Mittel der Vegetationspflege. Alternativ setzt die DB auf ein nachhaltigeres Vegetationsmanagement, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener innovativer Maßnahmen vorsieht. Medienberichten zufolge belaufen sich die bundesweiten Mehrkosten durch die Umstellung auf ca. 50 Millionen Euro, die in Teilen auch den baden-württembergischen Bahnverkehr betreffen. Im Hinblick auf die Umstellung stellen sich nun Fragen bezüglich ihrer praktischen Umsetzung, ihrer finanziellen Rentabilität und ihrer ökologischen Konsequenzen. Diese Kleine Anfrage soll die Kenntnisse der Landesregierung hinsichtlich der genannten Aspekte erfragen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 31. Mai 2024 Nr. VM2-0141.3-27/63/4 beamtwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Erkenntnisse liegen ihr zu finanziellen Mehraufwendungen im Bereich der bundeseigenen Schienenstrecken sowie der nichtbundeseigenen Strecken (NE-Bahnen) in Baden-Württemberg durch den Verzicht auf den Einsatz von Glyphosat (Differenz aus den gegenwärtigen Kosten und den fiktiven Kosten mit Glyphosat, evtl. auch Prognose für künftige Jahre) vor?

2. Welche Auswirkungen hat der Glyphosat-Verzicht nach ihren Informationen auf das Personalwesen im Schienenbereich bei der Vegetationspflege (veränderte Anforderungen, Qualifikationen und Schulungen sowie der Einfluss auf die Anzahl an Fachkräften)?

3. Welche Konsequenzen hat der Glyphosat-Verzicht nach ihren Erkenntnissen für die Kundinnen und Kunden der DB (Einfluss der Umstellungskosten auf die Verbraucherpreise)?

4. Wann können nach ihren Informationen innovative Technologien (wie electro weeding und halbautomatische Mähraupen) flächendeckend in die Pflege implementiert werden?

5. Welche (bürokratischen und finanziellen) Hürden stehen nach ihren Erkenntnissen einer flächendeckenden Implementation noch im Wege?

6. Welche Informationen liegen ihr zu (lokalen) Unternehmen vor, die diese Technologien produzieren und vertreiben?

7. Besteht nach ihren Kenntnissen bereits Kontakt zu diesen in Frage 6 beschriebenen Unternehmen?

8. Wie können nach ihren Informationen die ökologischen Folgen des Glyphosat-Ausstiegs gemessen werden (gängige Kennwerte, um etwaige ökologische Verbesserungen zu quantifizieren und zu vergleichen)?

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

9. *Welche Rolle haben nach ihren Erkenntnissen die Verbraucher und die Öffentlichkeit für den Ausstieg gespielt?*

10. *Welche Informationen hat sie zu einer potenziellen Optimierung des lokalen Bahnbetriebs durch die Umstellung (im Hinblick auf Pünktlichkeit sowie Fahrtlänge der Züge, Wartungszeit und Arbeitszeit des Personals)?*

Die Fragen 1 bis 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vegetationsaufwuchs auf Schienenwegen kann die Betriebssicherheit des Eisenbahnverkehrs gefährden und dazu führen, dass das Gleisbett häufiger saniert werden muss. Aktuell wird dieser Vegetationsaufwuchs meist durch Herbizide kontrolliert. Derzeit wird jedoch intensiv nach herbizidfreien Kontrollmethoden gesucht. Diesen herbizidfreien Methoden ist gemein, dass Aufwand und Kosten von der Menge der zu entfernenden Vegetation abhängen. Hieran anknüpfend hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) zusammen mit der Universität Hohenheim und der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG (SWEG) in den Jahren 2020 bis 2023 über das Sonderprogramm des Landes zur Stärkung der biologischen Vielfalt ein Forschungsvorhaben durchgeführt. Es wurde zum einen untersucht, ob durch geeignete Pflegemaßnahmen die Menge der in das Gleisbett einwachsenden Pflanzen so reduziert werden kann, dass deutlich weniger Glyphosat erforderlich ist. Gleichzeitig wurde untersucht, ob diese Pflege zu einer ökologischen Aufwertung der Begleitflächen und somit zur Stärkung der biologischen Vielfalt führt.

Die Ergebnisse des dreijährigen Versuchs zeigen, dass eine Kombination aus spätem Erst- und spätem Zweitmulchen der Begleitflächen den Vegetationsaufwuchs auf Schienenwegen erheblich reduziert. Dieser Effekt ergibt sich dadurch, dass spätes Erst- und Zweitmulchen die Häufigkeit von Problemarten (z. B. Sträucher, Schachtelhalm und Winden) auf den Begleitflächen reduziert, was das vegetative Einwachsen dieser Arten auf den Schienenweg erschwert. Eine Kombination von spätem Erst- und spätem Zweitmulchen der Begleitflächen als eine effektive Option zur Reduktion des Vegetationsaufwuchses auf dem Schienenweg sollte hiernach die Kosten herbzidfreier Kontrollmethode bzw. den Herbizideinsatz bei punktueller Applikation senken. Zugleich haben Begleitflächen mit einer geringeren Häufigkeit von Problemarten einen höheren Anteil an naturschutzrelevanten Zielarten. Der Anteil von Zielarten wurde durch konsequentes Mulchen zweimal pro Jahr deutlich gesteigert. Die Zeitpunkte des Mulchens hatten dabei per se – wie zu Projektbeginn erwartet – in der relativ kurzen Versuchslaufzeit noch keinen signifikanten Effekt auf diesen Anteil. Die Mulchzeitpunkte müssen im Falle einer Übertragung gegebenenfalls an lokale Klimabedingungen bzw. Vegetationsentwicklung angepasst werden.

Darüber hinaus wurden in Deutschland sowie im Ausland verschiedene Versuche mit unterschiedlichen Technologien, Geräten und Verfahren zur Vegetationspflege durchgeführt, die ohne den Einsatz von Glyphosat auskommen. Nach Kenntnis des VM haben bislang keine der dazu eingesetzten Apparaturen eine hinreichende technische Reife für den Einsatz in großen Eisenbahnnetzen erreicht oder sich am Markt für derartige Anwendungen durchgesetzt.

Die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes wird durch die DB InfraGO AG betrieben; Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Der Betrieb der Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen liegt in der Verantwortung der jeweiligen nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese entscheiden im Rahmen der rechtlichen Voraussetzungen über die Ausgestaltung der Vegetationspflege einschließlich Beschaffung und Einsatz entsprechender Hilfsmittel. Die Landesregierung betreibt selbst keine Schienenstrecken im Land.

Darüber hinaus liegen der Landesregierung zu diesen Fragen aktuell keine Erkenntnisse vor.

Hermann

Minister für Verkehr