20.08.2018

Ist für Glyphosat der Zug bald abgefahren?

Es ist das meistverkaufte Mittel zur Unkrautvernichtung weltweit: Glyphosat. Die Deutsche Bahn als selbsternannter „Umweltvorreiter“ setzt es massiv auf ihren Gleisanlagen zur Vegetationskontrolle ein. Allerdings: die Zeit für den Einsatz von Glyphosat läuft ab. Die Suche nach Alternativen hat begonnen.

Zur nachhaltigen Vegetationskontrolle lässt der Konzern nach eigenen Angaben pro Jahr etwa 70 Tonnen Glyphosat versprühen. Bei jeder neuen Lieferung sind drei Tankwaggons Wasser zum Verdünnen nötig, um sie mittels Sprühzügen auf den knapp 34000 Kilometern DB-Schienennetz ausreichend auszubringen.

Dafür wird regelmäßig zu Beginn eines Jahres die Umlaufplanung der Sprühzüge an die betreffenden Bereiche gegeben. Dadurch können zum Beispiel die Fahrwegdienste ihre Arbeiten im Gleisbereich rund um die Sprühfahrten herumplanen. Uneinheitlich sind allerdings die Vorgaben für die Zeit nach den Glyphosateinsätzen zum Schutze der Mitarbeiter. Die Richtlinien

der DB besagen, nach einer Spritzfahrt solle lediglich eine Stunde gewartet werden, bevor in diesem Bereich wieder gearbeitet werden darf. Dies gelte insbesondere für Schleif- und Schweißarbeiten, sagte uns eine Sprecherin. Das DB Umwelt-Zentrum empfiehlt 2 bis 3 Tage Versatz. Die Fahrwegdienste gehen erst wieder nach 14 Tagen in die besprühten Bereiche.

Die Deutsche Bahn ist als größter Einzelverbraucher des Pflanzengifts im Zugzwang. Die Uhr für Glyphosat tickt. Die EU-Kommission hatte 2017 seine Zulassung zwar für 5 weitere Jahre verlängert. Doch der Widerstand ist groß und wächst weiter. „Es ist bis jetzt der entscheidende Wirkstoff, um die Sicherheit im Schienenverkehr zu garantieren“, heißt es vom Konzern.

Glyphosat soll verhindern, dass sich Wildwuchs festsetzt, seine Wurzeln den Schotter durchsetzen und dadurch auflockern. Aktuell sucht die DB fieberhaft nach brauchbaren Alternativen, falls das Mittel dann vom Markt genommen werden muss.

Das System Schiene hat einen großen Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsträgern. Allein die Deutsche Bahn investiert an anderer Stelle sehr viel Geld in den Naturschutz. Bei Waldumwandlungen, Aufforstungen, Biotopen, Habitaten oder bei Renaturierungen; hierbei setzt die DB definitiv Maßstäbe. Dass dieser Umweltvorsprung an anderer Stelle wieder verspielt werden soll, nimt die EVG nicht hin. „Glyphosat geht gar nicht“, sagt der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner – aus ökologischen Gründen und auch wegen der potenziellen Gefahren für die Beschäftigten. Er fordert die DB auf, ihre Suche nach einer ökologisch verträglichen Variante bei der chemischen Vegetationskontrolle zu verstärken. „Auch hier kann die Schiene Vorreiter sein. Es muss es nachhaltige Alternativen zu Glyphosat geben - wir müssen sie nur finden wollen.“