

## 01.01.2018 - Güter auf die Schiene?

### **Ja, aber sicher! Und mit eigenen Strecken!**

*von Günther Wagner\**

Anfang der 90er Jahre hat die EU-Kommission Korridore für den Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene festgelegt. Ein zentraler Korridor ist die Verbindung vom Hafen Rotterdam durch das Rheintal und die Schweiz nach Genua. Der Verlauf dieser Route von den Raffinerien in Genua und Rotterdam über Basel (Novartis, Roche, Syngenta), Ludwigshafen (BASF), Frankfurt am Main (Hoechst), Leverkusen und Krefeld-Uerdingen (Bayer) macht deutlich, dass es vor allem die Chemieindustrie ist, die diese Verbindung nutzt und von ihr profitiert.

In den Niederlanden wurde von Rotterdam bis zur Grenze eine reine Güterverkehrsstrecke (die BETUWE) abseits der Städte neu gebaut. Gemeinden, Feuerwehren und Bürgerinitiativen konnten durchsetzen, dass diese Bahnstrecke mit vorbildlichem Lärmschutz und Sicherheitsmaßnahmen ausgebaut wurde. Manches, wie die Tunnellage für Zevenaar, wurde erst nach heftigen Auseinandersetzungen bis hin zur Blockade des Bahnverkehrs erreicht. Die getroffenen Vorkehrungen berücksichtigen nicht nur den sicheren Betrieb der Strecke, sondern auch die Folgen möglicher Havarien. So sind bspw. die Gleise in Betonwannen verlegt, die im Falle eines Unfalls ein Einsickern ausgetretener gefährlicher Flüssigkeiten in das Erdreich verhindern.

Auf deutscher Seite, von der Grenze bei Emmerich bis Oberhausen, will die Bahn nur die Kapazität der vorhandenen Strecke durch ein zusätzliches Gleis und durch die Verdichtung der Zugfolge erhöhen. Der gesamte zusätzliche Güterverkehr wird mitten durch dicht bebaute Gemeinden und Städte geleitet. Eine getrennte Güterverkehrsstrecke entlang der Autobahn, wie von einem Teil der Bürgerinitiativen gefordert, wurde nie ernsthaft erwogen.

### **Anliegerproteste**

Die Bahn plant eine Billiglösung. Lärm- und Erschütterungsschutz sind völlig unzureichend. Vor allem aber fehlen grundlegende Sicherheitsmaßnahmen, die der Tatsache Rechnung tragen, dass sich Güterverkehr mit hauptsächlich chemischen

Gefahrgütern die Strecke mit dem Personennah- und Fernverkehr teilt. Seit 2007 ist die BETUWE in den Niederlanden fertig und seitdem rollen die Güterzüge verstärkt durch die Städte am Niederrhein ? vor allem nachts. Die Menschen an der Bahn erleben den Lärm und die Erschütterungen.

Die zum Teil schon länger bestehenden Initiativen gegen den Schienenlärm wurden wieder aktiv, teilweise gründeten sich neue Initiativen. Allerdings gab es kein einheitliches Vorgehen. Ein Teil erhoffte sich durch den angekündigten Ausbau endlich den lange versprochenen Lärmschutz, während die neuen Initiativen, unterstützt von den Kreisverbänden der LINKEN, mit der Parole «BETUWE an die A3» antraten. Bisher ohne Erfolg ? aber es ist gelungen, das Problem der Sicherheit in den Mittelpunkt der Auseinandersetzungen zu rücken.

Inzwischen läuft die Planfeststellung für das dritte Gleis. Die Anhörungen für die meisten Streckenabschnitte haben stattgefunden. Sie waren eine bittere Erfahrung insbesondere für die Menschen, die an der Strecke wohnen und sich Hoffnung auf die Verbesserung ihrer Lage gemacht haben. In Wesel zum Beispiel haben die Einwander fünf Tage von morgens bis spät abends argumentiert und ihre berechtigten Ansprüche engagiert vorgebracht, nur um mit den immer gleichen Floskeln abgespeist zu werden. Die vielen tausend Einsprüche der Anwohner, die umfangreichen Forderungskataloge der Kommunen an der Strecke wurden von der Bahn überwiegend zurückgewiesen ? Zugeständnisse gibt es bisher hauptsächlich bei den drängendsten Sicherheitsanforderungen.

## **Unzeitgemäße Vorrechte**

Die Bahn stützt sich beim Abblocken der Forderungen der Städte und der Anwohner auf zahlreiche Sonderrechte und Regelungen, die zum Teil noch aus den Zeiten der Reichsbahn stammen. Das gravierendste Vorrecht ist der absolute Bestandsschutz ? auf vorhandenen Strecken kann die Bahn Lärm, Erschütterungen oder Gefährdungen erhöhen, wie sie will. Bei Neubauten greift die allgemeine Lärmschutzverordnung ?, allerdings erst nach Abzug des Schienenbonus. Und Lärm wird bei der Bahn nicht gemessen, sondern berechnet: theoretische Werte für einzelne Zugtypen mal Anzahl der geplanten Fahrten, geglättet über die Zeit. Aus gemessenen fünf nächtlichen Lärmspitzen pro Stunde von über 90 dB(A) werden so noch fast akzeptable Werte errechnet. Bei den

Erschütterungen können Ansprüche an die Bahn nur aus Verschlechterungen begründet werden, die sich eventuell aus dem Ausbau ergeben. Die Beweisführung dafür ist schwierig, weil die Bahn die Gutachter stellt.

Die Forderung, verschiedene Unfallszenarien bei der Planung zu berücksichtigen, wird von der Bahn mit der Aussage gekontert, dass die Bahn von einem störungsfreien Betriebsablauf ausgeht und einen sicheren Betrieb gewährleistet. Unfälle kommen in ihren Überlegungen nicht vor. Hier ist der Druck allerdings so groß, dass die Bahn erste Zugeständnisse macht. Ein zentrales Problem ist allerdings völlig offen: die Erdung der Oberleitung bei einem Unfall. Bisher ist dies nur den Notfallmanagern der Bahn erlaubt. Das führte bei dem Unfall in Meerbusch Anfang Dezember dazu, dass Feuerwehr und Rettungsdienste zwei Stunden untätig warten mussten, bis der Zug gefahrlos zu betreten war. Bei schwerer Verletzten oder dem Brand eines Kesselwagens sind zwei Stunden Untätigkeit, aber auch die 30 Minuten, innerhalb derer die Bahn die Anwesenheit des Notfallmanagers am Unfallort verspricht, entschieden zu lang. In den Niederlanden wurde an jeder Nottür in den Lärmschutzwänden, also alle 200 Meter, ein Erdungsschalter eingebaut. Dort kann jede Feuerwehr an der Strecke die 25 kV Oberleitung stromlos schalten!

## Es geht auch anders

Die Sonderrechte der Bahn können nicht vor Ort, sondern nur über die Regierung und den Bundestag in Berlin widerrufen werden. Den Forderungen der Anwohner und Nutzer der Bahn nach Schutz ihres Eigentums und ihrer Gesundheit steht das massive Interesse der Industrie an billigen Transportmöglichkeiten für ihre Rohstoffe und Produkte entgegen. Auch am Oberrhein auf dem Streckenabschnitt von Basel nach Offenburg (Rheintalbahn) wurde der Ausbau der Kapazitäten der vorhandenen Bahnstrecke mitten durch Stadtgebiete geplant. Obwohl die Planungen schon weit fortgeschritten waren, konnte dort eine Neuplanung erzwungen werden. Die Strecke wird aus den Stadtgebieten an die Autobahn verlagert, zum Teil als Tunnel, oder in Tieflage geführt. Beim Lärm wird Vollschutz garantiert, ohne sogenannten passiven Lärmschutz (nur Lärmschutzfenster). Und für diese Baumaßnahme hat der Bundestag den Schienenbonus aufgehoben. Man sei «über den rechtlichen Schatten gesprungen», berichten die Planer. Statt ursprünglich 2,8 Mrd. werden dort jetzt mindestens 9 Mrd. Euro investiert. Spezielle politische Rahmenbedingungen, aber vor allem die

Mobilisierung der Bevölkerung (170000 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren!) haben diesen Erfolg ermöglicht. Vielleicht hat man sich erinnert, dass die Menschen am Oberrhein auch schon erfolgreich das Kernkraftwerk in Wyhl verhindert haben.

Der Widerstand am Niederrhein ist nicht so mächtig. Die Regierungen in Berlin und Düsseldorf haben viel unternommen, um Städte und Bürgerinitiativen auseinanderzudividieren. Wie das Eisenbahnbundesamt auf die zahlreichen Einwände reagieren wird, ist offen. Ebenso, ob einige der Städte bereit sind zu klagen. Bahn und Land haben Zugeständnisse gemacht. Aber ohne die Verlagerung der Güterstrecke aus den Innenstädten heraus, werden sich die Menschen am Niederrhein mit dem geplanten Projekt nicht abfinden können.

Politisch muss dafür gekämpft werden, dass ein Teil der Milliarden, die jetzt für Schnellbahnstrecken oder Prestigeobjekt wie Stuttgart21 ausgegeben werden, für den vernünftigen Ausbau des Güterverkehrs verwendet wird. Und das Tabu, die Neubaustrecken nur für den schnellen ICE-Verkehr zu nutzen, muss gebrochen werden. Im Rheintal zwischen Bonn und Mainz gibt es keine einfache Möglichkeit, den Güterverkehr zu verlagern. Aber es gibt die ICE-Strecke zwischen Köln und Wiesbaden. Ein Ausbau, um dort auch Güterverkehr zu ermöglichen, würde die Lebensqualität vieler Menschen grundlegend verbessern.

*\* Der Autor lebt in Wesel und ist Mitglied der LINKEN sowie der IG BISS.*