

Bürgerinitiative 'Rettet den Eltenberg'
c/o Hans-Jürgen Wernicke
Eltener Markt 8
46446 Emmerich am Rhein
Tel.: 02828/314
E-mail: sohni.wernicke@t-online.de

4. November 2015

Harald Peschel
Bergstrasse
46446 Emmerich am Rhein/Elten
Tel.: 02828/928160
E-mail: H.Peschel@gmx.de

An die
Kommission der Europäischen Gemeinschaft
zu Hd. des Generalsekretärs
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel
Belgien

**Betuwelinie als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes;
Beschwerde gegen die Mitgliedsstaaten Niederlande und
Deutschland wegen Verletzung europäischen Rechts**
insbesondere: Art 11, 170, 171 II des Vertrages über die Arbeitsweise
der Europäischen Union - AEUV -;
Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für
den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes;
Art. 4 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der
Gemeinschaft;
Anhang III 1.; 2.1. der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität
des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir, die Mitglieder einer Bürgerinitiative aus deutschen und niederländischen Staatsangehörigen, wohnen in Emmerich an der Bahnlinie Oberhausen – Rotterdam (Betuwelinie). Diese Bahnstrecke soll demnächst um ein drittes Gleis erweitert werden. Dazu ist vor kurzem der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt (1.1. Oberhausen) ergangen. Das Planfeststellungsverfahren für unseren Abschnitt (3.5 Emmerich-Elten) wurde Ende letzten Jahres eröffnet. Wir haben uns daran mit zahlreichen Einwendungen und Vorschlägen beteiligt.

Im Rahmen dieses Verfahrens mussten wir feststellen, dass es gravierende Unterschiede zwischen den deutschen und den niederländischen Planungen der Strecke gibt. Durch diese Unterschiede droht nun ein extremes Gefälle zwischen den Sicherheits- und Umweltstandards auf der deutschen und denen auf der niederländischen Seite zu entstehen.

Dieses Gefälle widerspricht den Zielen des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Es gefährdet die angestrebte Kohäsion und widerspricht der angestrebten Nachhaltigkeit. Es erhöht außerdem das Risiko von schweren Unfällen mit beträchtlichen Schäden in unvermeidbarer Weise und belastet schließlich – insbesondere auf der deutschen Seite – uns als Anwohner mit dauerhaften, gesundheitsschädlichen Emissionen.

Wir bitten Sie daher, mit allen Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln auf die beiden Mitgliedsstaaten einzuwirken, um so die unbedingt notwendige Koordination der Sicherheits- und Umweltstandards doch noch zu erreichen.

Begründung:

1. Deutschland und die Niederlande wären an sich verpflichtet, ihre jeweiligen Planungen hinsichtlich der Betuwelinie zu koordinieren.

Die Betuwelinie ist ein vorrangiges Vorhaben beim Aufbau des

transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie soll – als Güterverkehrskorridor - die Häfen von Rotterdam und Genua miteinander verbinden. Transeuropäische Verkehrsnetze fördern den Zusammenhalt der Europäischen Union und stärken den Binnenmarkt in Europa. Daher trägt die Union zu ihrem Auf- und Ausbau bei (Art. 170 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union: AEUV). Sinn und Zweck dieser Verkehrsnetze sind nur zu erreichen, wenn sich die beteiligten Mitgliedsstaaten dabei untereinander abstimmen. Entsprechend sieht der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union hier eine Pflicht zur Koordination vor (Art. 171 II AEUV).

Zusätzlich wurden zahlreiche Regelungen getroffen, um die Umwelt- und Sicherheitsstandards im gesamten europäischen Raum zu vereinheitlichen (z.B. Art. 4 II Berichtigung der Richtlinie 2004/49/EG - Eisenbahnsicherheit)

Außerdem haben sich Deutschland und die Niederlande in dem Vertrag von Warnemünde (BGBl 1992 II S.1103) auch bilateral verpflichtet, den Personen- und Güterverkehr zwischen beiden Ländern durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen der Schieneninfrastruktur zu verbessern (Art. 1 des Vertrages). Insbesondere sollte hierzu die Betuwelinie mit den zwei Bypässen Bad Bentheim und Venlo grenzüberschreitend ausgebaut werden (Art 3 a und c des Vertrages)

In den Niederlanden wurde die Strecke Rotterdam-Zevenaar bis zur deutschen Grenze im Jahre 2007 auch tatsächlich in Betrieb genommen. Entgegen den vertraglichen Absprachen wurden dabei allerdings die beiden Bypässe planerisch nicht weiter bearbeitet. Dies hat zur Folge, dass sich der Güterverkehr nun immer mehr ausschließlich auf die Strecke Rotterdam-Oberhausen konzentriert.

In Deutschland hingegen blieb man, abgesehen von kleineren technischen Anpassungen, entgegen aller Verpflichtung über Jahre hinweg untätig und versuchte, den steigenden Güterverkehr allein mit Hilfe des alten Gleiskörpers abzuwickeln. Erst im Jahre 2012 wurde das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Strecke für den ersten

Abschnitt (1.1. Oberhausen) eröffnet.

2. Dieser Pflicht zur Koordination sind die Mitgliedsstaaten bisher noch nicht in dem notwendigen Ausmaß nachgekommen.

Vergleicht man den schon errichteten Teil der Strecke in den Niederlanden mit den nun vorgelegten Planungen in Deutschland, treten schon auf den ersten Blick gravierende Unterschiede hervor.

2.1. Mangelnde Koordination beim Schutz der Anwohner vor Lärm und Erschütterung

Die Niederlande haben die Betuwe grundsätzlich fern von bewohnten Gebieten geplant und gebaut. Soweit die Strecke dennoch bewohnte Gebiete berührt, wurde sie in Tunnel verlegt. Häuser, die in Außengebieten zu nah an der Strecke standen, wurden aufgekauft und abgerissen. Um weiter entfernt stehende Häuser vor Lärm zu schützen, wurden durchgehend aufwendige Lärmschutzanlagen errichtet.

In Deutschland hingegen soll die bereits bestehende Bahnstrecke Emmerich - Oberhausen nur durch ein drittes Gleis erweitert werden. Diese Bahnstrecke führt mitten durch zahlreiche Städte und Gemeinden. Der Schutz der Anwohner vor Lärm und Erschütterung müsste daher eigentlich wesentlich stärker ausgeprägt sein als in den Niederlanden. Tatsächlich aber sehen die bisherigen Planungen auf deutscher Seite einen um ein Vielfaches geringeren Schutz der Anwohner vor Emissionen als in den Niederlanden vor.

2.1.1. Heutiger Zustand

Schon jetzt ist der Zugverkehr auf der Bahnstrecke - seit Eröffnung des niederländischen Teils - stark angestiegen. Im ersten vollen Betriebsjahr (2008) benutzten 200 Züge die Strecke pro Woche in beiden Richtungen. 2011 waren es - nach Angaben des niederländischen Betreibers Keyrail - schon 440 Züge, im darauf folgenden Jahr 450 (s.

Wikipedia.de unter Eintrag: Betuweroute, aufgerufen am 22.9.2015). Dabei beruht diese Zunahme allein auf einer Steigerung des Güterverkehrs, Güterzüge aber verursachen wesentlich mehr Lärm als Personenzüge. Schon jetzt also haben die Emissionen stark zugenommen.

Auf niederländischer Seite war dazu alles vorbereitet, jenseits der Grenze allerdings fehlt es bis heute an jeglichen Schutzmaßnahmen. Vielmehr hat die deutsche Bahn bisher versucht, die Strecke so zu betreiben, als hätte es die Eröffnung der Betuwelinie auf niederländischer Seite nicht gegeben.

2.1.2 Zukünftiger Zustand

Wieviel Schutz vor Emissionen künftig erforderlich sein wird, hängt ganz wesentlich davon ab, wieviel Emissionen zu erwarten sind.

Die niederländische Seite geht – betrachtet man das Ausmaß der getroffenen Schutzmaßnahmen – offensichtlich von einer massiven Steigerung der durch die Betuwelinie verursachten Emissionen aus.

Ganz im Unterschied zur deutschen Seite. Hier ist alles davon bestimmt, das Ausmaß der zu erwartenden Emissionen möglichst niedrig anzusetzen.

So möchte sich die Bahn, um dieses Ausmaß abzuschätzen, ausschließlich auf eine **Prognose** des deutschen Verkehrsministeriums aus dem Jahre 2007 stützen (230 Züge pro Tag im Jahre 2025). Dagegen spricht nicht nur, dass diese Prognose veraltet und durch das stete Wachstum der Logistikbranche in den letzten Jahren überholt ist. Auch die niederländische Seite ging hier stets von höheren Zahlen aus. Entscheidend ist vor allem, dass ein ausreichender Emissionsschutz nur dann gewährleistet ist, wenn als Berechnungsgrundlage nicht eine Prognose - in welcher Höhe auch immer - verwendet wird, sondern die maximale technische Kapazität der Strecke als Größe herangezogen wird. Interessant ist, dass sich auch hier die Zahlen zwischen deutscher (388 Züge pro Tag) und niederländischer Seite (480 Züge pro Tag) deutlich

unterscheiden.

Die deutsche Bahn möchte sich außerdem bei der Berechnung des Lärms ausschließlich auf **Durchschnittswerte** stützen. Dabei werden die Spitzenwerte - also besonders laute Momente - verrechnet mit den Ruhezeiten. Gerade Spitzenwerte aber sind - weit über ihre statistische Bedeutung hinaus - besonders störend. Das gilt besonders für die Nacht, wenn man als Anwohner durch Lärm aus dem Schlaf gerissen wird.

Die Bahn möchte sich zusätzlich einen Bonus von 3 dB anrechnen lassen, weil sie auf der Betuwelinie regelmäßig Gleispflegearbeiten durchführen möchte ('**Besonders Überwachtes Gleis**'). Schienenverkehrslärm entsteht hauptsächlich durch das Abrollen der Räder auf den Gleisen. Das 'Besonders Überwachte Gleis' basiert auf der Annahme, dass man diesen Lärm verringern könnte, in dem man die Schiene regelmäßig überwacht und bei Bedarf nachschleift. Diese Annahme wird allerdings durch Untersuchungen des deutschen Umweltbundesamtes widerlegt: Danach ist nicht der Zustand der Schiene, sondern vielmehr der Zustand der Räder in erster Linie für die Lärmentwicklung entscheidend. Gerade Güterzüge aber sind zu einem großen Teil noch mit Graugussbremsen ausgestattet. Diese Bremsen rauhen die Räder besonders stark auf. Je rauher die Räder so im Laufe der Zeit werden, desto lauter wird der Zug insgesamt. Daher führt das 'Besonders Überwachte Gleis' tatsächlich auch nicht zu einer Lärminderung von 3 dB (A) im Mittel.

Die Bahn möchte schließlich bei der Berechnung des zu erwartenden Lärms den sog. **Schienenbonus** heranziehen. Dabei werden von dem ermittelten Lärmwert 5 dB abgezogen. Der Schienenbonus stammt aus den 80iger Jahren und wurde damals damit begründet, dass Schienenlärm von dem Menschen als weniger lästig empfunden würde als etwa Straßen- oder Fluglärm.

Diese Ansicht ist nach dem heutigen Erkenntnisstand nicht mehr haltbar. Zum einen haben sich die technischen Voraussetzungen geändert: Die Züge sind länger geworden und fahren schneller. Außerdem fahren die Züge dichter hintereinander. Dies gilt besonders dann, wenn die Bahn die Blockverdichtung einführen sollte und sich so die Abstände zwischen den Zügen noch weiter verkürzen. Durch diese technischen Veränderungen hat sich auch der Lärm verändert: Er schwillt schneller an und ab als in früheren Jahren und die Zeiten von Ruhe dazwischen sind deutlich kürzer. Schienenlärm ist mit anderem Worten anderem Verkehrslärm immer ähnlicher geworden.

Zum anderen konnte durch zahlreiche Untersuchungen gezeigt werden, dass jeder Dauerlärm gesundheitsgefährdende Stressreaktionen im Körper auslöst. Diese Reaktionen treten – unabhängig von jeder persönlichen Akzeptanz – unwillkürlich und immer auf. Es ist heute daher allgemein anerkannter Stand der Wissenschaft, dass Lärm das Risiko, an einer Herz- oder Gefäßkrankheit zu erkranken oder einen Schlaganfall zu erleiden, drastisch erhöht. Dies gilt besonders dann, wenn der Lärm auch in der Nacht nicht nachlässt und deswegen der Schlaf gestört wird. Gerade Güterzüge haben sich dabei – im Vergleich zu Reisezügen – als besonders störend erwiesen.

Kinder leiden unter Dauerlärm ganz besonders: Studien zeigen, dass Kinder aus lärmbelasteten Gebieten schlechter lesen lernen, bei Denkaufgaben schneller aufgeben und insgesamt langsamer arbeiten und schneller ermüden. Auch sind Kinder unter solchen Bedingungen deutlich anfälliger für Infektionen.

Aus all diesen Gründen hat der deutsche Gesetzgeber den Schienenbonus mit Wirkung ab dem 01.01.2015 verbindlich abgeschafft. Schon vorher wurde – bei der Planung und Realisierung der Rheintalstrecke in Südbaden, die auch Teil des Güterverkehrskorridors Rotterdam - Genua ist – auf seine Anwendung verzichtet. Obwohl der Schienenbonus also wissenschaftlich nicht mehr haltbar ist, möchte die Bahn bei der Betuwelinie offensichtlich trotzdem weiterhin in seinen

Genuss kommen. Nur so lässt sich die auffällige Hast erklären, mit der die Bahn – trotz aller Fehler und Unklarheiten in den vorgelegten Planungsunterlagen - die Eröffnung des Verfahrens noch vor Ablauf des Jahres 2014 betrieben hat.

Festzuhalten bleibt also: Während auf der niederländischen Seite sämtliche Schutzmaßnahmen darauf angelegt sind, einer massiven Steigerung der Emissionen entgegenzuwirken, sind die auf deutscher Seite geplanten Maßnahmen bestenfalls geeignet, noch einer geringfügigen Steigerung über den heutigen Zustand hinaus standzuhalten.

2.2. Mangelnde Koordination beim Schutz vor Unfällen

Noch gravierender sind die Unterschiede zwischen den beiden Mitgliedsstaaten beim Schutz vor Unfällen.

2.2.1. Risikofaktoren

Zu betrachten sind hier zunächst alle Faktoren, die ein Risiko begründen.

2.2.1.1. Risikofaktor Streckenführung

In den Niederlanden sind die Schienenanlagen siedlungsfremd angelegt oder, wenn dies nicht möglich war, in Tunnel verlegt worden (s.o.). In Deutschland hingegen verläuft die Strecke mitten durch bewohnte Gebiete mit zum Teil großer Bevölkerungsdichte. Die Wahrscheinlichkeit, dass Anwohner durch einen Unfall auf der Strecke zu Schaden kommen und dass dieser Schaden viele Menschen betrifft, ist in Deutschland also – schon allein durch den Streckenverlauf - um ein Vielfaches größer.

2.2.1.2 Risikofaktor Mischung der Verkehre

In Deutschland werden auf der Strecke Personen- und Güterverkehr

gemischt, in den Niederlanden hingegen dient die Betuwelinie ausschließlich dem Güterverkehr. Eine Schädigung von Fahrgästen ist hier also – anders als in Deutschland - strukturell ausgeschlossen.

2.2.1.3. Risikofaktor Zutrittsmöglichkeit

Wie oben bereits dargestellt sind auf niederländischem Gebiet umfangreiche Schallschutzanlagen errichtet worden. Dies hat den Nebeneffekt, dass es Unbefugten (wie zum Beispiel Kindern beim Spiel, aber auch Suizidgefährdeten) nur schwer möglich ist, die Gleise überhaupt zu betreten. Zusätzlich wurden an neuralgischen Punkten – wie etwa Tunneln – Überwachungs- und Alarmanlagen installiert.

In Deutschland ist die Strecke derzeit über weite Teile frei zugänglich. Auch die zukünftig geplanten Lärmschutzanlagen sind so lückenhaft, dass der Zugang an vielen Stellen weiterhin leicht möglich sein wird. Eine zusätzliche Überwachung der Gleise ist nicht vorgesehen. Daher ist die Wahrscheinlichkeit, dass Unbefugte auf den Gleisen zu Schaden kommen, in Deutschland um ein Vielfaches höher als in den Niederlanden.

2.2.1.4. Risikofaktor Material

Auf niederländischem Staatsgebiet ist die Betuwelinie vollständig neu erbaut worden. Allein aus diesem Grunde sind hier in den nächsten Jahren nur wenige Schienenbrüche und -verschiebungen zu erwarten. In Deutschland hingegen soll nur ein Gleis neu verlegt werden, die zwei anderen Gleise der Strecke liegen schon seit vielen Jahren. An diesen alten Gleisen sind schon seit längerem Anzeichen von Materialermüdung deutlich erkennbar. So gibt es nach Angaben der Feuerwehren zur Zeit etwa 25 Ermüdungsbrüche pro Jahr auf der Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich (s. Einwendungen und Stellungnahme der Stadt Voerde zu PFA 1.4., S. 21 unter www.Voerde.de)

Auch die verwendete Technik ist in den Niederlanden komplett

neuwertig, die Technik in Deutschland hingegen baut im Wesentlichen auf die bereits vorhandene Infrastruktur auf. Daher sind technische Defekte in den nächsten Jahren wesentlich öfter in Deutschland als in den Niederlanden zu erwarten.

2.2.1.5. Risikofaktor Betrieb

Die Anzahl der Züge hat nach Eröffnung der Betuwe auf niederländischem Staatsgebiet bereits jetzt stark zugenommen. Sie soll - nach Verlegung des dritten Gleises auf deutschem Gebiet - noch einmal massiv gesteigert werden. Wie viele Züge genau in Zukunft die Strecke benutzen werden, darüber gehen - wie bereits oben dargestellt - die Aussagen weit auseinander. Sicher aber ist, dass beide Seiten so viele Züge wie möglich über die Strecke fahren lassen wollen. Dabei wird sich speziell der Güterverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten noch mehr als schon in den letzten Jahren auf die Betuwelinie konzentrieren, da die beiden Bypässe, entgegen den vertraglichen Vereinbarungen, von der niederländischen Seite nicht ausgebaut worden sind.

Die technischen Voraussetzungen für eine Steigerung des Verkehrs sind auf niederländischer Seite durch den Neubau gegeben.

In Deutschland hingegen soll die Betuwelinie - zusätzlich zu ihrer Aufgabe als Güterfernverkehrsstrecke - auch noch Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes werden. Daher soll hier die Geschwindigkeit von bisher 160 km/h auf 200 km/h erhöht werden. Die technischen Voraussetzungen für eine so massive Steigerung des Verkehrs muss die deutsche Bahn allerdings erst noch schaffen. Sie plant deswegen u.a., die sog. Blockverdichtung einzuführen. Durch diese Blockverdichtung sollen die räumlichen Abstände zwischen den Zügen verkürzt werden, so dass mehr Züge als bisher zur gleichen Zeit auf der Strecke fahren können.

Alle diese Maßnahmen (Beschleunigung, Verdichtung, Konzentration des Verkehrs auf eine Strecke) erhöhen das Risiko eines Unfalls erheblich. Nicht nur, dass durch die Erhöhung von Frequenz und

Geschwindigkeit die statistische Wahrscheinlichkeit eines Unfalls notwendig immer weiter ansteigt. Auch das ohnehin schon ermüdete Material wird hierdurch immer stärker belastet. Mit anderen Worten wird sich also die ohnehin schon vorhandene Tendenz zu Schienenbrüchen und – verschiebungen in den nächsten Jahren immer weiter verstärken und dabei zusätzlich beschleunigen.

Zusätzlich wird durch die Verkürzung der räumlichen Distanz und die Erhöhung der Geschwindigkeit zwangsläufig auch die Reaktionszeit bei möglichen Unglücksfällen immer knapper. Man mag dem entgegenhalten, das Sicherungssystem auf der Strecke sei technisch ausgereift. Sollte dieses System allerdings, so wie bisher noch jedes technische System, wider Erwarten dennoch versagen, bliebe für rettende Eingriffe jedweder Art kaum noch genügend Zeit.

2.2.1.6. Risikofaktor Gefahrgüter

Der niederländische Betreiber will gerade die Betuwelinie nutzen, um die Güter mit dem höchsten Risiko (Gefahrgüter) zu transportieren. So erklärte Herr Sjoerdma, der Geschäftsführer der niederländischen Betreiberfirma, schon im Jahre 2009 in einem Interview mit der Neuen Rheinzeitung vom 27.12. 2009, dass zukünftig 75 % aller Güterzüge auf dieser Strecke Gefahrgüter transportieren werden. Seit dem 1. April 2015 gilt in den Niederlanden nun das Gesetz 'Basisnet Spoor', in dem für die einzelnen Routen detaillierte Risikomaximalwerte (sog. risicoplafonds) festgelegt worden sind. Aufgrund der starken Sicherheitsvorkehrungen wurde die Betuwelinie dabei als besonders belastbar eingestuft. Schon heute wird daher ein großer Teil der Gefahrgüter über diese Strecke transportiert, nach Verlegung des dritten Gleises in Deutschland soll der Transport von Gefahrgütern fast vollständig über die Betuwelinie abgewickelt werden.

Angaben dazu, wie viele Züge mit welchen Gefahrgütern die Grenze zu Deutschland zur Zeit passieren oder zukünftig passieren sollen, sind von der deutschen Seite nicht zu erhalten. Die deutsche Bahn weigert

sich beharrlich, verlässliche Informationen zu diesem Thema herauszugeben. Auch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Unterlagen enthalten zu diesem Thema keinerlei Ausführungen. Sicher aber ist, dass die Gefahr eines Unfalls mit erheblichen Schäden für Anwohner und Umwelt um so größer ist, je mehr und je öfter Gefahrgüter auf der Strecke transportiert werden.

Fazit: Das Risiko, dass es auf der Strecke zu einem Unfall kommt, ist auf der deutschen Seite aus strukturellen Gründen wesentlich höher.

2.2.2 Sicherheitskonzept

Risiken können erheblich gemindert werden durch entsprechende Schutzmaßnahmen. Entscheidend für die Risikobewertung ist also auch, welche Maßnahmen für den Fall eines Unglücks in den entsprechenden Sicherheitskonzepten vorgesehen sind. Auch hier zeigen sich gravierende Unterschiede zwischen den beiden Mitgliedsstaaten.

2.2.2.1 Niederländisches Konzept

Das niederländische Sicherheitskonzept wurde – wissenschaftlich begleitet vom NIFV (Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid) – anhand von Leitszenarien möglicher Schadensfälle entwickelt. Dabei wurde versucht, sämtliche denkbaren Vorkommnisse von einfachen Bränden über Leckagen brennbarer und/oder giftiger Stoffe bis hin zur schlagartigen Freisetzung eines giftigen, unter Druck stehenden Gases zu erfassen. Die an der Strecke getroffenen Sicherheitsmaßnahmen sind sichtbar gewordener Ausdruck dieser Überlegungen.

So wurden überall entlang der Strecke Fahrwege geschaffen, die - im Alltag als Radweg genutzt - den Rettungskräften im Notfall eine schnelle Zufahrt an jeden Punkt der Strecke ermöglichen. Sämtliche Tunnel wurden mit Sprinkleranlagen ausgerüstet und mit Videokameras zur Überwachung ausgestattet. In den Lärmschutzwänden sind alle 200 Meter Türen angebracht, um den Rettungskräften ausreichende

Zutrittsmöglichkeiten zu verschaffen. Überall an der Strecke sind Schalter angebracht, die es der Feuerwehr ermöglichen, den Strom auf der Strecke per Hand abzuschalten. Eine eigene Wasserleitung wurde verlegt, die Hydranten speist, die alle 100 Meter aufgestellt worden sind. Diese Hydranten sind in der Lage, mindestens zwei Stunden lang 6000 l Löschwasser pro Minute zu liefern. Zusätzlich wurden für den Fall, dass die Wasserversorgung leckschlagen sollte, in regelmäßigen Abständen Hochleistungspumpen deponiert, um die Löschwasserversorgung aus anderen Quellen sicherzustellen. Jede Feuerwehr hat umfangreiche Handbücher erhalten, die alle wichtigen Informationen enthalten.

Ein besonderes Problem stellen mögliche Unfälle mit Gefahrgütern dar. Die Niederlande haben – nach dem Brand eines Kesselwagens in Kijfhoek, bei dem die Feuerwehr über einen längeren Zeitraum nicht wusste, was genau in dem Kessel geladen war – ein Programm mit dem Namen: 'Weten, waat er staat' gestartet: Innerhalb von wenigen Minuten soll die Feuerwehr ab jetzt zuverlässige Informationen über jeden Waggon mit Gefahrgut erhalten können. Allerdings ist dieses Programm bisher noch nicht in vollem Umfang erfolgreich.

2.2.2.2 Deutsches Konzept

Da das Gefährdungspotential der deutschen Strecke wesentlich größer ist (s.o.), müsste das Sicherheitskonzept eigentlich auch umfangreichere Schutzmaßnahmen vorsehen. Außerdem müsste das Konzept – zusätzlich zu den in den Niederlanden entwickelten Szenarien – noch weitere mögliche Schadensfälle enthalten, da hier durch die Mischung der Verkehre auch Unfälle mit Personenschäden möglich sind.

Tatsächlich aber hat sich die deutsche Bahn mit Fragen der Sicherheit – bisher jedenfalls – noch kaum beschäftigt. So finden sich in den Planungsunterlagen nur ganze eineinhalb Seiten, die sich überhaupt mit Fragen der Sicherheit beschäftigen, wobei diese eineinhalb Seiten im Wesentlichen aus der sinngemäßen Wiederholung einer Richtlinie der

nationalen Eisenbahnbehörde bestehen (einer Richtlinie im übrigen, die sich noch dazu auf eine vollkommen andere Gefahrenlage bezieht und von daher im vorliegenden Fall kaum einschlägig sein dürfte).

Entsprechend mangelhaft sind auch die geplanten Sicherheitsmaßnahmen. So ist die Strecke an vielen Stellen für schwere Fahrzeuge mangels ausreichender Zufahrtsmöglichkeit schlicht nicht zu erreichen. In den Lärmschutzwänden findet sich nur alle 1000 Meter eine Türe. Möglichkeiten für die Feuerwehr, den Strom auf der Strecke im Notfall per Hand abschalten zu können, sind nicht geplant. Der Strom kann also auch künftig nur von dem Notfallmanager der Bahn abgestellt werden, der dafür erst anreisen muss. Diese Anreise aber kann – je nach Lage des Unfallorts – mehr als ein halbe Stunde dauern. Wertvolle Zeit geht so verloren. Eine eigene Löschwasserversorgung entlang der Strecke ist nicht vorgesehen. Besondere Vorkehrungen, um bei Unfällen mit Gefahrgütern die zuverlässige und schnelle Information der Rettungskräfte zu gewährleisten, sind nicht getroffen. Anders gesagt: das Sicherheitskonzept der deutschen Bahn ist ein einziges Defizit. Entsprechend vernichtend fällt auch das Urteil der betroffenen Feuerwehren darüber aus.

(www.derwesten.de/nrz/staedte/emmerich/feuerwehr-kritisiert-bahn-sicherheitskonzept-ungenuegend-id9979773.html)

Fazit: Das Risiko, dass ein Unfall beträchtliche Schäden verursacht, weil Schutzmaßnahmen nicht schnell und wirksam genug greifen, ist auf dem deutschen Teil der Strecke um ein Vielfaches größer.

3. Die aufgezeigten Koordinationsmängel sind so groß, dass sie die angestrebte Einheit des Verkehrsnetzes gefährden.

Die Zielvorstellungen der beiden Mitgliedsstaaten sind nicht miteinander vereinbar.

Der niederländische Teil der Strecke ist dazu bestimmt, ausschließlich dem Güterverkehr zu dienen. Dabei soll insbesondere der Transport

von Gefahrgütern immer mehr auf diese Strecke konzentriert werden. Sowohl die Infrastruktur als auch das Sicherheitskonzept wurden entsprechend ausgelegt.

In Deutschland hingegen soll die Strecke gleichzeitig dem Güterfernverkehr und dem Personenverkehr dienen und darüber hinaus auch noch Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes werden. Für eine Nutzung, wie sie in den Niederlanden geplant und teilweise schon durchgeführt wird, ist der deutsche Teil - sowohl von der Infrastruktur als auch vom Sicherheitskonzept her - nicht geeignet.

4. Eine Koordination zwischen den Mitgliedsstaaten ist dringend erforderlich.

Eine verantwortliche, gemeinsame Nutzung der Betuwelinie ist nur möglich, wenn die gebotene Koordination und Abstimmung über die von der jeweiligen Seite angestrebte Nutzung nachgeholt wird.

Eine solche Koordination ist denkbar zwischen zwei Polen:

Entweder Deutschland hebt die Standards massiv an (dazu müssten allerdings – sollte an der bisherigen Streckenführung und Mischung der Verkehre festgehalten werden – die niederländischen Standards noch übertroffen werden)

oder die niederländische Seite schränkt die Nutzung der Betuwelinie künftig so weit ein, dass auch die niedrigeren Umwelt- und Sicherheitsstandards auf der deutschen Seite dieser Nutzung gewachsen sind. Kompromisse zwischen diesen beiden Polen sind dabei durchaus denkbar und wünschenswert.

Eine solche Koordination kann allerdings nur gelingen, wenn sich die Mitgliedsstaaten hierbei auf eine gemeinsame Methode zur Risikobewertung einigen. Im Rahmen der Diskussionen über 'Basisnet Spoor' sind in den Niederlanden hierzu mathematisierte Verfahren zur Ermittlung von Risiken und zur Festlegung von Risikomaximalwerten entwickelt worden. Diese Verfahren könnten als gemeinsame Bewertungsgrundlage dienen. Auf diese Weise ließe sich nicht nur das

gegenwärtige Gefälle zwischen den beiden Teilen der Strecke mit größerer Genauigkeit beschreiben. Diese Verfahren könnten vor allem dazu verwendet werden, den Erfolg von zukünftigen Maßnahmen zur Koordination zu erfassen.

5. Eine Koordination ist möglich.

Zwar hat die niederländische Seite ihren Teil der Betuwelinie schon seit einigen Jahren eröffnet, betriebliche Einschränkungen oder auch eine teilweise Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger wie die Binnenschifffahrt sind aber nach wie vor möglich. Auf der deutschen Seite hat das Planfeststellungsverfahren gerade erst begonnen, strukturelle Nachbesserungen sind hier noch leicht durchführbar.

6. Europäische Einflussnahme ist dringend erforderlich.

Beiden Mitgliedsstaaten ist bekannt, dass die Betuwelinie von herausragender europäischer Bedeutung ist. Beide Mitgliedsstaaten haben Subventionen für den Ausbau der Strecke erhalten und/oder beantragt. Umso verwunderlicher ist es, dass sich beide Mitgliedsstaaten in ihrer Planung bisher ausschließlich auf eigene, nationale Belange bezogen und die Koordination mit ihrem Nachbarn in wichtigen Fragen versäumt haben.

Aus diesen Gründen halten wir es für dringend erforderlich, die beiden Staaten an ihre europäischen Verpflichtungen zu erinnern und so dafür zu sorgen, dass die versäumte Koordination nachgeholt wird.

Mit freundlichen Grüßen