

Bürgerinitiative 'Rettet den Eltenberg'

24. März 2017

c/o Hans-Jürgen Wernicke
Eltener Markt 8
46446 Emmerich am Rhein/Elten
Tel.: 02828/314
E-mail: sohni.wernicke@t-online.de

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

An den
Landtag Nordrhein-Westfalen
- Petitionsausschuss -
Platz des Landtages 1
40221 Düsseldorf

Schutz vor Lärm und Unfällen auf der Betuwelinie

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir wohnen an der Bahnstrecke zwischen Oberhausen und Emmerich (Betuwelinie). Diese Strecke soll demnächst um ein drittes Gleis erweitert werden. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt (1.1. Oberhausen) ist inzwischen ergangen. Das Planfeststellungsverfahren für den letzten Abschnitt der Strecke (3.5 Emmerich-Elten) wurde Ende des Jahres 2014 eröffnet. Wir haben uns an diesem Verfahren mit zahlreichen Einwendungen und Vorschlägen beteiligt. Mit dieser Petition möchten wir Sie bitten, all Ihren Einfluss geltend zu machen, um die Sicherheit und den Lärmschutz auf der Betuwelinie insgesamt zu verbessern.

I. Sicherheit

1. Die Betuwelinie ist Gefahrgutstrecke

Tagtäglich sehen wir als Anwohner Güterzüge mit Gefahrgut vorüberfahren. Nach unseren Beobachtungen hat die Anzahl dieser Züge in den letzten Jahren stark zugenommen. Bei den meisten der Waggons wissen wir nicht, welche Stoffe genau sie enthalten. Um so erschreckender ist es dann, wenn niederländische Medien zum Beispiel berichten, dass im Jahre 2015 insgesamt 5400 Tonnen des besonders giftigen Chlorgases auf dieser Strecke transportiert worden sind ¹. Weitere Chlortransporte (11 Züge mit insgesamt 5000 Tonnen) sind für März und April diesen Jahres angekündigt.

In Deutschland wurden bisher keinerlei Daten zu Art und Menge der transportierten Güter veröffentlicht, die auf dieser Strecke transportiert werden. Solche Daten werden hier angeblich nicht erhoben ². Vielmehr wurden dazu bisher nur Schätzungen des Statistischen Bundesamtes zum Gesamtvolumen von Gefahrguttransporte ohne nähere Spezifizierung veröffentlicht ³.

In den Niederlanden hingegen wird fortlaufend statistisch erfasst, welche Gefahrgüter auf welcher Strecke transportiert werden. Diese Daten werden von ProRail, dem niederländischen Infrastrukturbetreiber, im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt erhoben und regelmäßig publiziert. Nach diesen Erhebungen haben die Transporte von Gefahrgut auf der Betuwelinie tatsächlich extrem stark zugenommen ⁴. Sobald auf deutscher Seite das dritte Gleis verlegt ist, sollen diese Transporte noch einmal drastisch gesteigert werden. Schon im Jahre 2009 erklärte Herr Sjoerdma, der Geschäftsführer der damaligen niederländischen Betreiberfirma Keyrail, in einem Interview, dass 75 % aller Güterzüge auf dieser Strecke Gefahrgüter transportierten. Schließlich sei die Betuweroute speziell für solche Transporte gebaut ⁵. Und noch vor kurzem wiederholte die zuständige

1 De Gelderlander: 2 maanden lang chloortreinen op Betuweroute; 21. maart 2015; www.gelderlander.nl, aufgerufen am 26.3.2015

2 Antwort der Bundesregierung vom 24. 8. 2016 auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen ‚Weiterer Ausbau der Betuwelinie‘, S.3

3 a.a.O.

4 AVIV: Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor; Historisch overzicht realisatiecijfers 2003 – 2014; 18. April 2016; S.166

5 350 Züge pro Woche; Interview v. 27.12.2009; www.nrz.de

Staatssekretärin Dijkma, das Ziel bleibe natürlich, so viele Gefahrguttransporte wie möglich so schnell wie möglich auf der Betuweroute fahren zu lassen, da diese Strecke für den Transport dieser Güter geschaffen sei ⁶.

Dies entspricht im übrigen genau dem niederländischen Konzept der Betuwelinie. Zwar war im Vertrag von Warnemünde ⁷ ursprünglich vereinbart, den gesamten Güterverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland nicht nur über die Betuwelinie, sondern auch über zwei andere Strecken, den sog. Bypässen, abzuwickeln. Diese Bypässe aber wurden – anders als vereinbart - von den Niederlanden nicht weiter ausgebaut. Aus diesem Grund hat sich der Güterverkehr – und damit auch der Verkehr mit gefährlichen Gütern – in den letzten Jahren zunehmend stärker auf die Betuwelinie konzentriert. Diese Konzentration wird sich nach dem geplanten Ausbau auf deutscher Seite noch einmal um ein Vielfaches verstärken.

Hinzu kommt, dass im April 2015 in den Niederlanden das Gesetz ‚Basisnet‘ verabschiedet wurde. Durch dieses Gesetz soll das Risiko, dass ein Mensch bei einem Unfall mit Gefahrgut in den Niederlanden zu Tode kommt, auf einen statistisch bestimmten Höchstwert begrenzt werden.

Um diese Begrenzung zu erreichen, mussten die Risiken beim Transport von gefährlichen Gütern – anhand eines eigens dafür entwickelten Rechenmodells (RBM II) - möglichst vollständig erfasst und gewichtet werden. Dazu wurde ermittelt, wie viele Menschen an den jeweiligen Strecken leben und welche Gefahren von den transportierten Stoffen ausgehen. Zusätzlich wurden Szenarien der möglichen Schadensfälle entworfen und deren Wahrscheinlichkeit berechnet. Schließlich wurde so für jeden Streckenabschnitt in den Niederlanden bestimmt, wie viel Gefahrgut hier transportiert werden kann, ohne dass dabei der gesetzlich festgelegte Grenzwert überschritten wird ⁸.

Die Betuwelinie nimmt in diesem System zur Risikobegrenzung eine Sonderstellung ein. Diese Strecke ist - auf der niederländischen Seite – neu erbaut und dabei von Anfang an mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen ausgestattet worden.

⁶ Rijksoverheid: Minder gevaarlijke stoffen over omleidingsroutes Betuweroute; nieuwsbericht 3.10.2016, S.2; www.rijksoverheid.nl; aufgerufen am 25.10.2016

⁷ BGBl 1992 II S.1103

⁸ www.wetten.nl; Stichwort: basinet; hier insbesondere Bijlage II spoor

Zusätzlich wird sie ausschließlich von Güterzügen benutzt und verläuft zum größten Teil fernab von Städten und Dörfern. Wo eine solche Streckenführung nicht möglich war, wurden die Gleise in Tunneln verlegt. Darüber hinaus wurde längs der Strecke ein breiter Korridor geschaffen und befahrbare Seitenwege angelegt. Dazu wurden - auch in Außenbezirken - alle Häuser, die zu nahe an der Strecke standen, aufgekauft und abgerissen. Auf diese Weise wurde nicht nur die Anzahl der Menschen, die von einem Unfall auf der Strecke unmittelbar betroffen wären, deutlich reduziert. Vielmehr stellt dieser Korridor auch sicher, dass Rettungskräfte überall schnellen Zugang zu den Gleisen haben ⁹.

Aus niederländischer Sicht ist die Betuwelinie damit insgesamt bestens gerüstet, um das Risiko von Gefahrguttransporten maximal zu begrenzen. ¹⁰

Schon heute spielt diese Strecke daher in den Niederlanden eine wichtige Rolle beim Transport gefährlicher Güter. Dies zeigt sich besonders deutlich, wenn die Nutzung der Betuwelinie aus tatsächlichen Gründen eingeschränkt ist. Als etwa Bauarbeiten auf der deutschen Seite die Niederlande dazu zwangen, Gefahrguttransporte für einige Wochen auf andere Strecken ihres Netzes zu verlegen, führte dies dort sofort zu einer Überschreitung des zulässigen Höchstwertes an diesen Strecken und damit zu einer Überlastung des Systems insgesamt ¹¹.

Bisher war die Kapazität der Betuwelinie in Deutschland auf etwa 110 Züge pro Tag beschränkt ¹². Mit der Verlegung des dritten Gleises soll diese Kapazität deutlich erhöht werden. Folge davon wird sein, dass die niederländische Seite den Verkehr von Gefahrgütern auf der Betuwelinie noch weiter verstärken und konzentrieren wird ¹³.

9 zu weiteren Einzelheiten Hoever, Thomas: Gefahrgut auf der Betuwe, S.12 f (Anhang 1)

10 s. auch die laut basisnet, Tabelle II - spoor - extrem hohe Anzahl zulässiger Gefahrguttransporte auf dieser Strecke

11 Rijksoverheid a.a.O.; s. auch Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor; Kamerbrief, 26. 5. 2016, S. 1 f

12 ProRail: Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 15.2.2016, S. 4

13 ProRail: Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor; een verwachting voor de middelange termijn; 26.Sept.2007

2. Der deutsche Teil der Betuwelinie ist aus strukturellen Gründen mit größeren Risiken behaftet:

2.1. Alter des Materials

Anders als in den Niederlanden ist die Infrastruktur in Deutschland alt ¹⁴ und wird auch nach Verlegung des dritten Gleises zu zwei Dritteln weiterhin aus altem Material bestehen. Schon heute gibt es nach Angaben der Feuerwehren etwa 25 Ermüdungsbrüche pro Jahr auf der Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich ¹⁵. Dazu kommt, dass gleichzeitig mit dem Ausbau der Strecke die sog. Blockverdichtung eingeführt werden soll. Dabei wird durch technische Maßnahmen die Möglichkeit geschaffen, dass mehr Züge als bisher zur selben Zeit auf der Strecke fahren können. Stärkere Nutzung aber beschleunigt die Ermüdung des Materials, zumal die Züge noch dazu durchschnittlich schwerer sind als auf anderen Strecken ¹⁶. Materialermüdung aber bedeutet noch mehr Gleisverschiebungen und -brüchen als schon bisher. Das alles erhöht das Risiko eines Unfalls auf der Strecke massiv.

2.2. Mischverkehr auf der Strecke

Anders als in den Niederlanden werden auf dem deutschen Teil der Strecke nicht nur Güter, sondern auch Fahrgäste befördert. Jeder Unfall auf der Strecke bedroht hier also nicht nur Bahnpersonal und Feuerwehren, sondern auch eine ungewisse Anzahl von Fahrgästen.

2.3. Streckenführung durch dicht besiedelte Gebiete

Anders als in den Niederlanden, wo die Strecke fernab von jeder Besiedlung angelegt wurde, führt die Strecke in Deutschland mitten durch Städte und Gemeinden. Jeder Unfall auf der Strecke bedroht damit sogleich eine Vielzahl von Anwohnern.

¹⁴ s. NRZ vom 11. Nov.14: Immer wieder der gleiche Befund: ‚Oberbau-Mangel‘

¹⁵ Einwendungen und Stellungnahme der Stadt Voerde zu PFA 1.4., S. 21 unter www.Voerde.de

¹⁶ ProRail: Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland,15. Febr.2016, S.22

2.4. Zutrittsmöglichkeit für Unbefugte

Anders als in den Niederlanden, wo die Betuwelinie eine durch Lärmschutzwände abgeschlossene Anlage bildet, sind in Deutschland derzeit 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.

2.5. Erhöhung der Geschwindigkeit

Anders als in den Niederlanden soll die Betuwelinie auch noch Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes werden. Dazu soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit 160 km/h auf 200 km/h erhöht werden. Dies belastet nicht nur das Material noch einmal zusätzlich. Es verkürzt vor allem die Reaktionszeit erheblich und erhöht das Risiko schwerer Schäden im Falle eines Unglücks beträchtlich.

2.6. Zusammenfassung der Risiken

Die aufgezeigten Faktoren führen dazu, dass der Transport von Gefahrgütern auf dem deutschen Teil der Strecke schon heute mit wesentlich größeren Risiken verbunden ist als auf dem niederländischen Teil. Die von der niederländische Seite betriebene Konzentration von Gefahrguttransporten verschärft diese Risiken zusätzlich um ein Vielfaches.

3. Die bisher geplanten Sicherheitsmaßnahmen reichen nicht aus

Angesichts der dargestellten Risiken wäre eigentlich zu erwarten, dass die geplanten Sicherheitsmaßnahmen auf deutscher Seite wesentlich größer wären als in den Niederlanden.

3.1. Konzept der Feuerwehren

Die Feuerwehren entlang der Strecke haben sich schon frühzeitig in einem eigenen Arbeitskreis mit den Risiken der Betuwelinie befasst. In einer gemeinsamen Stellungnahme fordern sie, die Ergebnisse der Risikoanalysen aus den

Niederlanden auf Deutschland zu übertragen und führen die Maßnahmen auf, die aus ihrer beruflichen Erfahrung mindestens erforderlich sind, um die Sicherheit von Anwohnern und Fahrgästen gewährleisten zu können¹⁷.

3.2. Konzept der Bahn

Die von der Bahn im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Unterlagen beschäftigen sich – abgesehen von einigen Zeichnungen – gerade einmal auf 1 ½ Seiten überhaupt mit Fragen der Sicherheit. Hierbei wird im Wesentlichen nur eine Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes wiederholt, eigene Gedanken zur Sicherheit oder gar den Besonderheiten dieser Strecke sind nicht erkennbar.

Entsprechend mangelhaft sind die geplanten Sicherheitsmaßnahmen.

Zum Beispiel: Die Strecke ist an vielen Stellen für schwere Fahrzeuge weiterhin nur schlecht oder gar 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, wobei Zeit, die doch gerade bei Unfällen so wertvoll ist, verloren geht. Eine eigene Löschwasserversorgung entlang der Strecke ist nicht vorgesehen. Besondere Vorkehrungen, um bei Unfällen zu gewährleisten, dass die Rettungskräfte schnelle und zuverlässige Informationen darüber erhalten, mit welchen Stoffen sie es zu tun haben, sind nicht getroffen.

Insgesamt werden die Planungen der Bahn daher in keiner Weise den dargestellten Besonderheiten der Betuwelinie gerecht.

3.3. Kritik an der Planung der Bahn

Entsprechend deutlich und scharf war die Kritik nicht nur von Anwohnern, Kommunen und Bürgerinitiativen. Selbst die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Anhörungsbehörde bemängelte, dass die von der Bahn zum ersten Abschnitt der Strecke vorgelegten Unterlagen weder verwertbare Planinhalte für ein Sicherheitskonzept, noch verwertbare Informationen enthielten, nach denen die

¹⁷ Die Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit BETUWE; 19.1.2010 (Anhang 2)

Gefahrenabwehrbehörde ihre Planungen aufbauen könnte.¹⁸

3.4. Der erste Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes

Trotz aller Kritik hat das Eisenbahnbundesamt inzwischen dennoch den ersten Planfeststellungsbeschluss zur Betuwelinie erlassen¹⁹.

Auch hier bleibt die Beschäftigung mit allen Fragen der Sicherheit oberflächlich und pauschalisierend. Von allen hier erörterten Risikofaktoren werden in dem Beschluss nur zwei Faktoren überhaupt angesprochen: Zum einen die Tatsache, dass die geplanten Lärmschutzwände den Zugang zu den Gleisen für Rettungskräfte erschweren. Hierzu finden sich immerhin einige Überlegungen. Zum anderen wird in dem Beschluss zwar in aller Allgemeinheit konstatiert, dass schon heute wesentlich mehr Gefahrgüter auf der Betuwelinie transportiert werden und deren Anzahl in Zukunft noch weiter ansteigen wird. Es wird auch eingeräumt, dass dies das Risiko für Unfälle erhöhe. Mit der Begründung, dass die Unfallszenarien trotz dieser Erhöhung aber ja gleich blieben, werden dazu keine weiteren Erwägungen mehr angestellt²⁰.

Obwohl an sich leicht verfügbar über öffentlich zugängliche niederländische Quellen finden sich in diesem Beschluss auch keinerlei empirische Angaben zu Anzahl und Gefährlichkeit der transportierten Güter oder gar Prognosen über die in der Zukunft zu erwartenden Mengen. Sämtliche Ausführungen zu den Risiken der Betuwelinie beruhen so nur auf bloßer Vermutung oder vager Schätzung. Trotz gegenteiliger Datenlage wird die Betuwelinie daher weiterhin so betrachtet, als handele es sich dabei um eine ganz gewöhnliche Bahnlinie ohne besondere Merkmale und Risiken. Der Vorschlag der Stadt Oberhausen hingegen, die Notfall- und Sicherheitskonzepte auf der Betuwelinie an die niederländischen Standards anzupassen, wird kategorisch abgelehnt²¹. Auch die Vorschläge der Feuerwehr Oberhausen zur Verbesserung der Sicherheit in ihrem Einsatzgebiet werden zum weitaus größten Teil abschlägig beschieden²². Das Konzept der Feuerwehren insgesamt wird nicht

18 Eisenbahnbundesamt, Oberhausen – Emmerich – DB Grenze; Planfeststellungsbeschluss vom 1.10.2015; S. 135 f; www.eba.bund.de

19 a.a.O.; insbesondere S. 115 ff Brand- und Katastrophenschutz

20 a.a.O. S. 116

21 a.a.O. S. 118

22 a.a.O. S. 118 ff

einmal erwähnt.

Schließlich ist der Beschluss auch noch in wesentlichen Punkten in sich widersprüchlich. So wird zwar einerseits gerügt, dass das vorgelegte Sicherheitskonzept tatsächlich unzureichend und vage sei. Andererseits aber wird die Kritik der Bezirksregierung an diesem Konzept dennoch zurückgewiesen mit der seltsamen Begründung, das bisherige Konzept sei nicht so vage gewesen, dass man dazu nicht hätte Stellung nehmen können.

Im Ergebnis wird der Bahn dann nur sehr allgemein aufgegeben, ihr Sicherheitskonzept zu überarbeiten. Statt für diese Überarbeitung wenigstens bestimmte Bedingungen zwingend vorzugeben, wird der Bahn schon jetzt Baurecht erteilt und das Problem der Sicherheit insgesamt auf ein nachträgliches Planergänzungsverfahren verlagert.

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wurde von vielen Seiten kritisiert. Besonders hervorgehoben sei hier die ausführliche Stellungnahme der Feuerwehren. Darin kommen sie zu dem Schluss, dass ein angemessenes Tätigwerden der Feuerwehren unter solchen Voraussetzungen nicht oder nur bedingt möglich sei ²³. Die Stadt Oberhausen hat sich inzwischen dieser Einschätzung angeschlossen und Klage gegen den Beschluss erhoben.

3.5. Absprache vom 13. März 2017

In der Zwischenzeit haben Verhandlungen zwischen Anrainerkommunen, Feuerwehren und Bahn über zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ohne jede öffentliche Beteiligung stattgefunden. Dabei einigten sich die Beteiligten – unter Mitwirkung der Bundesumweltministerin und des Landesverkehrsministers – auf einen Kompromiss. Sein genauer Inhalt ist nicht bekannt. Veröffentlicht wurde bisher nur, dass vier zusätzliche Hochleistungspumpen für eine bessere Versorgung mit Löschwasser sorgen sollen. Außerdem sollen zusätzliche Zugänge in den Lärmschutzwänden geschaffen werden. Dafür verzichteten die Kommunen insoweit auf ihr Klagerecht ²⁴.

²³ Die Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit Betuwe: Stellungnahmen zum Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes, 18.11.2015; s. auch Pressemitteilung der Feuerwehren

²⁴ NRZ vom 14.3.2017; ähnlich WDR, Aktuelle Stunde vom 13. 3.2017, aufgerufen am 13.3.2017

Jede Maßnahme, die geeignet ist, die Sicherheit entlang der Betuwelinie zu verbessern, ist begrüßenswert. Allerdings ist zweifelhaft, ob die vereinbarten Maßnahmen genügen werden, um die dargestellten strukturellen Probleme tatsächlich zu lösen.

Schon praktische Gründe sprechen dagegen: Nach wie vor vergeht viel zu viel Zeit, bis die Feuerwehr tatsächlich wirksam eingreifen kann. Dies nicht nur, weil die Ankunft des Notfallmanagers abgewartet werden muss. Auch bis die Hochleistungspumpen vor Ort sind, kann bis zu einer halben Stunde vergehen.

Vor allem aber lässt der Kompromiss eine genaue Analyse vermissen. Eine Gefahrenabwehr ist schließlich um so erfolgreicher, je präziser die Risiken und die Wirkung von Gegenmaßnahmen erfasst und beschrieben werden. In dem vereinbarten Kompromiss findet sich weder der Hinweis auf die von den Niederlanden betriebene Konzentration von Gefahrgütern speziell auf dieser Strecke noch auf die in Deutschland strukturell höheren Risiken wie Streckenführung durch die Städte, Mischverkehr und Alterung des Materials. Auch wurde in dem Kompromiss kein System zur Information und Evaluierung vereinbart. Schon die Risikoerfassung bleibt auf diese Weise wie bisher ungenau und vage. Vage bleibt aber auch, ob und wenn ja, inwieweit die getroffenen Maßnahmen die Sicherheit an der Strecke tatsächlich verbessern werden. Nicht einmal für den Fall, dass sich später zweifelsfrei herausstellen sollte, dass die getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, ist Nachbesserung vorgesehen.

Damit setzt der Kompromiss fort, was den Umgang mit diesem Thema schon bisher prägte: In den Niederlanden sind Methoden entwickelt worden, um Risiken und geeignete Gegenmaßnahmen so präzise wie möglich zu erfassen und zu bewerten. Zusätzlich sind dort belastbare Daten zu Häufigkeit und Risiken von Gefahrguttransporten erhoben worden, die auch für den deutschen Teil der Strecke Aussagekraft haben. So wäre es an sich relativ leicht möglich, anhand der niederländischen Daten die besonderen Risiken, die mit dem Betrieb der Betuwelinie verbunden sind, auch für Deutschland recht genau zu erfassen. Trotzdem werden diese Daten auf der deutschen Seite weiterhin ignoriert. Dadurch bleiben hier alle Erörterungen zum Schutz vor Unfällen pauschal und vage. Genau dies aber behindert die Entwicklung einer angemessenen Gefahrenabwehr nach wie vor enorm.

4. Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit

Um den Schutz vor Unfällen auf der Betuwelinie nachhaltig zu verbessern, schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

4.1. Vermeidung

Der sicherste Gefahrguttransport ist der, der nicht stattfindet. Je gefährlicher ein Stoff ist, desto intensiver muss mit den beteiligten Unternehmen verhandelt werden, ob Transporte – etwa durch Änderungen im Produktionsablauf – vermieden werden können.

4.2. Information

Alle Eisenbahnunternehmen werden verpflichtet, die Bahn darüber zu informieren, welche Gefahrgüter transportiert werden und wie die Züge genau zusammengestellt sind. Durch entsprechende Kontrollen und Sanktionen ist sicherzustellen, dass die übermittelten Informationen auch tatsächlich zutreffen. Dadurch wird es möglich, die niederländischen Daten zu überprüfen. Daneben stellt ein solches Informationssystem im Falle eines Unglücks sicher, dass Rettungskräfte immer sofort und zuverlässig wissen, welcher Stoff sich in welchem Kesselwagen an welcher Stelle des Zuges befindet.

4.3. Risikoberechnung

Nach dem in den Niederlanden entwickelte Modell RBM II zur Berechnung von Risiken beim Transport von Gefahrgütern werden die Risiken auch für den deutschen Teil der Strecke rechnerisch erfasst und gewichtet. Zusätzliche Risikofaktoren sind dabei in Rechnung zu stellen. Die Ergebnisse sind zu veröffentlichen.

4.4. Risikominderung

An Streckenabschnitten mit besonders hohem Risiko sind zusätzliche Maßnahmen zur Risikominderung zu treffen. Darunter fallen auch betriebliche Regelungen wie Temporeduzierung oder Verbot des Begegnungsverkehrs.

4.5. Transparenz und Evaluierung

Die Bahn wird verpflichtet, sämtliche Daten zu den transportierten Gütern zu sammeln, statistisch auszuwerten und vierteljährlich zu veröffentlichen. Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen wird regelmäßig kontrolliert. Die Ergebnisse sind zu veröffentlichen.

4.6. Maßnahmenkatalog der Feuerwehren

Der Maßnahmenkatalog der Feuerwehren beruht auf Erfahrung. Er beschreibt – nach den eigenen Angaben der Feuerwehren - das für die Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche Mindestmaß. Es ist daher darauf zu achten, dass dieser Katalog in vollem Umfang umgesetzt wird.

4.7. Löschwasserversorgung

Die Bahn ist Betreiberin der Strecke und damit verantwortlich dafür, dass die für die Sicherheit notwendige Infrastruktur vorhanden und funktionstüchtig ist. Der Bahn wird daher nach dem Verursacherprinzip auferlegt, dafür zu sorgen, dass überall entlang der Strecke die notwendige Löschwassermenge (auch für die Vermeidung der sog. BLEVE ²⁵) immer verfügbar ist.

4.8. Verhandlungen mit den Niederlanden

Mit den Niederlanden werden Verhandlungen aufgenommen. Ziel muss sein, der einseitigen Konzentration sämtlicher Risiken auf nur eine Strecke entgegenzuwirken. Mindestens sollte erreicht werden, dass auch auf der Betuwelinie die Pflicht zur BLEVE-freien Zusammenstellung von Zügen ²⁶ gilt.

²⁵ zu BLEVE s. Hoever,Th.: Gefahrgut auf der Betuwe, S. 11 (Anhang 1)

²⁶ s. hierzu genauer Hoever, Th., Gefahrgut, S. 20 f

II. Lärm

1. Der Lärm auf der Betuwelinie ist bereits stark angestiegen und wird nach deren Ausbau noch einmal um ein Vielfaches zunehmen.

Im Jahre 2007 wurde der niederländische Teil der Betuwestrecke eröffnet. Seitdem hat der Güterverkehr auf der Strecke stetig zugenommen ²⁷. Damit ist auch der Lärm entlang der Gleise stetig angestiegen. Hervorgerufen wird er vor allem durch Güterzüge, die im allgemeinen wesentlich lauter als Personenzüge sind. Nach dem Ausbau soll die Anzahl der Güterzüge auf der Strecke noch einmal deutlich erhöht werden. Diese Züge sollen zudem dichter hintereinander (Blockverdichtung ²⁸) und mit höherem Tempo fahren. Dabei soll zusätzlich die maximale Länge der Züge von derzeit 740 m auf 1000 m erhöht werden. Alle diese Faktoren werden zu einem starken Anstieg der Lärmbelastung entlang der Betuwelinie führen.

2. Die bisher angewendeten Methoden zur Berechnung des zukünftigen Lärms sind veraltet.

2.1. Prognose als Berechnungsgrundlage

Bahn und Eisenbahnbundesamt haben zur Berechnung des zukünftig zu erwartenden Lärms bisher eine Prognose des deutschen Verkehrsministeriums aus dem Jahre 2007 herangezogen. Diese geht von 230 Zügen pro Tag im Jahre 2025 aus.

Prognosen sind ihrer Natur nach mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet. Vergleicht man etwa deutsche und niederländische Prognosen über die zu erwartende Nutzung der Betuwelinie, zeigen sich erhebliche Unterschiede. Noch größer werden diese Differenzen, wenn man zusätzlich die Prognosen vergangener Jahre hinzuzieht ²⁹.

Der von der Prognose ins Auge gefasste Zeitraum ist zudem sehr kurz gewählt. Die Logistikbranche ist in den letzten Jahren fast durchgängig gewachsen. Die

27 s. zuletzt ProRail: Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, vom 15. 2. 2016, S. 23

28 s.o. S. 12

29 So ging man etwa im Jahre 2003 noch von einer Anzahl von 150 Zügen pro Tag aus; Antwort der Landesregierung vom 24. März 2009 auf die Kleine Anfrage 3281, S. 2

Niederlande planen, den Rotterdamer Hafen in den nächsten Jahren noch einmal stark zu erweitern. Auch in Zukunft sollen dort ankommende Waren hauptsächlich über die Betuwelinie abtransportiert werden. Ob der dadurch entstehende Verkehr sein volles Ausmaß schon in dem Prognosezeitraum erreichen wird, ist – auch wegen der Verzögerungen auf deutscher Seite - fraglich.

Sobald der Verkehr aber – und sei es auch erst in späteren Jahren - über das prognostizierte Maß hinaus ansteigt, ist der Lärmschutz, der ja nur für diese Belastung berechnet wurde, zwangsläufig nicht mehr ausreichend.

Für diesen Fall sind bisher weder von der Bahn noch vom Eisenbahnbundesamt Nachbesserungen des Lärmschutzes vorgesehen. Zwar könnten Anwohner dann versuchen, im Wege einer Klage solche Nachbesserungen zu erreichen, diese Klage dürfte allerdings nur schwer durchzusetzen sein. Da von deutscher Seite bisher keinerlei Monitoring vorgesehen ist, wird zuverlässiges Datenmaterial über den Zugverkehr aus deutschen Quellen auch weiterhin nur schwer zu beschaffen sein. Damit aber ist auch der Nachweis, dass die prognostizierte Grenze überschritten und daher der Schutz vor Lärm unzureichend geworden ist, für einen Kläger kaum zu führen.

Um sicherzustellen, dass der Lärmschutz auch in späteren Jahren noch ausreichend sein wird, muss daher schon heute ein verlässlicherer Wert als die bisher verwendete Prognose herangezogen werden. Als Bezugsgröße denkbar wäre hier entweder die maximale technische Kapazität ³⁰ oder eine verbindlich festgelegte Obergrenze, wie viele Züge diese Strecke maximal pro Tag befahren dürfen ³¹. Letzteres setzt zwingend eine Überwachung durch regelmäßiges, unabhängiges Monitoring voraus, ein solches Monitoring ist aber auch aus anderen Gründen wünschenswert ³².

2.2. Nivellierung der Spitzenwerte

In dem bisherigen Modell zur Berechnung des erforderlichen Lärmschutzes werden nur Durchschnittswerte verwendet. Die gesundheitlich besonders belastenden Spitzenwerte spielen rechnerisch dagegen bisher keine Rolle. Auch wie schnell und

³⁰ Allerdings schwanken auch hier die Zahlen zwischen 388 Zügen (Deutsche Bahn) und 480 (Niederländischer Betreiber) Zügen pro Tag

³¹ So geschehen auf der ICE-Strecke Köln-Rhein-Main

³² s.o. S.11

wie lange der Lärm ansteigt, bleibt außer Acht. Schließlich wird auch nicht berücksichtigt, wie Lärm und Ruhezeiten verteilt sind. All diese Faktoren aber sind notwendig, um die gesundheitlichen Folgen von Lärm angemessen beschreiben zu können ³³.

2.3. Besonders überwachtes Gleis

Der Bahn wird bei der Lärmberechnung bisher ein Bonus von 3 dB (A) gewährt, wenn sie auf der Betuwelinie regelmäßig Gleispflegearbeiten durchführt ('Besonders Überwachtes Gleis'). Schienenlärm 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 ist inzwischen durch Untersuchungen des Umweltbundesamtes widerlegt: Danach ist in erster Linie nicht der Zustand der Schiene, sondern vielmehr der Zustand der Räder für die Lärmentwicklung entscheidend. Gerade Güterzüge sind zu einem großen Teil noch mit Graugußbremsen ausgestattet. Diese Bremsen rauhen die Räder besonders stark auf. Je rauher die Räder dabei im Laufe der Zeit werden, desto lauter wird der Zug insgesamt. Das 'Besonders Überwachte Gleis' führt daher insgesamt nicht zu der erwarteten Lärminderung von 3 dB (A) im Mittel. Damit aber ist auch die Gewährung eines entsprechenden Bonus nicht angemessen.

2.4. Schienenbonus

Beim Ausbau der Betuwelinie soll der Bahn noch zusätzlich ein genereller Bonus von 5 dB (A) gewährt werden. Dieser sog. 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 wissenschaftlich nicht mehr haltbar. Vielmehr konnte durch zahlreiche Untersuchungen nachgewiesen werden, dass die gesundheitsschädlichen Wirkungen des Lärms eintreten, ohne dass es auf Akzeptanz ankäme ³⁴. Dementsprechend wurde der Schienenbonus vom

³³ Macht Schienenlärm krank? Studie des Universitätsklinikums Freiburg zur Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm, S. 220

³⁴ Dazu ausführlich ebd., S. 218 ff

Gesetzgeber inzwischen zum 1.1.2015 abgeschafft.

Die Bahn möchte beim Ausbau der Betuwelinie trotzdem noch in den Genuss des Schienenbonus kommen. Der erste Planfeststellungsbeschluss hat diesen Bonus auch tatsächlich noch gewährt. Das ist nicht angemessen. Die Betuwelinie wird jahrzehntelang in Betrieb sein, ihre Emissionen werden die Anwohner dauerhaft belasten. Der Schienenbonus erhöht diese Belastung mit einer Begründung, von der man schon seit einigen Jahren sicher weiß, dass sie falsch ist. Leben, Gesundheit und Eigentum genießen den besonderen Schutz der Verfassung. Diese Rechtsgüter dennoch aufgrund einer nicht mehr haltbaren, kurz später abgeschafften Norm einzuschränken, ist damit nicht vereinbar.

3. Von den an sich verfügbaren Methoden zur aktiven Lärmbekämpfung werden die meisten bisher überhaupt nicht in Betracht gezogen

3.1. Maßnahmen an der Quelle

In den letzten Jahren sind zahlreiche innovative Methoden zur Lärminderung an der Quelle entwickelt und erprobt worden (Schienenstegdämpfer, Schienenabschirmungen, Besohlte Schwellen, Einbau von Unterschottermatten, Verschäumen der Schottergleise, Automatische Schienenschmierung durch Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen, Schienenflankenschmierung in engen Gleisbögen, um Quietschgeräusche zu mindern u.ä.)³⁵.

Nach den bisherigen Planungen soll keines dieser Verfahren beim Ausbau der Betuwelinie Anwendung finden.

Zwar hat die Bahn allgemein angekündigt, die technische Ausstattung der Züge so ändern zu wollen, dass der Schienenlärm bis zum Jahre 2020 halbiert werden soll. Bisher allerdings ist dies nur eine bloße Ankündigung, Auswirkungen auf die Betuwelinie sind nicht erkennbar. Der Lärm der Züge hat hier im Gegenteil in den letzten Jahren deutlich zugenommen³⁶.

3.2 Maßnahmen am Ausbreitungsweg

Auch zur Minderung des Lärms am Ausbreitungsweg stehen neuartige und

³⁵ Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, WD 5 – 3000 -148/10, Lärmemissionen Im Schienenverkehr, S. 6 ff

³⁶ Dr. Windelberg, Schienenverkehrslärm gestern und heute am Beispiel Hamminkeln, 19. Oktober 2016, S. 8

besonders wirksame Maßnahmen zur Verfügung (u.a. niedrige Lärmschutzwände direkt am Gleis, Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Gabionen, Verlegung der Gleise in einen Trog). Nach den bisherigen Planungen sollen längs der Betuwe nur herkömmliche Lärmschutzwände errichtet werden. Dies ist umso erstaunlicher, da sich insbesondere im ländlichen und vorstädtischen Raum eigentlich Lärmschutzwälle als die wirksamere und auch kostengünstigere Möglichkeit anbieten.

3.3. Betriebliche Regelungen

Schließlich sind auch betriebliche Regelungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Nachtfahrverbote oder der lärmabhängige Trassenpreis geeignet, die Lärmbelastung spürbar zu mindern³⁷. Das Eisenbahnbundesamt allerdings lehnt es bisher ausdrücklich ab, solche betrieblichen Regelungen zu erlassen.

4. Der vorgesehene aktive Lärmschutz weist große Lücken auf

Entlang der Betuwelinie finden sich – gerade im vorstädtischen und ländlichen Bereich – zahlreiche Siedlungen, die tatsächlich dem Wohnen dienen, ohne dass dies in einem Bebauungsplan formell festgelegt worden wäre. Gerade solche Siedlungen im baurechtlichen Außenbereich werden von der bisherigen Planung wenn überhaupt, dann nur unzureichend vor dem zu erwartenden Lärm geschützt. Nicht nur, dass den Anwohnern hier – wegen der formalen Zuordnung zum baurechtlichen Außenbereich – sowieso schon höhere Lärmwerte zugemutet werden. An solchen Orten ist dazu keinerlei aktiver Lärmschutz vorgesehen. Vielmehr beschränken sich die geplanten Maßnahmen hier zumeist ausschließlich auf passiven Lärmschutz wie den Einbau von Schallschutzfenstern. Eine Nutzung von Garten oder Terrasse ist dort – wegen der Verlärmung – kaum noch möglich.

5. Zusammenfassung Lärm

Der Lärm entlang der Betuwelinie wird nach dem Ausbau stark ansteigen. Das bisherige Modell zur Berechnung führt dazu, dass der zukünftig zu erwartende Lärm

³⁷ Prof. Dr. Kramer, Die Zulässigkeit von Geschwindigkeits- und Durchfahrtsbeschränkungen für laute Güterzüge im Mittleren Rheintal aus der Warte des deutschen und europäischen Rechts, Gutachten, Dezember 2013; s. auch Schreiben der EU-Kommission vom 18.11.13, zitiert nach bahnlärm-initiative-bremen.de.

zu niedrig berechnet wird. Von den an sich zahlreichen Möglichkeiten, Lärm aktiv zu bekämpfen, wurden bisher nur wenige Methoden in der Planung überhaupt in Betracht gezogen. Von diesen wenigen Methoden wurden - gerade im Außenbereich – die meisten auch noch wegen angeblicher Unwirtschaftlichkeit abgelehnt. All dies zusammen begünstigt einseitig die betriebswirtschaftlichen Interessen der Bahn ³⁸. Den Belangen der Anwohner wird der bisher geplante Schutz vor Lärm dabei in keiner Hinsicht gerecht.

6. Vorschläge zur Verbesserung des Lärmschutzes

6.1. Realistische Berechnung

Als Grundlage der Berechnung ist eine verlässliche, feste Bezugsgröße heranzuziehen. Dies kann entweder die maximale technische Kapazität der Strecke (wobei dann noch von unabhängiger Seite geklärt werden muss, wie hoch diese Kapazität bei Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten sein könnte) oder eine für verbindlich erklärte Anzahl von Zügen mit entsprechenden Betriebsprogramm sein.

Alle Faktoren, die für nach heutigen Wissensstand für eine angemessene Beschreibung von Lärmereignissen notwendig sind, sind bei der Berechnung zu berücksichtigen.

Boni, von denen schon jetzt feststeht, dass sie wissenschaftlich nicht haltbar sind, sind ab sofort nicht mehr zu gewähren.

6.2. Aktiver Lärmschutz

Schon heute stehen zahlreiche effektive Möglichkeiten, Lärm aktiv zu bekämpfen, zur Verfügung. Diese sind so einzusetzen, dass sich passiver Lärmschutz auf absolute Ausnahmefälle (Alleinlage eines Gehöfts) beschränkt.

6.3. Unabhängige Expertise

In dem gesamten Verfahren sind von der Bahn unabhängige Gutachter heranzuziehen, um sicherzustellen, dass tatsächlich alle Maßnahmen zur aktiven Lärmbekämpfung ausgeschöpft werden.

³⁸ So auch Ingenieurbüro Treiber Lärmschutz: Stellungnahme zur Anlage 13, Planfeststellungsabschnitt 2.2; ABS 46/2; Gutachten im Auftrag der Stadt Wesel, S. 25

III. Das Engagement des Landes Nordrhein-Westfalen

Bis zur Eröffnung der Betuwelinie auf der niederländischen Seite hielt sich der Bahnverkehr zwischen Emmerich und Oberhausen in überschaubaren Grenzen. Seit nunmehr zehn Jahren aber hat der Güterverkehr auf der Strecke so stark zugenommen, dass an manchen Tagen schon die Grenze der technischen Kapazität erreicht wurde.

Wir als Anwohner erleben das als eine im Grunde durchgehende Abfolge von Zügen. Das führt dazu, dass wir nun schon seit Jahren tagsüber immer öfter und zunehmend länger vor geschlossenen Bahnschranken stehen. Und insbesondere nachts hören wir einen Zug nach dem anderen an unseren Häusern vorüberfahren. Bei geöffneten Fenstern können wir dabei schon lange nicht mehr schlafen. Tag für Tag rollen außerdem immer mehr Züge mit Gefahrgütern vorbei und wir haben bisher nicht den Eindruck, dass deutsche Behörden die damit verbundenen Risiken wirklich wahrnehmen würden.

Gleichzeitig ist diese Strecke - als Teil des geplanten Güterverkehrskorridors – fast nur für den Transit von Waren bestimmt. Das bedeutet mit anderen Worten, dass kaum ein Waggon in unserer Region entladen und verarbeitet wird. Unsere Region dient ausschließlich dem Durchgangsverkehr. Uns als Anwohnern wird auf diese Weise schon seit Jahren zugemutet, die Belastungen und Risiken des steigenden Verkehrs zu tragen, ohne dass es dafür einen Ausgleich für uns oder für unsere Region gäbe. Nutznießer des Verkehrsweges war und ist bisher allein die Bahn. Sie allein hat an der Zunahme des Verkehrs verdient ohne bisher in irgendeiner Weise für Ausgleich sorgen zu müssen.

Wir hatten eine gewisse Hoffnung, dass die Verlegung des dritten Gleises nun auch für uns eine grundlegende Verbesserung mit sich bringen würde. Je länger das Verfahren aber nun dauert, desto enttäuschter sind wir.

Natürlich haben wir versucht, uns mit Einwendungen und eigenen Vorschlägen an diesem Verfahren zu beteiligen und werden das auch weiterhin tun. Die tatsächlich

entscheidenden Verhandlungen aber – wie zuletzt am 13. März 2017 – finden stets unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Wir als Anwohner dagegen finden – selbst bei so elementar wichtigen Fragen wie dem Schutz vor Lärm oder Unfällen - kaum Gehör.

Zwar wird sich nach den bisherigen Planungen der Schutz vor Lärm an einigen Stellen vermutlich wirklich um einiges verbessern. Auch die Verabredung, für die Feuerwehren zusätzliche Türen in den Lärmschutzwänden zu schaffen, ist durchaus ein erster Schritt, um die Sicherheit auf der Strecke zu erhöhen.

Insgesamt aber haben wir immer deutlicher den Eindruck, dass in der bisherigen Planung die kurzfristigen betriebswirtschaftlichen Interessen der Bahn nach wie vor im Vordergrund stehen.

Wir finden, das setzt falsche Prioritäten.

Lärm beeinträchtigt das Wohlbefinden ³⁹ Lärm stört den Schlaf ⁴⁰. Lärm schadet der Gesundheit ⁴¹. Lärm fördert Depressionen ⁴². Lärm beeinträchtigt die kindliche Entwicklung ⁴³. Schließlich mindert Lärm den Wert von Grundstücken ⁴⁴.

Von den möglichen Folgen eines Chemieunfalls auf der Strecke ganz zu schweigen. All dies zeigt, wie wichtig nachhaltiger Schutz vor Lärm und Unfällen ist.

Nur eine Infrastruktur, die dies berücksichtigt und angemessenen Schutz für Anwohner und Fahrgäste gewährleistet, ist wirklich zukunftsfähig. Die bisherige Planung der Betuwelinie wird dem in keiner Weise gerecht. Sie wendet Maßstäbe an, die die Anforderungen an einen wirksamen Schutz schon heute nicht mehr erfüllen.

39 Vgl die Zusammenfassung in: Umweltbundesamt: Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH, S. 3

40 Ebd., S. 6

41 s. die ausführliche Darstellung in: Macht Schienenlärm krank? Studie des Universitätsklinikum Freiburg zur Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm; s. auch WHO, European Commission: Burden of Disease from Environmental Noise, S. 99 ff

42 Umweltbundesamt: Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie NORAH, S. 10

43 Ebd, S. 13

44 Borjans, R.: Immobilienpreise als Indikatoren der Umweltbelastungen durch städtischen Kraftverkehr; Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Düsseldorf 1983, zitiert nach: Bayerisches Landesamt für Umwelt: Die Verhältnismäßigkeit von Schallschutzanlagen an Straßen und Schienenwegen, 2007

So aber lässt sich eine Infrastruktur für die Zukunft nicht bauen.

An anderer Stelle desselben Verkehrskorridors hingegen wurden bereits neue Maßstäbe gesetzt. So konnten im Bereich der sog. Rheintalbahn wesentliche Verbesserungen beim Schutz der Anwohner erreicht werden. Dazu wurde der Personenverkehr vom Güterverkehr getrennt. Außerdem wurden wesentliche Teile der Strecke – anders als ursprünglich geplant - aus den Städten heraus an die Autobahn verlegt. Dies mindert nicht nur den Lärm und die Risiken eines möglichen Unfalls, vielmehr wurden so auch die Quermöglichkeiten in den Städten erhalten.

Besonders eindrucksvoll ist der Fortschritt im Bereich des Lärmschutzes. Auf die Anrechnung von Schienenbonus und ‚Besonders Überwachtem Gleis‘ wurde im badischen Teilstück vollständig verzichtet. Die Einbeziehung von Spitzenpegeln bei der Berechnung des zu erwartenden Lärms wird derzeit noch geprüft. Ferner wurde vereinbart, dass der aktive Lärmschutz so ausgelegt werden soll, dass an keiner Stelle der betroffenen, 120 km langen Teilstrecke zusätzliche Maßnahmen des passiven Lärmschutzes notwendig werden sollen (sog. Vollschutz). Dies wurde möglich, weil sich die Beteiligten auf die Anwendung unterschiedlichster, innovativer Maßnahmen zum Lärmschutz geeinigt haben. Dies umfasst auch den Bau eines Tunnels (im Bereich Offenburg) und die teilweise Verlegung der Gleise in Troglage.

Bis dieser Fortschritt erreicht war, mussten zahllose Verhandlungen geführt werden. Dabei zeigte sich immer wieder, wie wichtig unabhängige Expertise in einem solchen Verfahren ist. So beauftragte etwa das Regierungspräsidium Freiburg einen eigenen, renommierten Sachverständigen für Lärm und Lärmschutz als Berater. Durch dessen unabhängiges Fachwissen war es möglich, dem Verfahren immer wieder neue, entscheidende Impulse zu geben und Gegenargumente der Bahn zu überprüfen.

Rheintalbahn und Betuwelinie sind zwei Abschnitte desselben Güterverkehrskorridors. Zwar werden nicht alle Lösungen, die für das badische Teilstück gefunden wurden, auch für die Betuwelinie passen. Vor allem wird besondere Expertise notwendig sein, um die besonderen Risiken dieses Teilstücks

als Gefahrgutstrecke zu erfassen und geeignete Gegenmaßnahmen zu bestimmen. Insgesamt aber zeigt das Beispiel der Rheintalbahn, was durch eine enge, gut organisierte Kooperation zwischen allen Beteiligten schon heute - über die derzeit noch gültigen Mindeststandards hinaus - erreicht werden kann.

Nur so lässt sich verhindern, dass an derselben Strecke – ohne jeden sachlichen Grund - mit zwei völlig unterschiedlichen Maßstäben gemessen wird.

Wir möchten Sie daher bitten, dem Beispiel des Landes Baden-Württemberg zu folgen und all Ihren Einfluss – sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht – geltend zu machen, um den Schutz vor Lärm und Unfällen an der Betuwelinie ähnlich grundlegend zu verbessern.

Für ein Gespräch stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Jürgen Wernicke

Harald Peschel