

Wie Pest und Cholera: Lärm auf zwei oder vier Gleisen

BZ-GASTBEITRAG: Lüder Gerken weist auf zwingende EU-Vorgaben zur Ausweitung des Güterverkehrs auf der Rheinschiene hin

Wären Sie gern Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn? Über zu wenig Ärger müssten Sie sich in dieser Position jedenfalls nicht beklagen. Denn derzeit kämpft die Bahn bekanntlich um zwei Großprojekte: Neben „Stuttgart 21“ – dem geplanten Umbau des dortigen Kopfbahnhofes in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof samt neuer Trasse bis Ulm – gibt es ja auch noch „Baden 21“. Dabei geht es um den geplanten Ausbau der Rheinstalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel von zwei auf vier Gleise. Auch hier regt sich erheblicher Widerstand. Anwohner, vor allem zwischen Offenburg und Basel, wehren sich gegen das dritte und vierte Gleis, weil sie eine drastische Zunahme vor allem des Güterzugverkehrs und damit des Lärms befürchten. Die einen stemmen sich gegen den – von der Bahn bevorzugten – Bau neben den derzeit bereits bestehenden Gleisen und fordern einen anderen Streckenverlauf. Die anderen lehnen wiederum das ab, weil dann sie von dem Lärm betroffen wären.

Beide Gruppen zugleich könnte man nur zufriedenstellen, indem man auf den Ausbau ganz verzichten würde. Nur: Würde dadurch die Zunahme des Güterverkehrs verhindert? Die Antwort lautet: Nein. Der zusätzliche Güterverkehr wird kommen, und zwar massiv – egal ob ein

drittes und viertes Gleis gebaut wird oder nicht. Denn die Europäische Union hat, weitgehend an der Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit vorbei, soeben beschlossen: Unter dem klangvollen Namen „Transeuropäische Netze Verkehr“ werden für Güterzüge grenzüberschreitende „Schienenkorridore“ eingerichtet, auf denen die Güterzüge bevorzugt fahren sollen und bei Bedarf auch Vorfahrt vor Personenzügen erhalten können.

Hauptbetroffener ist Deutschland als das in der Mitte Europas liegende wichtigste Transitland. Durch Deutschland werden, so hat die EU es beschlossen, drei Korridore führen. Einer davon ist die Strecke von Rotterdam über die Rheinschiene und Basel nach Genua.

Nach dem Motto „Von der Straße auf die Schiene“

sollen zukünftig möglichst viele Gütertransporte mit Güterzügen durch diesen Korridor abgewickelt werden.

Gegen den Widerstand aus Deutschland hat das Europäische Parlament das Vorhaben mit großer Mehrheit beschlossen. Klar: Iren und Bulgaren berührt die

massive Ausweitung des Güterzugverkehrs in Deutschland nicht, und Holländer und Italiener profitieren sogar von ihr. Aber warum haben auch fast alle deutschen Europa-Abgeordneten mit Ja gestimmt?

Die EU-Vorgaben sind beschlossen und werden in Kürze in Kraft treten. Dann muss in Deutschland innerhalb von drei Jahren – also bis Ende 2013 – der Güterzug-Korridor auf der Rheinschiene eingerichtet sein, damit dann die Güterzüge rollen können. Wie diese Vorgabe der EU umgesetzt wird – ob auf zwei oder vier Gleisen – darf (oder muss) in Deutschland entschieden werden.

Wer trägt eigentlich die Kosten für einen Ausbau? Sie betragen allein für die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel 5,7 Milliarden Euro; der gesamte Korridor von Holland bis Italien samt dazugehörigen Anbindungen erfordert sogar Investitionen in Höhe von 22 Milliarden Euro. Aber gemach: Die EU will bei der Finanzierung helfen und beteiligt sich bis 2013 mit stolzen 470 Millionen Euro. Das sind immerhin mehr als zwei Prozent.



Lüder Gerken

Unabhängig von der Finanzierung: Wer die Planungs- und Bauzeiten in Deutschland kennt, weiß, dass es das dritte und vierte Gleis in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren nicht geben wird. Das aber bedeutet: Ab 2013 wird der von der EU geförderte Güterverkehr über viele Jahre das erste und zweite Gleis verstopfen. Es wird bedenklich eng auf den Schienen.

Da kann es vorkommen, dass Regionalzüge mit Berufspendlern im Stau stehen, weil ein Güterzug Vorrang hat, oder dass ICE-Züge mit achtzig Sachen hinter einem Güterzug herzucken müssen.

Die Güterzüge und mit ihnen der zusätzliche Lärm werden also auch ohne Ausbau auf vier Gleise kommen. Betroffen werden die Menschen sein, die an der heutigen Trasse leben, egal wie heftig sie sich gegen deren Ausbau wehren. Ironischerweise dürfte sogar die ihnen drohende Lärmzunahme umso störender sein, je länger ihr Widerstand den Ausbau verzögert. Denn bei nur zwei Gleisen im Korridor werden die Güterzüge noch mehr zu Zeiten fahren müssen, in denen der Personenverkehr ruht – nämlich nachts.

– Der Autor ist Vorsitzender der Stiftung Ordnungspolitik und des Centrums für Europäische Politik.