



Bürgergruppe für Lärmschutz an der Bahn Kirchseeon

c/o Dr. Ludwig Steininger, Riedlingerstr. 3, 85614 Kirchseeon,
Tel. 08091-4753, Fax 08091-4754, email info@infoline-bahnlaerm.de

An die
Mitglieder des Bundestages

04.11.2013

Koalitionsverhandlungen – Künftige Eisenbahnbaupolitik

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen es, daß sich die beiden größten Bundestagsfraktionen entschlossen haben, miteinander Koalitionsverhandlungen zu führen. Denn damit liegt die Verantwortung für die künftige Bahnausbaupolitik ausschließlich bei diesen beiden - eine Entschuldigung der eigenen Untätigkeit mit Verweis auf die Versäumnisse des anderen ist nun nicht mehr statthaft.

Die Erwartungen der Millionen Anrainer von Bahnstrecken auf mehr Schutz vor den Gefahren und Emissionen des Bahnverkehrs sind angesichts des immensen Nachholbedarfs hoch. Von beiden Fraktionen gibt es zwar viele Versprechungen. Jedoch verfolgen beide Koalitionen in spe weiterhin stur das Ziel der Realisierung einer "güterzuggerechten Stadt" und sind nicht bereit, die Lehren aus Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu ziehen, die zu den ständig weiter wachsenden Protesten der Anlieger von allen Bahnstrecken bundesweit geführt haben. Dabei hätte man längst aus den Fehlern der 1950er und 1960er Jahre im Straßenbau lernen können, als der Irrglaube von der Machbarkeit einer autogerechten Stadt zur bis heute andauernden negativen Prägung zahlreicher Städte und Stadtviertel geführt hat.

Beim Straßenbau hat man dazu gelernt und inzwischen für zig Milliarden Ortsumfahrungen geplant und gebaut - beim Eisenbahnausbau wird hingegen weiter gegen den raumplanerischen Grundsatz der Trennung unverträglicher Nutzungen verstoßen und innerörtliche Bahnstrecken "ertüchtigt" und mit zusätzlichen durchgehenden Gleisen zu innerörtlichen "Schienenautobahnen" ohne irgendwelche Betriebs- und Geschwindigkeitsbeschränkungen erweitert – und der Bevölkerung an den Bestandsstrecken wird vielfach der Rechtsschutz dagegen verweigert.

Die Notwendigkeit solcher Ausbaumaßnahmen wird stets mit dem Ziel der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene begründet, ohne zu erkennen, daß absurde Ergebnis dieses Konzepts ist, daß der bisher im wesentlichen auf außerörtlichen Autobahnen verkehrende Güterfernverkehr nun auf Schienen mitten und quer durch unsere Städte und Orte rollt – so werden die Lärm- und Erschütterungsemissionen des Verkehrs ebenso wie die Risiken von Gefahrgutunfällen unmittelbar vor die Wohn- und Schlafzimmer der Anrainer gebracht.

Als völlig pervers erweist sich dieses Konzept dann im Bereich des Transports von Gefahrgütern. War es nach Herborn das Ziel, Gefahrguttransporte nach Möglichkeit aus den Orten herauszuhalten, so bringt man durch die Verlagerung auf die Schiene noch wesentlich mehr

Gefahrgüter und noch wesentlich giftigere Stoffe, als sie auf der Straße transportiert werden dürften, in riesigen Mengen konzentriert mitten in die Orte und Städte und potenziert damit die Wahrscheinlichkeit von Gefahrgut-Großunfällen wie kürzlich in Kanada oder in Viareggio.

Die Verantwortungslosigkeit solchen Tuns wird ersichtlich, wenn man sich bewußt wird, daß die gleichen Gefahrstoffmengen, die in einem durchschnittlichen Güterzug transportiert werden, bei einer stationären Lagerung die höchsten Verpflichtungen aus der Störfallverordnung auslösen würden – allein, der Schienentransport ist aus der Seveso-Richtlinie ausgenommen und damit bestehen so gut wie keine Vorsorgeverpflichtungen und schon gar keine ernstzunehmenden Vorkehrungen gegen Gefahrstoffunfälle. Den freiwilligen Feuerwehren vor Ort bleibt dann nur noch die undankbare Aufgabe, die von Chlorgas oder Phosgen Vergifteten oder die durch Benzin- oder Flüssiggasbrände bis zur Unkenntlichkeit Verbrannten in Särgen umzubetten – denn für eine wirksame Bekämpfung fehlt ihnen nicht nur das Personal, sondern genauso die Ausrüstung wie die Ausbildung.

Es bedarf keiner großen Phantasie, um zu erkennen, daß die betroffenen Menschen nicht bereit sind und es auch nie sein werden, solche Risiken hinzunehmen sowie die Zerstörung ihres Wohnumfeldes durch solche Ausbaumaßnahmen, die vorsätzliche Gefährdung ihrer Gesundheit und die Vernichtung von hart erarbeiteten Immobilienwerten zu akzeptieren. Die Vorstellungen der EU-Kommission von einem 24/7-Dauerbetrieb von ratternden, dröhnenden Güterzügen auf innerörtlich verlaufenden TEN-Strecken tragen ganz wesentlich dazu bei, daß dieser Protest auch bis zum Ende dieser Legislaturperiode weiter zunehmen wird.

Denn die Antwort des deutschen Staates auf diese unerträgliche 24-stündige Beeinträchtigung der Lebensqualität der Betroffenen war und ist nicht etwa eine konsequent umgesetzte Politik der räumlichen Trennung solch unverträglicher Nutzungen sowie der Realisierung von Schutzmaßnahmen - nein, die Antwort war und ist Repression und die Vorenthaltung von Grundrechten.

Wenn Erklärungen dafür gesucht werden, weshalb z.B. in den Niederlanden oder in der Schweiz mit Rücksicht auf die betroffenen Menschen und Siedlungen eine völlig andere Bahnausbaupolitik betrieben wird als in Deutschland, dann stößt man sehr schnell darauf, daß in Deutschland die Lobbyisten der Eisenbahnindustrie und die Mitarbeiter der Eisenbahnergewerkschaften, der ehemaligen Staatsbahn Deutsche Bundesbahn und der Verkehrsverbände nahezu sämtliche Bundes- und Landesverkehrsministerien personell durchdrungen haben und die Richtung in der Eisenbahnpolitik bestimmen.

Deutlich wird dies z.B. dadurch, daß leitende Mitarbeiter des BMVBS keinerlei Hemmungen haben, für Eisenbahner-Lobbyorganisationen beratend tätig zu werden - als ob die Beratung von Lobbyorganisationen zu den Aufgaben eines Ministerium gehörte (siehe Anlage: Dr. Klocksin und der VDEI). Und ebenso wenig Hemmungen bestehen im BMVBS, Verordnungsnovellen wie die der 16. BImSchV/Schall03-2012 von einem der "geistigen Väter des Schienenbonus" ausarbeiten zu lassen und diesen Anfang September 2013 auch die Anhörung dazu durchführen zu lassen – wie bei dieser Grundeinstellung der handelnden Personen nicht anders zu erwarten war, wurde kein einziger der zahllosen Kritikpunkte u.a. auch des Umweltbundesamtes in den Verordnungsentwurf übernommen. Diese erbärmliche Farce stellt einen Tiefpunkt demokratischer Kultur in diesem Lande dar – und der Bundestag schweigt dazu !

Eine Fortsetzung einer solchen lobbygesteuerten Eisenbahnpolitik dient nicht der Volkswirtschaft, sondern allein der Eisenbahnindustrie. Eine solche Politik wird auch noch viele weitere zig Milliarden verschlingen - eine Zukunft hat aber eine solche Eisenbahn nicht, weil es keine Zukunft GEGEN die Menschen neben den Gleisen geben kann und wird. Daher werden die Bürgerinitiativen zwar weiter und immer lauter ihre hinlänglich bekannten Forde-

rungen erheben, allein es ist an Ihnen als Mandatsträger im Bundestag, diesen auch im BMVBS Gehör zu verschaffen und sie gegenüber diesem durchzusetzen.

Dafür bitten wir Sie um Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Steininger', written in a cursive style.

i.A. Dr. Ludwig Steininger

1 Anlage