

Das Umweltbundesamt schlägt eine Alternativroute für den Güterverkehr vor
und am Niederrhein ist man fassungslos

Wenn ein Umweltamt sich eine Rheinbrücke ausdenkt

25. August 2010, Gerd Held

Bei Emmerich am Niederrhein gibt es eine verschlafene Brücke. Nur von Spaziergängern und Radfahrern wird sie bisweilen benutzt und nicht der Rhein wird hier überquert, sondern nur ein seitlicher Altrhein-Arm. Das Bauwerk ist schon sehr betagt, eine frühe Eisenkonstruktion von 1865. Doch nun ist sie ganz unverhofft noch einmal zu neuer Berühmtheit gelangt – zumindest in Nordrhein-Westfalen. Denn sie firmiert als „gut erhaltene Rheinbrücke Griethausen“ im jüngst vorlegten Gutachten des Umweltbundesamtes zur Güterverkehrsplanung in Deutschland. Die Brücke soll die Machbarkeit einer „alternativen Route“ für den wachsenden Güterverkehr zwischen Rotterdam und der Rhein-Ruhr-Region belegen. Die Route ist eine von jenen „intelligenten Lösungen“, die in unserer Zeit gerne beschworen werden und angeblich alles billig, effizient und schonend bewältigen. Wenn sie dann noch als „wissenschaftliches“ Gutachten mit der Autorität eines Bundesamtes daherkommen, versieht man es in unserer Zeit gerne mit Vorschuss-Lorbeeren und wirft die herkömmliche Planung zum alten Eisen.

Doch hier ist es andersherum. Wer auch nur ein bisschen Kenntnis der Umstände vor Ort hat, ist fassungslos über die „alternative Route“, die da vorgeschlagen wird: Der Güterverkehr soll bei Emmerich auf die linke Rheinseite wechseln und dann nach einer weiten Schleife über Kleve und Krefeld wieder auf die rechte Seite. Da die „Rheinbrücke Griethausen“ – übrigens die

älteste erhaltene Eisenbahnbrücke Mitteleuropas – aber für den Güterverkehr überhaupt nicht infrage kommt und eben auch nur über einen Seitenarm des Stromes führt, müsste eine komplett neue Rheinbrücke gebaut werden. Auch die Trassenführung auf der linken Rheinseite ist schlechter, denn sie ist länger und belastet die offene, grüne Landschaft. Der Klever Bürgermeister Theo Brauer nimmt kein Blatt vor den Mund: „Mir fehlen die Worte. Die Studie ist völlig unreal. Das ist ein reines Wolkenkuckucksheim.“ CDU, SPD und sogar Grüne verteidigen die rechtsrheinische Trasse, deren Ausbau bereits seit 1992 vorgesehen ist. Bemerkenswert ist, dass auch die Bürgerinitiativen an dieser Trasse den Alternativvorschlag verwerfen. Manfred Flore von der Oberhausener Initiative sieht die Gefahr, dass die ganze bisherige Arbeit für einen besseren Lärm- und Katastrophenschutz zunichte gemacht wird.

Es geht um viel. Die sogenannte „Betuwe-Linie“ zwischen Holland und Deutschland ist ein entscheidendes Verbindungsstück im europäischen Güterverkehr. Der Ausbau der Linie ist ein Prüfstein, ob es wirklich gelingt, Gütertransporte im großen Maßstab von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das holländische Teilstück wurde am 16. Juni 2007 in Betrieb genommen. Es war unseren Nachbarn eine Investition von über 4 Milliarden Euro wert. Nun ist der Engpass auf deutscher Seite, weitere Verzögerungen sind kaum zu

rechtfertigen. Umso bizarrer wirken die Vorschläge, die das Umweltbundesamt jetzt lanciert. Es hatte das Berliner Beratungsbüro KCW beauftragt, die gesamte Güterverkehrsplanung in Deutschland zu untersuchen. Das ist, angesichts der Vielfalt der raumwirtschaftlichen Bedingungen, ein recht abenteuerlicher Auftrag. Deshalb ist das „Versehen“ bei der Rheinbrücke kein Flüchtigkeitsfehler, sondern im Auftrag schon angelegt. Man kann vermuten, dass das Gesamtgutachten weitere Fehler enthält. Doch wer könnte das alles nachprüfen? So steht das Gutachten erstmal im Raum und das Umweltbundesamt kann den Eindruck erwecken, es gäbe qualifizierte Einwände gegen die laufenden Planungen der Bahn und der zuständigen Behörden.

Ist es ein Zufall, dass das Bundesamt das Gutachten exakt zu dem Zeitpunkt der Öffentlichkeit präsentiert, an dem der Baubeginn für das Großprojekt „Stuttgart 21“ ansteht, und dass in der Presseinformation ausdrücklich auf eine im Gutachten enthaltene Kritik an diesem Projekt hingewiesen wird? Zwar erklärt das Bundesamt, dass die Kritik nur von den Gutachtern verantwortet wird, aber natürlich wandert die Botschaft „Einwände aus dem Umweltbundesamt gegen Stuttgart 21“ durch die Medien. Und noch etwas lässt die Rolle des Bundesamtes im Zwielflicht erscheinen. Die Argumente, die das Gutachten gegen die bisherige Planung am Niederrhein vor-

trägt, sind eigentlich keine Umwelt-Argumente. Man argumentiert mit den Kosten, also finanzpolitisch, und man macht geltend, dass die Linie durch dicht besiedeltes Gebiet führe. Soll man deshalb also den Güterverkehr ins Grüne schicken und dort die Landschaft belasten? Das ist für eine Umweltbehörde eine merkwürdige Argumentation. Eigentlich erwartet man von ihr präzise Beträge zu den Umweltbelastungen eines Verkehrsprojekts, die dann in eine Gesamtbewertung – durch das zuständige Verkehrsministerium – eingehen kann. Hier aber findet offensichtlich eine Kompetenzüberschreitung statt. „Wir sehen uns als eine Art Denkfabrik“ erklärt ganz nonchalant Stephan Gabriel Haufe vom Umweltbundesamt.

Unsere Rheinbrücke in Griethausen berührt das nicht. Niemand wird hier ernsthaft bauen. Vielleicht könnte man sie als Denkmal einrichten. Als Denkmal für die Phantomideen, mit denen im Deutschland des Jahres 2010 versucht wird, den Sachverstand und den technischen Fortschritt ins Abseits zu stellen.

(Manuskript vom 25.8.2010, erschienen in der Tageszeitung die Welt am 26.8.2010 unter der Überschrift „Die Brücke der Anmaßung“)