

Beinahe-Katastrophe durch Güterzughavarie auf der Rheintalstrecke

# BADEN 21 so richtig wie niemals zuvor

Der Güterzugunfall in Müllheim (Baden) und die Konsequenzen für den Ausbau der Rheintalbahn aus Sicht der IG BOHR

*Im südbadischen Müllheim kam es im Mai zur Entgleisung eines mit Gefahrgütern beladenen Güterzuges. Zwar hatte Müllheim noch einmal Glück und eine Katastrophe blieb aus, allerdings bringt dieser Unfall neue Schärfe in die ohnehin angespannte Situation um den Ausbau des NEAT-Zubringers Rheintalbahn.*

*Der Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt die örtliche Interessengemeinschaft Bahnprotest Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) in ihrem Streben nach einem bürgergerechten Ausbau der Rheintalbahn in Form des Konzeptes BADEN 21. Wenn die Eisenbahn nicht mehr in der Lage ist, für Ausbauprojekte gesellschaftliche Zustimmung zu gewinnen, gefährdet sie ihre Zustimmung in der Gesellschaft im gesamten. Aus diesem Grund kommt hier der Sprecher der IG BOHR, Roland Diehl, zu Wort.*

*Matthias Oomen,  
Bundespressesprecher des  
Fahrgastverbandes PRO BAHN*

Die Rheintalbahn ist eine zentrale Nord-Süd-Achse im europäischen Bahnverkehr und eine der am stärksten befahrenen Güterzugstrecken Europas. Damit verbunden ist ein massives Sicherheitsrisiko durch Gefahrgutunfälle für die ansässige Bevölkerung und die Umwelt. Am 20. Mai 2011 kam es gegen 13 Uhr ca. 100 m vor der nördlichen Einfahrt in den Bahnhof Müllheim (Baden) zu einem

Güterzugunfall mit Gefahrgut. Acht teils mit leicht entzündlichen und gefährlichen Stoffen beladene Güterwagen entgleisten, drei davon stürzten um. An Gleisbett und Oberleitung entstand großer Schaden. Es grenzt an ein Wunder, dass keine Personen verletzt wurden. Da die akute Gefahr eines Brandes oder einer Explosion bestand, mussten rund 300 Anwohner aus Häusern, Büros und Geschäften vorsorglich in Sicherheit gebracht werden.

Durch eine Kette glücklicher Umstände kam es nicht zur Katastrophe:

- Der Unfall geschah noch vor dem Bahnhof, der voller wartender Reisender war.
- Die auf dem Parallelgleis tätigen Gleisarbeiter waren gerade in der Mittagspause.
- Es fand gerade kein Gegenverkehr statt.
- Das Gefahrgut war a priori nicht hochexplosiv.
- Es regnete nicht, weshalb ein Ferrosilizium-Granulat nicht unter Bildung eines hochexplosiven Gases reagierte.

Gleichwohl war der Bahnbetrieb mehrere Tage lang empfindlich gestört. Streckensperrung und Zugausfälle führten zu massiver Beeinträchtigung des Reiseverkehrs. Der Volkswirtschaft entstand ein Schaden in zweistelliger Millionenhöhe. Zwar ist die Ursache des Unfalls noch immer nicht klar, aber eine Weiche scheint, wie in vielen anderen Fällen, eine besondere Rolle gespielt zu haben.



*Dichte Wohnbebauung direkt am NEAT-Zubringer: Unglücke wie in Müllheim hinterlassen Angst.*

## Die Belastung für die Bevölkerung steigt an

Das Güterzugunglück im südbadischen Müllheim facht die Diskussion um die Trassenführung beim Ausbau der Rheintalbahn neu an. Die Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR), die die Forderungen von zwölf Bürgerinitiativen bündelt und sich schon seit Jahren für einen menschenverträglichen, umweltgerechten und zukunftstauglichen Ausbau der Rheintalbahn im Streckenabschnitt Offenburg-Basel einsetzt, ist sich mit den Landkreisen und Kommunen der gesamten Region am Südlichen Oberrhein einig, die Havarie zum Anlass zu nehmen, um erneut in aller Deutlichkeit klar zu machen:

Der Anstieg des Güterverkehrs auf der Rheintalbahn, der mit dem geplanten Ausbau noch weiter zunehmen wird, belastet die anwohnende Bevölkerung schon heute mit einem kaum erträglichen Lärmpegel. Hinzu kommt das seit der Katastrophe von Viareggio vor zwei Jahren ins Zentrum des Bewusstseins gerückte Sicherheitsrisiko durch Gefahrguttransporte, das mit steigenden Zugzahlen, längeren Zügen sowie höheren Geschwindigkeiten das Risiko schwerwiegender Unfälle auf der Rheintalbahnstrecke und



*Ein typisches Bild am Oberrhein: Die Eisenbahnstrecke schlängelt sich durch Wohngebiete.*

damit einer massiven Gefährdung der Bevölkerung und der Umwelt deutlich zunehmen wird. Für das Jahr 2025 wird von einer täglichen Belastung von 304 Güterzügen in beiden Richtungen pro Tag ausgegangen. Durch diese deutliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke erhöht sich auch das Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung.

Der Güterzugunfall bei Müllheim muss nach Ansicht der IG BOHR Konsequenzen für die Ausbaupläne des dritten und vierten Gleises von Offenburg nach Basel haben. Dass in Müllheim nichts Schlimmes für die Menschen passiert ist, war blankes Glück. Bei einer Explosion hätten wir ‚Viareggio in Südbaden‘ gehabt. Angesichts der Eisenbahnkatastrophe im Sommer 2009 in Viareggio/Italien und der Beinahe-Katastrophe im Bahnhof Müllheim wird besonders deutlich, dass eine Höherbewertung des Themas „Sicherheit zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahrgutunfällen“ beim Ausbau der Rheintalbahn mit oberster Priorität als Planungskriterium in die weitere Prüfung der Trassenvarianten einbezogen werden muss.

Güterzugunfälle sind offensichtlich nicht zu vermeiden. Was die Verkehrssicherheit der Bahn generell anbelangt, sieht die IG BOHR die Deutsche Bahn AG auf der schiefen Ebene. Wenn die DB darauf verweist, dass die Bahn das sicherste Verkehrsmittel ist, dann hat sie vorrangig die Zahl der Unfälle im Sinn. Die ist aber gar nicht das entscheidende Kriterium für das Risiko, sondern das Produkt aus Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit. Bei einem Lkw-Unfall ist die Schadenshöhe in der Regel gering, die Eintrittswahrscheinlichkeit relativ hoch. Auf der Schiene sind Unfälle seltener, aber mit bisweilen katastrophalen Folgen.

### Wo es möglich ist: Güterzüge raus aus den Siedlungsbereichen

Und die Lehre daraus? Wo man Unglücke nicht ganz verhindern kann, muss man alles dafür tun, den Schaden zu begrenzen. Und das heißt: Güterzüge müssen so weit wie möglich raus aus Wohngebieten. Das wird in einem dicht besiedelten und industrialisierten Land nicht überall umzusetzen sein. Und schon gar nicht werden sich alte Versäumnisse von heute auf morgen korrigieren lassen. Aber wo – wie am Oberrhein – für mindestens die nächsten hundert Jahre neu gebaut wird, muss die Priorität klar sein. Denn der Neubau dient in erster Linie dem Güterverkehr. Es ist ein entscheidender Vorteil der Bahn, dass die Personenzüge ins Zen-



Fotos: Archiv (2)

*Einer verliert immer: Regional-, Fern- und Güterverkehr bremsen sich gegenseitig aus.*

trum einer Stadt fahren, dort liegen die Ziele der Reisenden und das muss so bleiben – aber dies gilt nicht für den Güterverkehr.

Das aktuelle Schadensereignis in Müllheim bestätigt die Richtigkeit der seit Jahren erhobenen Forderungen, beim Ausbau der Rheintalbahn auf eine Trennung von Personen- und Güterverkehr hinzuwirken und Güterverkehre nach Möglichkeit in sicherer Entfernung an Wohngebieten vorbeizuführen. Die IG BOHR fordert daher erneut, dass die Planungen zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Weil, der vorrangig den Anstieg des Güterschienenverkehrs bewältigen soll, geändert werden. Eines der Hauptargumente war der Lärmschutz, nun tritt die Sicherheit an vorderste Stelle. Die Bahn will die Schienen, auf denen vor allem Güterzüge fahren sollen, überwiegend entlang der bestehenden Trasse verlegen – vor allem aus Kostengründen ohne Rücksicht darauf, ob sie durch Städte und Gemeinden oder gar durch Kurorte führen. Der

Unfall in Müllheim hat gezeigt, wie hoch das Risiko von Katastrophen ist, wenn Güterzüge mit gefährlicher Fracht durch bewohnte Gebiete fahren. Geld kann ja wohl kein Argument sein.

Wenn es um Sicherheit geht, darf Geld keine Rolle spielen.

*Dr. rer. nat. Roland Diehl*



Die **IG BOHR** setzt sich bereits seit 2003 auf politischer und planerischer Ebene für einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn ein. Das Unglück in Müllheim lenkt die Aufmerksamkeit der Bürgerbewegung entlang der Rheintalbahn verstärkt auf das Thema Sicherheit. Die Kombination aus Lärmbelastung und Gefahrenrisiko muss das Ende aller Trassenplanungen durch Siedlungsgebiete sein. Die IG BOHR besteht deshalb darauf, dass die im Projektbeirat Rheintalbahn unter dem Alternativkonzept BADEN 21 erhobenen Kernforderungen planerisch umgesetzt werden:

- a) Güterzugtunnel im Raum Offenburg
- b) Güterzugtrasse entlang der Bundesautobahn A5 von Offenburg bis Riegel
- c) Optimierung der Güterzugtrasse von Riegel bis Hülgelheim in Lage und Höhe
- d) Führung aller Güterzüge durch den Katzenbergtunnel, wobei die Güterstrecke über ein kompaktes Kreuzungsbauwerk unter weitgehender Vermeidung von Weichen an den Tunnel anzuschließen ist, weil Weichen das Gefahrenpotenzial erhöhen.



*Symbolischer kann es nicht sein: Am Oberrhein hat der Güterverkehr Vorrang.*