



Die Betuwe-Linie

Die **IG BISS** ist die:

**Interessengemeinschaft Betuwe Initiative
Sicherheit Siedlungsfern.**

Im Juni 2009 von Bürgern gegründet, um auf die Gefahren im Schienengüterverkehr hinzuweisen, welche leider bis heute von Politik und DB AG nicht ernst genug genommen werden.

Und um ein Gutachten aus dem Jahr 2000 für eine siedlungsferne Güterzugtrasse (nach NL Vorbild) wieder aufzunehmen.



Die Betuwe-Linie

Die IG BISS steht im engen Kontakt mit vielen Bürgerinitiativen wie z.B. der IG BOHR und Pro Rheintal (IBK Boppard) die auf mehrere Möglichkeiten wie Umbau, Ausbau und Neubau der Trassen setzen.

Der wesentlichen Unterschied zur IG BISS und diesen Bürgerinitiativen besteht in der Politik und Mitgliederzahl.

In nur 2 Jahren sind der **IG BISS** knapp 300 Mitglieder beigetreten.

Die Menschen am Niederrhein haben den Glauben an die Politik verloren. Sie glauben an Ihr Schicksal (da kann man eh nichts machen).

Die Betuwe-Linie

! Gefahrgüter raus !

Betuwe-Route - Und wie geht es weiter?



Es geht um die Sicherheit und die Zukunft unserer Kinder.

! Bürger fassen an !

Am 24. April 2010 um "5 vor 12"
am Löwentor in Emmerich

Jetzt: Nachfahrverbot und Tempo 50 für Güterzüge

Lärmschutz vor Blockverdichtung

Bau einer modernen Gütertrasse siedlungsfern

Neue Fakten fordern neue Gutachten

Und am 29. April 2010 um 19.30 Uhr
bei Slüter in E'Vrasselt



V.i.S.D.P. Karl-Heinz Jansen Sülienstr. 19 46466 Emmerich



Die Betuwe-Linie



Die Blockverdichtung

Auf der B.L. existieren aktuell 52 Blöcke, in denen jeweils ein Zug fahren darf.

Durch die Blockverdichtung schafft man es auf 85 Blöcke, in denen, elektronisch gesteuert, je ein Zug zeitgleich rollen kann.
Steigerung der Kapazität um ca. 100 Züge, vorwiegend nachts.



Die Betuwe-Linie

3-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

- Der dreigleisige Ausbau (ABS 46/2) der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen soll ca. 1,3 bis 1,7 Milliarden Euro verschlingen.
- Die Leistungssteigerung eines zusätzlichen 3. Gleises liegt nur bei ca. 25%. Der Bau eines zusätzlichen 3. Gleises ... Kosten/Nutzenfaktor eine klare Fehlentscheidung
- Beispiele: die Strecken Buchholz-Rotenburg, Hanau-Gelnhausen.

letzere wurde später 4-gleisig ausgebaut!

überdurchschnittl. viele Weichen = erhöhtes Risiko

Sven Andersen Dipl.-Ing. Eibah. Revue Inter. 02/2009



Die Betuwe-Linie

Vorteile einer siedlungsfernen Güterzugtrasse.

- ❑ bautechnisch sehr unabhängig
- ❑ optimale Löschwasserversorgung
- ❑ sehr wenige Weichen
- ❑ sehr gute Erreichbarkeit der Trasse für die Einsatzkräfte (BAB)
- ❑ keine Kollision mit dem Personenverkehr (Interessenkonflikt)
- ❑ Bestandsstrecke kann für den Personennah- und fernverkehr weiter genutzt und ausgebaut werden (z.Z. keine regionale Verbindung nach NL)
- ❑ Lärmbündelung (BAB)
- ❑ maximale Kapazitätsauslastung
- ❑ die enormen Kosten der Kommunen für die Bü's entfallen
- ❑ schneller und günstiger umsetzbar!!!



Die Betuwe-Linie

Nachteile des 3-gleisigen Ausbaus / 1

- ❑ keine Löschwasserversorgung
- ❑ sehr großes Sicherheitsrisiko durch eine Vielzahl von Weichen
- ❑ sehr großes Sicherheitsrisiko durch Mischbetrieb
- ❑ Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Notarzt) verlieren wertvolle Zeit durch Umwege oder Wartezeiten vor den Bü 's (Blockverdichtung)
- ❑ bautechnisch sehr eingeengt, kein NL Vorbild möglich
- ❑ beim Bau des 3. Gleises werden kommunale Wege auf Kosten der Kommunen zerstört.
- ❑ Gebäudeschäden durch Blockverdichtung
- ❑ Volkswirtschaftlicher Schaden durch private und kommunale Wertverluste in Milliardenhöhe



Die Betuwe-Linie

Nachteile des 3-gleisigen Ausbaus /2

- ❑ internationaler Güterverkehr genießt ab dem Jahr 2015 Vorrang vor dem Personenverkehr, ein „ausbluten“ des Personennahverkehrs ist zu befürchten
- ❑ IHK Duisburg (Kühlkamp) befürchtet Verkehrsinfarkt auf der A3
- ❑ 3. Gleis nur für den ICE?!
- ❑ Forderung nach NL Vorbild ist technisch auf der Bestandsstrecke sogar mit extremen finanziellen Mitteln machbar

Die Betuwe-Linie

Nachteile des 3-gleisigen Ausbaus /3

- ❑ Lärm (Bahnlärm/Güterzüge) macht krank (IBK Boppard).
- ❑ enorme Kosten für das Gesundheitswesen
- ❑ Lärmschutz 2. und 3. Klasse
- ❑ nie ausreichender Lärmschutz (Kamin/Windrichtung)
- ❑ passiver Lärmschutz = Käfighaltung
- ❑ Schienenstegdämpfer an BÜ's und vor und nach Weichen (Bahnöfen/Innenstädte) nicht möglich, nur high-speed-schleifen der Gleise vorgesehen
- ❑ zusätzliche Verlärmungen durch Straßenüberführungen
- ❑ Belastung für Bürger im Hinterland durch neue Verkehrsströme
- ❑ wirkungsvoll, städtebaulich verträglich?



Die Betuwe-Linie

Nachteile des 3-gleisigen Ausbaus /4

- ❑ Bis das 3. Gleis kommt , dauert es 10-25 Jahre oder noch länger
- ❑ Lange Wartezeiten an den BÜ 's (Blockverdichtung)
- ❑ Belastung für Bürger im Hinterland durch neue Verkehrsströme
- ❑ Wegen der neuen Verkehrsströme entstehen enorme Straßenschäden durch den Schwerlastverkehr
- ❑ Verslumung an der Trasse
- ❑ Abwanderung (Mittelrhein, dort bekommen Sie Häuser geschenkt!)
- ❑ Kommunen werden unattraktiv

Emmerich an der Betuwe - Nein Danke



Die Betuwe-Linie

Gefahrguttransporte auf der niederländischen B.L.

Die B.L. entwickelt sich zur Gefahrgutlinie (40% bis 75%)
Industrieverbände, Unternehmen, Provinzen und Gemeinden arbeiten eng mit der Politik zusammen. Wie z.B. mit dem Generalsekretär Pieter van Geel (CDA) um Lösungen für mehr Sicherheit zu finden und umzusetzen.

So werden große Anteile von gefährlichen Stoffen wie Ammoniak, Chlor, Flüssiggas auf die B.L. verlegt.

Eines ist auf jeden Fall sicher, die kontinuierliche Steigerung der Gefahrguttransporte auf der B.L.



Die Betuwe-Linie

Gefahrguttransporte auf der deutschen B.L.

All diese Gefahrguttransporte machen an der Grenze nicht halt. Sicherheitsvorrichtungen wie in den NL sucht man bei uns vergeblich (80 cm, Schiebekarren).

Diese Transporte fahren in wenigen Metern Abstand an Häusern, Kindergärten, Schulen, Altenheimen, Sportanlagen, Fabriken und Betrieben vorbei und diese Transporte sollen immer länger (bis zu 1000 Meter) und immer schneller (bis zu 160 km/h) werden.

Die Betuwe-Linie



Die Idylle trägt!





Die Betuwe-Linie

Ausbau

- ❑ Schätzungen belaufen sich auf über 1,3 bis 1,6 Milliarden €.
- ❑ Wer die Planungen der Bahn kennt, der weiß, dass diese am Ende wesentlich teurer werden als veranschlagt.

Neubau

- ❑ Im Jahre 2000 (Spickermann) 3,3 Milliarden DM
- ❑ EU – Mittel
- ❑ Zusage der Niederländer
- ❑ Entlastung der Städte und Gemeinden

Die Betuwe-Linie



Ratsbeschluss von Dezember 1999 aus Emmerich

Unabhängig von den Ausbauempfehlungen des Gutachtens votiert der Rat der Stadt für den Neubau einer siedlungsfernen Umfahrungs-trasse entlang der BAB auf dem gesamten Stadtgebiet für den Betuwe Güterverkehr. Der Anschluss der niederländischen Güterverkehre auf das deutsche Gleis erfolgt an der Grenze in der Höhe der BAB.

Die Betuwe-Linie



Prognosen:

- Das Umwelt Bundesamt sagt eine Steigerung im Güterverkehr von 82 % voraus.
- Der Hafen Rotterdam wird allein sein Containergeschäft bis zum Jahre 2030 verdreifachen.



Die Betuwe-Linie

Unfälle

- Viareggio Italien 30. Juni 2009
21 Tote nach einem Unfall mit einem Kesselwagen von GATX.
Ursache war eine gebrochene Achse und Wartungsmängel.

- Hordorf Sachsen-Anhalt 29. Januar 2011
10 Tote nach einem Zusammenstoß zwischen einem Güter und
Personenzug.
Ursache war wahrscheinlich menschliches Versagen.



Die Betuwe-Linie

Unfälle

Zu weit weg?

- 15. April 2008: Lokbrand auf offener Strecke bei Rees
- 05. Januar 2010: zwei Güterzugunfälle innerhalb von 36 Stunden.
Vennebeck bei Bielefeld und Neubeckum im Münsterland
- 20. Januar 2010: Güterzugunfall in Wuppertal.
- 25. März 2010: Güterzugunfall Dinslaken. Das Eisenbahnbundesamt hatte diesen Zugunfall in die höchste Kategorie eingestuft.
Ursache war eine heiß gelaufene Achse, die zu einem Radsatzwellenbruch führte

Die Betuwe-Linie

**Europa hört wohl
an der D/NL Grenze
auf!**

**Wussten Sie
schon:** Dass diese
200 m lange
Schallschutzwand
in Deutschland,
von
niederländischer
Seite finanziert
und gebaut
wurde, um auf
ihrer
niederländischen
Seite ein einziges
Haus vor
Güterzuglärm zu
schützen!!!





Die Betuwe-Linie

Fazit

- Eine siedlungsferne 2-gleisige reine Güterzugtrasse ist nach Meinung der **IG BISS** eine zukunftsorientierte Lösung, die nicht nur Sicherheit und ein menschenfreundliches Leben schafft, sondern auch Kapazitäten für den internationalen Schienengüterverkehr über die Jahre 2030 bietet.
- Die **IG BISS** fordert eine Neubewertung (Vergleichsgutachten) des Spiekermann-Gutachtens als eine reine zweigleisige Güterverkehrstrasse durchführen zu lassen.