

■ Niedersachsen

## Rüben auf die Bahn

aus SIGNAL 05/2003 (November/Dezember 2003), Seite 29 (Artikel-Nr: 10002572)  
DBV Bremen-Niedersachsen

**Landwirtschaftliche Produkte stärker per Bahn transportieren forderte im September Michael Fömming, niedersächsischer Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Er steht mit dieser Forderung nicht alleine!**

Unübersehbar hat auf Deutschlands Straßen der Herbst begonnen. Wie jedes Jahr werden mit der jetzt einsetzenden Ernte wieder Unmengen von Zuckerrüben und Stärkekartoffeln mit Lkw- und Treckerzügen zur weiteren Verarbeitung in die Fabriken gefahren.

Allein im niedersächsischen Uelzen - bekannt geworden durch den vom Künstler Friedensreich Hundertwasser durchgeführten Bahnhofsumbau - sind bis in die Wintermonate täglich bis zu 900 Lkw die Zuckerrüben in die Zuckerfabrik der Kreisstadt zu fahren. In der sachsen-anhaltinischen Zuckerfabrik von Klein Wanzleben bei Magdeburg werden stündlich 25 bis 27 Lkw-Züge erwartet, um täglich über 12.000 Tonnen aus dem ertragreichen Anbaugebiet zwischen Arendsee und Wernigerode zu erhalten. Das entspricht in etwa einem kürzeren Güterzug pro Stunde.

Die Entfernungen, die zur Zeit auf der Straße zurückgelegt werden, sind nicht unbedeutend. Die Belastungen für Anwohner, Umwelt und Straßennetz enorm. Durch die hohe Zahl der landwirtschaftlichen Fahrzeuge während der Rübenkampagne werden in ländlichen Regionen die Straßen über alle Maßen beschädigt. In den öffentlichen Kassen der Länder und Kommunen müssen hohe Beträge für außerplanmäßige Reparaturen zur Verfügung gestellt werden. Sicherheitstrainings für Fahrer und Ankündigungen der Polizei zu verschärften Verkehrskontrollen bestätigen, dass die hohe Zahl der Treckerzüge und Lkws örtlich ein hohes Verkehrsrisiko darstellen. Lärm und Abgasmengen des Schwerverkehr, denen die Anwohner der Zufahrtsstraßen monatelang tags wie nachts ausgeliefert sind, werden nicht ausgeglichen.

Noch vor einem Jahrzehnt wurde ein Großteil dieser Transporte, wie der diverser anderer landwirtschaftlicher Produkte, umweltfreundlich mit der Bahn befördert. Jede Fabrik verfügte über eigene Gleisanschlüsse. In den ländlichen Anbauregionen gab es bei der Bahn eine Vielzahl von Verladestellen, bei denen in dieser Jahreszeit Hochbetrieb herrschte. Die Eisenbahn (damals noch vorwiegend die DB) hielt offene Güterwagen vor, um die Erntekampagne auf der Schiene zu bewältigen.

**Die typischen landwirtschaftlichen Massenguttransporte gehören wieder auf die Schiene**

Es ist ein Unding, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge über weite Distanzen in kleinen Transporteinheiten die Rüben zu den Fabriken nach Uelzen bringen, während viele Bahnverladestationen im Dornröschenschlaf liegen. Heute wird keine einzige Rübe mehr per Bahn abgefahren, obwohl die Landwirtschaft einst zu den klassischen Kunden der Schienenverkehrsunternehmen zählte.



Zuckerrübentransport bei der Deutschen Bundesbahn 1960. (Foto: DB)

Die Verkehrspolitik redet gern von der Rückverlagerung von Straßengütertransporten auf die Schiene das Wort. Jedoch, geplante Großprojekte mit Hochgeschwindigkeitsstrecken wie Berlin - München oder der Y-Trasse zwischen Hamburg und Hannover bringt keine Rübe, keine Kartoffel von der Straße auf die Schiene. Benötigt wird eine stärkere Belebung der Flächenbahn mit einer Vielzahl von Nebenstrecken, Gleisanschlüssen, Bahnhöfen und Verladestellen, Erhaltung des geeigneten einfachen Wagenparks und die Wiederbelebung der alten »logistischen Konzepte", wie es heute heißt. Die Infrastrukturanlagen sind heutzutage zumeist noch vorhanden, sie müssen nur wieder ertüchtigt werden. Es fehlt allzu oft noch der konkrete politische Wille.

Der Landesvorsitzende vom VCD in Niedersachsen fordert von der Landespolitik jetzt einen »Runden Tisch", um mit allen Beteiligten die rasche Rückverlagerung von Rübentransporten auf die Schiene anzugehen. Die immer wieder vorgetragenen, bekannten Probleme im Bahntransport, wie das Vorhalten von ausreichend Waggons, Nutzung von zurückgebauten Zweigstrecken und Bahnhöfen sowie Freischnitt überwuchelter Ladegleise, müssen zügig angegangen werden.

Dem kann sich der Bahnkunden-Verband nur anschließen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002572>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten