

# Kaum ein Bahnhof ist für Holzverladung geeignet

Stammholz muss weite Strecken per Lkw zurücklegen

**Westerwald.** Viele holzverarbeitende Unternehmen aus Deutschland und Österreich sind nach wie vor händierend auf der Suche nach geeigneten Belademöglichkeiten für Schadholz auf die Schiene. Im gesamten Westerwaldkreis und Rhein-Lahn-Kreis gab es bislang keinen Bahnhof, an dem Holz verladen werden konnte, sondern nur im weiteren Umfeld. So werden im privaten Bahn-Logistikzentrum Limburg bis zu vier Ganzzüge pro Woche beladen. Das Holz muss aus einem riesigen Umfeld an die Lahn transportiert werden. Weitere Umladestellen auf die Bahn gibt es am Andernacher, Bendorfer und Koblenzer Hafen, im ehemaligen Rasselstein-Gelände in Neuwied und bei der Westerwaldbahn in Scheuerfeld bei Betzdorf. Verladestellen der Deutschen Bahn AG bestehen noch in Dillenburg, Gießen und geringem Umfang in Limburg. Die Schuld für die heute allorts fehlenden Ladestraßen und Nebengleise trägt zum überwiegenden Teil der Infrastrukturbetreiber: Bis 1994 die Deutsche Bundesbahn und nach der Bahnreform noch stärker die Deutsche Bahn AG. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft erfolgte die politisch gewollte „Optimierung“ für einen Börsengang. Spätestens ab diesem Zeitpunkt wurden die ursprünglich an nahezu allen Bahnhöfen vorhandenen Strukturen abgebaut, die Gelände zum Bau von Supermärkten, Wohnhäusern oder Parkplätzen verkauft. An anderen Bahnhöfen, wie beispielsweise in Steinfrenz, haben Umbaumaßnahmen in der Signaltechnik dazu geführt, dass trotz ausreichend vieler und langer Gleise das Rangieren und Zusammenstellen von Zügen nahezu unmöglich geworden ist.

## Langenhahn und Hunsrück liegen brach

Im Bahnhof Langenhahn gab es nach dem Sturm Kyrill ab April 2007 eine nur wenige Monate mögliche Holzverladung im Bereich der 1987 für die Bundeswehr angelegten Panzer-Verladeanlage. Diese Anlage ist zwar noch dem Bahnverkehr gewidmet, wurde aber von der zuständigen „Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)“ zwischenzeitlich an einen Verein veräußert. Eine andere Option wäre die am Bahnhof Langenhahn vorhandene und mit Verbundpflaster befestigte Ladestraße. Obwohl diese im vergangenen Jahr noch für die Montage von Weichen und Lagerung großer Schotterberge genutzt wurde, will die DB diese Infrastruktur aufgrund von Schäden an der Seitenrampe nicht für die Holzbeladung zur Verfügung stellen. Seit rund einem Dreivierteljahr kommen die Verhandlungen nicht voran. Für die im „Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz“ zusammengeschlossenen Umwelt- und Verkehrsverbände ist das Verhalten der DB nicht nachvollziehbar. Michael Carl, stellvertretender Landesvorsitzender im BUND, findet: „Jedes private Unternehmen hätte den schadhafte Bereich innerhalb weniger Wochen mit kräftigen L-Steinen aus Beton stabilisiert und die Flächen anschließend zu marktüblichen Preisen vermietet. Doch bei der DB scheint es eher die Befürchtung ‚Kunde droht mit Auftrag‘ zu geben, obwohl damit weitere Einnahmen für die Nutzung von Trassen für Güterzüge generiert werden könnten und dies möglicherweise sogar dauerhaft.“ hpg

Das gleiche Bild, nur noch drastischer im Hunsrück. Hier hat die DB netz AG auf illegale Weise ihre Infrastruktur in den letzten Jahren nicht nur vernachlässigt und jede Investition in die betriebliche Vorhaltung vermieden, sondern sogar mutwillig zerstört. Weichen wurden festgeschweißt und unbrauchbar gemacht und Schrankenbäume abgesägt – alles unter den Augen der örtlichen und Landespolitik. Der nun aufgrund der geltenden Rechtslage von einer Schweizer Bahngesellschaft geforderte Zugang zur Strecke und das Anmelden von Trassen

für die Holzverladung ist unmöglich. Doch anstatt für Abhilfe zu sorgen und die Gleise befahrbar zu machen, wurde die Strecke bis Büchenbeuren von DB Netz illegal gesperrt. Ob und wann hier erst Holztransporte möglich sind ist ungewiss – und das zu einer Zeit, in der das Bundesverfassungsgericht mehr konkretes Handeln zum Klimaschutz einfordert und die EU Deutschland wegen zu hoher Stickoxyde verklagen wird.

### **Transporte für Exportholz**

Holzimporteure aus China und Südostasien lassen deshalb aktuell schwere Sattelzüge mit großen 40-Fuß-Containern teilweise unmittelbar bis in die Wälder fahren. In einen Container passen bei geschickter Beladung rund 30 Festmeter Holz. Im Wald werden die bis zu 12 Meter langen Nadelholzstämme „hochseetauglich“ verladen und dann im Straßentransport entweder direkt an die Seehäfen oder auch zu Binnenhäfen, wie z.B. den Hafen Andernach, abgefahren. Eine aus Umwelt- und Verkehrsgründen wesentlich vernünftige Lösung für Exportholz bietet der Hafen Andernach an: Bis zu 400 Container mit Schadholz verlassen wöchentlich den Hafen per Schiff. Dafür bestehen dort seit zwei Jahren große Lagerplätze, auf denen das Holz vor der Containerverladung vorgestapelt werden kann. Damit nur Holz und keine Borkenkäfer nach Südostasien exportiert werden, erfolgt in den Seehäfen vor der Verladung oftmals eine Begasung der Container mit Giften, allerdings nicht in den Binnenhäfen. hpg