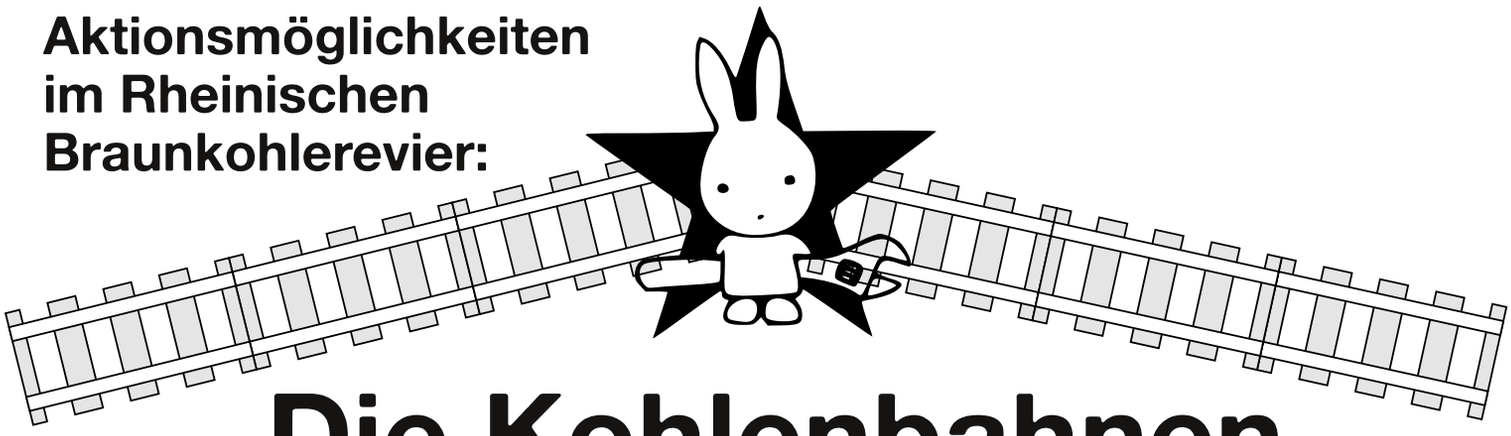
Aktionsmöglichkeiten im Rheinischen Braunkohlerevier:



Die Kohlenbahnen

Rudolf Rocker

Aktionen auf Gleisanlagen haben eine lange Tradition in der Anti-AKW-Bewegung. Die Castortransporte haben sich als eine Art Achilles-Ferse der Atomindustrie entpuppt, mittels derer die Bewegung in die laufenden Prozessketten der Atomindustrie eingreifen kann. Als Reaktion auf die Proteste gegen die Atomtransporte wurden unter Rot-Grün (!) die Zwischenlager an den Kraftwerksstandorten errichtet, um die nötigen Transporte so stark wie möglich zu minimieren. Die verbleibenden Castortransporte z.B. ins Wendland haben sich weiter zu Widerstandskristallisationspunkten entwickelt. Dabei sind verschiedenste Aktionsstrategien zum Tragen gekommen, um die Transporte zu blockieren, zu erschweren und ihren materiellen, aber insbesondere auch ihren politischen Preis in die Höhe zu treiben, um so die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf das Problem der Atomkraft allgemein zu lenken: von Sitzblockaden und Schienenspaziergängen über Schotteraktionen bis hin zu weiteren kreativen Aktionsformen zur Störung des Bahnverkehrs insbesondere der Castortransporte.

Um diesen reichen Erfahrungsschatz für die noch junge Anti-Braunkohle-Bewegung nutzbar zu machen, ist es sinnvoll, sich mit der technischen und strategischen Bedeutung der Schwerlastbahnen im Rheinischen Braunkohlerevier auseinander zu setzen. Hierzu möchte der folgende Artikel einen Beitrag leisten.

Was sind Kohlenbahnen?

Eine Kohlenbahn ist eine Eisenbahnstrecke, die insbesondere der Verbindung eines Kohlebergwerkes mit dem öffentlichen Eisenbahnnetz oder direkten Abnehmern wie zum Beispiel Wärmekraftwerken, Brikettfabriken, Eisenhütten oder Kokereien dient. Sie ist meist Eigentum der angeschlossenen Bergwerke, ein Betrieb durch den Staat stellt eine Ausnahme dar. Rechtlich sind Kohlenbahnen meist als Anschlussbahn klassifiziert, in einigen Ländern stehen sie als Grubenanschlussbahn auch unter Aufsicht der jeweiligen Bergbehörde (so z.B. in NRW).

Häufig dienen Kohlenbahnen neben dem Abtransport der Kohle aus dem Bergwerk/Tagebau in umgekehrter Richtung auch dem Transport von Material zum Verfüllen der Kohlegrube oder zur Deponierung auf Halden. Hierbei kann es sich um Abraum oder Bergematerial („Sandbahn“) und/oder um Asche oder REA-Gips aus Kohlekraftwerken handeln. Die strategische Bedeutung von Kohlenbahnen für den Braunkohletagebau und dessen Weiterverarbeitung und Verstromung.

Historisch gesehen hat erst die Zugförderung die industrielle Verwendung der Braunkohle möglich gemacht, indem ein Transportmittel für den überregionalen Handel der Braunkohlenbriketts zur Verfügung stand, das dann als sehr kostengünstiges Transportmittel im Tagebau für den Abraum- und später für den Kohlentransport adaptiert wurde.

Durch die gigantischen Mengen an Abraum und Kohle, die in einem Braunkohletagebau und dessen Verwertungskomplex transportiert werden müssen, weisen die Kohlenbahnen eine sehr hohe Zugfolge auf. Im Rheinischen Braunkohlerevier werden durchschnittlich 195.000–220.000 t Kohle pro Tag transportiert, welches zu einer Taktung von 5 bis 10 Minuten je nach Bedarf in den Kohlekraftwerken führt. Insgesamt werden zur Kohlen- und Abraumförderung sowie für Transportfahrten (Fabrikprodukte, Kalk, Bauteile) und für Instandsetzungs- und Rangierfahrten in Summe etwa 800 Zugfahrten pro Tag durchgeführt.

Ein Kohlezug auf der Nord-Süd-Bahn bei Frechen-Habbelrath, Die 503 schiebt einen Kohlezug zum Kraftwerk Goldenberg. Foto: Paul Zimmer, Creative Commons 2005