

Ein Ritt durch die Petroleumscape im Mai 2017: Maasvlakte 2 – Venlo – Autobahn – Köln – Wien

von Benjamin Steininger



Er fahre eigentlich nie Auto ist das Erste was Piet uns erklärt, als wir bei ihm im Wagen sitzen. Und schon beim Verlassen des Parkplatzes der TU Delft hat man begriffen, was das bedeutet für unsere Tour in die bei weitem größte Raffinerienlandschaft Europas. Nach zwei Kilometern und lange vor Rotterdam haben wir uns das erste Mal verfahren, U-turn, dann stehen wir im Stau. Man kann die parallel zwischen Delft und Rotterdam aus Landschaftsschutzgründen teilweise unter dem Wasserspiegel verlegten Autobahnen offenbar nur im Zickzack befahren. Und Piet kennt Rotterdam nur als Radfahrer, wie er immer wieder versichert. Routen, Kreuzungen, Abbiegespuren, das gesamte Repertoire der automobilen Petrosphäre, alles irgendwie unklar. Endlich die Einfahrt zum Maastunnel. Größtes Rotterdamer Verkehrsprojekt der 1930er, in den Boden versenkte Autobahn mitten in der Stadt. Am anderen Tunnelportal warten wir auf die ebenfalls verirrteten, anderen Teilnehmer der Tour. Architekten, Historiker, Kulturwissenschaftler, die ihm alle nahe kommen wollen, dem genius loci petrolei.

Googlemaps zeigt uns unsere Ziele. Jetzt erweist es sich als sinnvoll, wie gut Piet seine Stadt und das Öl in ihr kennt. Zahllose Markierungen zwischen hier und Maasvlakte 2, überall lauern gigantische Anlagen aus unterschiedlichen Firmenimperien, Bauphasen, Produktgruppen. Auf den Karten der Ausstellung in der TU-Delft haben wir schon gesehen, dass gut drei Viertel des Hafengebiets dem Öl gehören. Fast 50 Kilometer Strecke zwischen Stadtgebiet und Nordsee. Tatsächlich: Was an uns und der Autobahn vorbeifliegt ist riesenhaft. Tank an Tank, Raffinerie an Raffinerie. Durch Tunnel, über Inseln, eher selten sieht man vom Strömungsraum der leeren Autobahn Schiffe, Kanäle. Immer aber Rohre, Prozessarchitekturen, Tanks. Piet berichtet.

Irgendwann die letzte Insel, Maasvlakte 2, Neuland aus Sand, in dem man vom Auto aus noch die Muscheln sieht, künstliche Dünen über Betonbarrieren. Einer von drei Tiefwasserhäfen der Welt, in dem Schiffe mit 24 Metern Tiefgang voll beladen anlegen können. Container-, Öl- und Erz-Terminals. Wie wir von hier in einer Dreiviertelstunde zurückfahren wollen, ist mir einerseits schleierhaft, andererseits völlig klar. Natürlich ist das zu schaffen, man muss nur aufs Gas drücken. Roadmoviesituation an einer Parkbucht. Drei Fahrzeuge, Fotos werden geknipst, staunende Menschen in einer Leere, die vielleicht noch weiterbebaut werden wird. In gewisser Ferne wird das eigentliche Ziel sichtbar. Die Tankanlagen ganz vorne, gegenüber von Hoek van Holland. Vielleicht hat einer der Riesentanker angelegt.

Piet und damit auch meine Mitinsassen, eine italienische Raumplanerin aus London und ein Architekt aus Rotterdam müssen wegen mir hier umkehren, denn ich muss zum Zug nach Mitteleuropa. Dahin, wo das Öl von genau hier hinfließt. Zu dumm, dass man hier nicht gemütlich weiterplaudern oder gar neben den Tankern ein paar Runden in der Nordsee schwimmen kann. Was Piet über Maasvlakte zu berichten weiß, hat tatsächlich Hand und Fuß. Und einen feinen Strand hat Maasvlakte 2 nämlich auch. Warum diese Tour so knapp angesetzt wurde, warum sie nicht ganz an den Anfang der Tagung in Delft gelegt wurde oder an einen der ersten Nachmittage, so dass man danach noch im Kreis der Teilnehmer genau über diese wahnwitzige Infrastruktur hätte debattieren können, ist wohl allen, die hier im Roadmovie stecken schleierhaft. Vermutlich gilt auch hier: was wirklich gut ist, kann man nicht planen.

Wir schaffen es gerade, mit Piets Fiat 500 auf der Straße zu wenden und uns hinter einen einsamen Containertransporter zu hängen. Das Automatik Ölwandlergetriebe jault auf, gezieltes Beschleunigen erscheint nur schwer möglich. Was haben diese Ölwandler eigentlich für einen Wirkungsgrad und warum erfährt man darüber so wenig? Piet hatte genau diese Karre wegen italienischer Freunde gekauft, produziert wurde sie aber in Polen, wie er launig erzählt. Mit Tempo 80 liegen wir hinter dem Container, sogar eine Ampel gibt es auf Maasvlakte, zu seltsam, warum das kein Rond Point wurde, die Ampel allerdings hat einen erfreulich raschen Takt. Endlich wieder vier Spuren, der Fiat brüllt sich am LKW vorbei. Dennoch nur ungefähr 110. Die Prozesswärme der Raffinerien und das CO₂ wandern über Leitungen direkt in die Gewächshäuser nördlich der Neuen Maas, lerne ich von der Rückbank. Noch eine Art und Weise, wie wir alle Öl essen. Mit Piet Konversation über eines der wichtigsten Rotterdamer Museen, die Stadt hat es auf 40% gekürzt. Er selbst hat, obwohl er über die Hafenanlage so viel weiß mit dem Öl eher wenig am Hut, mehr mit Migration und überhaupt mit Hafengeschichten, er könnte aber Kontakte hinein in Tanklagerinstitutionen vermitteln, wenn man mit ein paar Kuratoren vorbeischauchen würde. Der Rotterdamer Architekt auf dem Rücksitz kennt den Weg Richtung Bahnhof, immerhin. Der Maastunnel und die versenkte Autobahn tun ihr Bestes. Dennoch rote Ampeln, vor uns auf der Kreuzung ein Feierabendcrash, Blebschäden, unsere Abbiegespur ist vergleichsweise wenig blockiert. Der Fiat jault wieder auf, eine letzte, vorletzte rote Ampel. Noch fünf Minuten bis zur Abfahrt. Wie gut, dass ich kein Gepäck mehr aus dem Schließfach holen muss. Am Morgen hatte es mich noch kurz geärgert, dass man Schließfächer hinter den QR-Code-Sperren unterbringt und ich das Ti-

cket nicht dabei hatte. Ein paar Schritte zum Bahnsteig Nr. 6, dort starten die Züge nach Eindhoven. Als Radler und Bahnfahrer kennt Piet alle Bahnsteige auswendig. „Wir bleiben in Kontakt“ ruft er hektisch zum Abschied, „run, run, two minutes!“

Auf dem Bahnsteig der doppelstöckige Intercity. Wegen irgendwelcher Polizeimaßnahmen verzögert sich die Abfahrt um fünf Minuten. Toll, dann hätten wir ja fünf Minuten weiter auf Maasvlakte staunen können! Erleichterung, dass ich den Höllenritt geschafft habe und morgen früh wieder in Wien sein werde. Flache Felder, Fußballplätze, manchmal sogar so etwas wie Wald rauscht vorbei. Der Anschluss in Eindhoven wird aber knapp, die Verspätung in den Durchsagen hat sich nicht verringert. Man bitte, sich zu beeilen beim Umsteigen auf Gleis 1A, der Anschluss nach Venlo warte gerade so. Aber wo ist 1A? Durch die Unterführung rät eine Mitreisende und genau in diese Richtung rennen jede Menge Menschen. Doch das ist falsch. Als ich das nach zehn Sekunden verstanden habe und genau umgekehrt den langen Bahnsteig entlangrenne legt der Zug in diesem Moment ab. Zu dumm! Aber ich habe ja einen dicken Zeitpuffer in Köln, bis dort um 21:31 der Nachtzug nach Wien abfahren soll, und der nächste Zug nach Venlo geht dank niederländischem Taktverkehr schon nach einer halben Stunde. Aber wie dann weiter? Wer sich hier nicht selbst schon auskennt ist aufgeschmissen, wie so oft in den Niederlanden. Automaten geben keine Auskunft und es gibt zwar Personal das einem wortreich die QR-Code-Sperren erklärt, aber wo es Fahrpläne geben könnte weiß das junge Ding natürlich nicht, also ab zum einzigen Schalter mit Menschen.

Dann wird es ärgerlich. Denn genau zwischen Venlo und Mönchengladbach liegen zwar – wie ich aus dem Historikerbuch in meinem Koffer weiß – seit den 1950ern Pipelines zum reibungslosen Transport von Millionen von Tonnen von Kohlenwasserstoffen, aber der Eisenbahntakt denkt hier weiter in Landesgrenzen. Taktlücke, Unterbrechung, den Nachtzug in Köln kann ich vergessen!

Fuck! Ich werde den Samstag in Köln verbringen müssen, das Nachtzugticket wird verfallen, die reguläre Zugfahrt kommt mit BahnCard auf über 130 EUR. Und ein Wochenende mit einem einzigen Sonntag ist eigentlich keins, Ankommen in einer halbkranken, angestregten Familie, vermutlich noch Lernen auf irgendeine Schularbeit, eine blöde Aussicht. Anruf in Wien, ich bin mehr als genervt. Dennoch weiter im Taktverkehr, Richtung Grenze nach Venlo. Erstaunlich gutes Internet auf dem Smartphone immerhin. Und gerade lange genug Zeit um nachzudenken. Denn das Problem sind nur 40 Kilometer, von Venlo bis Mönchengladbach. Züge geraten hier außer Takt, aber Pipelines, und auch Autobahnen verkehren ohne Unterbrechung: die Petrosphäre. Wieviel das kosten mag? Egal. Raus aus dem Bahnhof, es regnet, sofort zum Taxistand. 70 EUR meint der Mann mit dem Silberzahn, der Geldautomat von Western Union ist gleich nebenan. Der Bahnhof liegt offenbar am Stadtrand, oder die Stadt wurde in irgendwelchen Offensiven dem Erdboden gleichgemacht und wo anders wieder aufgebaut, jedenfalls sind wir sofort auf der Autobahn. Auch dieser Fahrer hat Probleme mit seiner Automatik, diesmal Mercedes, irgendwie ruckartig. Niederländer aus Afghanistan, die Kinder Arzt und Ingenieur, eines studiert noch. Tolle Mineralien gäbe es in Afghanistan, aber eben auch Mudscha-heddin. Nasses, grünes Deutschland draußen, Autobahnabfahrt.

Mönchengladbach kenne ich nur aus dem Küchenradio, Samstagnachmittag, Sabine Töpferwien. Nach dem Design-Overkill in den Niederlanden sieht die Stadteinfahrt dieser 260.000 Einwohnerstadt nochmal schäbiger aus. Helmut Lethen ist hier her, man sieht es ihm nicht an. Kurze Irritation vor dem Bahnhof, der Taxifahrer kann die Piktogramme nicht lesen und will sein GPS einschalten, was ich gerade noch verhindere, denn das kostet Zeit. Schnell vier Scheine aus dem Portemonnaie und rein in den Bahnhof. Aber welches Gleis? Immerhin hier ein kundiger Bahnmitarbeiter, der in Windeseile an seinem Tablet die Verbindung nach Köln checkt, S-Bahn von Gleis 9, Umsteigen in Neuss. In den zehn Minuten bis dahin noch ein Bier, Imbiss gibt es nicht. Immerhin den eingeschweißten Apfelkuchen und Snickers aus dem Automaten.

Dass es bei Dormagen eine für meine Begriffe auch schon riesige Petrochemie gibt, wusste ich nicht. Der Regionalexpress von Neuss nach Köln fährt für einige Minuten mitten durch. Wahrscheinlich, ziemlich sicher habe ich das in den Pipelines in Bewegung versetzte Öl aus Maasvlakte 2 nach hierher per Fiat, Intercity, Mercedes, S-Bahn bereits eingeholt. Hochdruck heißt im Pipelineverkehr nicht Hochgeschwindigkeit.

Am Bahnhof in Köln kurzer Schock, der Fahrplan gibt eine völlig andere, frühere Abfahrt des EuroNight bekannt. War aber wohl ein Tippfehler, wie man am Bahnsteig sieht. Außerdem: 35 Minuten Verspätung. Dann war die Taxifahrt rückwirkend überflüssig, aber so kann man natürlich nicht über Zeit nachdenken. Man weiß nie, was als nächstes geschieht. Ignis mutat res, heißt es bei den Alchimisten und auch bei Isabelle Stengers und Ilya Prigogine, gerade die Chemie ist die Wissenschaft vom Werden und von offenen Zukünften. Im jetzt geöffneten Zeitfenster gibt es eine halbe Stunde Zeit für ein Abendessen, Fish and Frites aus angeblichen Biokartoffeln, am Imbiss serviert von hübschen, um neun Uhr abends aber auch schon abgekämpften Mädchen. Irgendwie rührend und verstörend, die geschäftige Arbeitsanstrengung an Herd und Fritteuse und die fast zu private, direkte Körperlichkeit in ihren engen, durchscheinenden Leggings aus irgendeiner, natürlich kohlenwasserstoffbasierten Hightech-Trikotage.

Dann am Bahnsteig, der Zug fährt ein. Und bleibt einfach stehen. Sag was von Oberleitungsschaden, höre ich jemanden im Vorbeigehen, und kurz darauf kommt die Durchsage. Der Zugverkehr am gesamten Bahnhof Köln ist auf unbestimmte Zeit eingestellt. Sogar an den Chipsautomaten geht das Licht aus. Ich unterhalte mich mit dem Amerikaner im Abteil. Er kennt die kalifornischen Tarpits und Ölpumpen aus eigener Ansicht, er ist nämlich aus L.A. Und er ist Archäologe und Lawer. Petrosapes, Kulturgeschichte des Öls, nichts leuchte ihm mehr ein. Er will in Wien in die Oper, ansonsten sich treiben lassen. Guter Plan, und wir haben lange Zeit darüber zu quatschen. Eine Stunde später haben nach den Anzeigetafeln auch die Zugtüren den Geist ausgehaucht. Die Druckluft ist weg und die Kompressoren laufen offenbar nicht mit dem Notstrom aus der Lokomotive. Wie zuckendes Schlachtvieh ruckt die Tür hin- und her, wie ein nur betäubtes Lebewesen kann man sie aber in die richtige Richtung weisen. Mit Druckluft Kraft zwischenspeichern funktioniert nur für kurze Zeit, das wusste schon Wilhelm Ostwald in seiner tollen Vorlesung über chemisch angetriebene Mücken und Ozeandampfer. Irgendwann, es ist schon halb zwölf, fährt über die Hohenzollernbrücke wieder ein zentral gesteuerter, elektrisch gespeister ICE ein. 100% Ökostrom für BahnCard-Kunden, die Windräder

und Wasserkraftwerke kommen wieder an in Köln. Der nach München zweitgrößte Umsteigebahnhof Deutschlands ist offenbar wieder am Netz, die Getränkeautomaten haben wieder Saft.

In Koblenz und Mainz steigen raunzende Wiener ein, die sich lautstark über die Verspätung mokieren und nicht checken, dass sie genau damit Schlafende aufwecken. Ungefähr eine Stunde holt der Nachtzug noch rein, dennoch sind wir am Morgen verspätet. Seis drum. Ich bin heilfroh, dass der Samstag gerettet ist, die 112 Minuten sind mir egal. Ich werde mir das Fahrgastrechteformular gleich am Bahnhof holen. Witzigerweise beteiligt sich die Bahn damit sogar an meinen Taxikosten in Mönchengladbach.

Bahnhof Wien Meidling, ich bin da. Graumelierte Typen in Lederkluft hängen auf dem Trittbrett und ziehen fünf Minuten vor der Endstation am Hauptbahnhof eine erste Morgenkippe. Auf den Autozugwaggon aus Hamburg 24 Motorräder, eine reiche Rockergemeinschaft offenbar, denen die Codes und Bahnfahrtverbote der Szene egal sind. Und wirklich: Sie sind aus Norwegen, Europas Texas ohne Knarren und mit dicker Rente für alle.

Dann das letzte Ölbild der Reise: Der ÖAMTC-Hubschrauber, der die U-Bahn in Josefstadt überholt hatte ist am AKH gelandet. Die U-Bahn hält und ich sehe die Verladung des Patienten. Mit sterilem Gerät und denkbar vielen Kunststoffkanülen steht eine größere Gruppe parat, um das Verkehrsoffer aus dem Helikopter in die Obhut des OPs zu geleiten.

Wie gut: In Krankenhäusern liefern Dieselaggregate mehrfach redundanten Notstrom.

