




Nah- Verkehr



250 Güterzüge donnern
jeden Tag durch das Rheintal.
Geht nicht anders, hören
die Bewohner immer wieder.
Doch so mancher findet sich
damit nicht ab.

Text: Matthias Hannemann
Foto: Michael Hudler

• Der Lärm ist nicht neu, war aber nicht immer ein Ärgernis. Am Bahnhof von Kamp-Bornhofen steht ein bunter Schaukasten des Vereins für Heimatgeschichte. Dort ist zu lesen, dass das Dörfchen am Rhein 1862 „enger mit der Außenwelt verbunden“ wurde, „was sich hinsichtlich der Wallfahrt nach Bornhofen (Sonderzüge), des Fremdenverkehrs und der heimischen Ökonomie (Transport von Wein und Kirschen) vorteilhaft gestaltete.“ Seit 150 Jahren durchfahren Güterzüge also den Ort.

Und jetzt schimpfen sie, malen sie gelbe Schilder mit durchgestrichenen Ortsnamen: „Rheintal 21“. Als könnte man die Gleise, die das Mittelmeer mit der Nordsee und die Fabriken mit den Häfen verbinden, so einfach verlegen wie die einer Modelleisenbahn. Die Container mit der Fracht aus Fernost, die Autos für die Welt, die Kohle und Chemie und der Stahl – das alles muss nun mal transportiert werden.

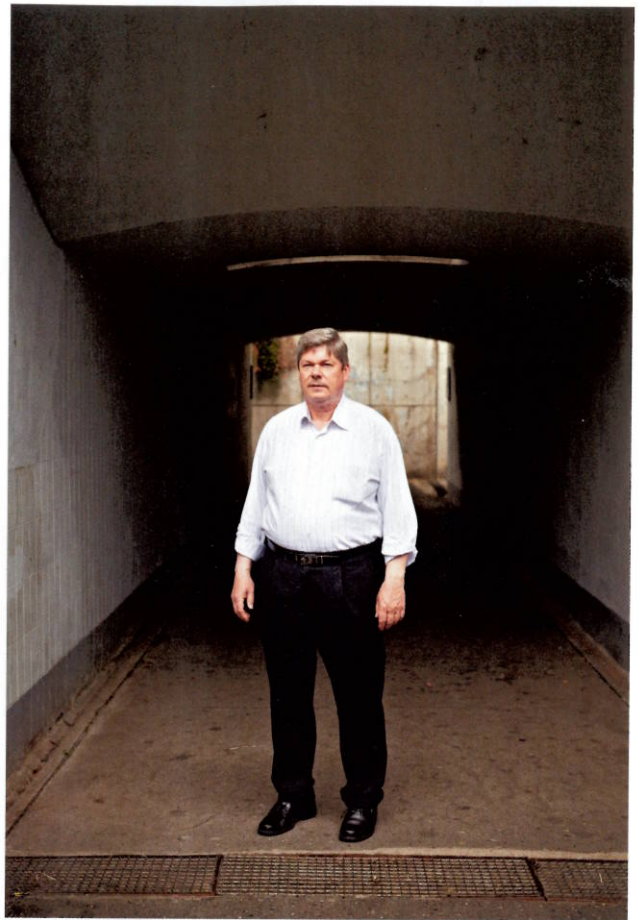
„Na, die Orte sind hier schon älter als die Bahn!“ Willi Pusch stöhnt. Er mag es nicht, wenn man auf diese Weise ins Thema einsteigt. Er sitzt auf einem Plastikstuhl am Fluss. Ein alter Mann trägt ein Kuchentablett für einen Grabschmaus vorbei. Eine Kindergärtnerin lenkt wackelnde Knirpse. Das ganz normale Leben. Was antwortet man als Vorsitzender einer Bürgerinitiative auf Sätze von Auswärtigen, die leicht dahergesagt sind, weil die Vorstellungskraft für den Lärm fehlt?

Die Leute täten manchmal so, als habe man sich bewusst für ein Leben an den Schienen entschieden, sagt Pusch. Sie vergäßen, dass man die Familien, die hier wohnen, nicht einfach entwurzeln und woanders einpflanzen kann.

Zumal es ja auch so ist, dass die Güterzüge am Rhein erst seit den Neunzigern stören. Damals, sagt Willi Pusch, tauschte die Bahn die Holzschwellen unter den Gleisen gegen Betonschwellen aus. Das war gut gemeint, weil das Hartholz der Schwellen umweltschädlich imprägniert war. Aber der Beton produzierte bei jeder Vorbeifahrt ungeahnte Erschütterungen. In den Tunneln lösten sich Steine. In den Häusern lagen die Nerven blank. Und zu allem Übel kamen bald mehr Güterzüge zum Einsatz – auch am anderen, dem linken Ufer des Rheins, das früher legendären Personenzügen wie dem „Rheingold-Express“ vorbehalten war.

Aktuell sind allein auf der rechten Rheinseite 90 Züge unterwegs. Pro Nacht, wohlgemerkt. Mit 100 Dezibel in der Spitze sind sie so laut wie ein Presslufthammer, und weil das Rheintal schmal ist und Felswände hat, sind sie in der Region besser zu hören als die meisten Radiosender. Alles in allem brausen in 24 Stunden bis zu 250 Güterzüge durchs Tal. Manche Anwohner zählen sogar noch mehr.

Kann man sich da mit dem Hinweis abfinden, dass es nicht anders geht? Den hören sie, seitdem sich in vielen Orten am Rhein, von der Schweiz bis zur niederländischen Grenze, Gegenwehr formierte – Gruppen, die wie Willi Puschs „Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.“ fordern: Hört endlich auf, den Lärm für alternativlos zu erklären.



Wollen nicht nur lamentieren: Willi Pusch (oben) und Frank Gross sind die Köpfe einer Bürgerinitiative gegen den Lärm

Option I: Neu bauen

Die meisten Menschen in den engen Orten zwischen dem Drachenfels bei Königswinter, der Loreley bei St. Goarshausen und den Fachwerkhäuschen von Rüdesheim hätten am liebsten gar keinen Güterverkehr. Hans-Joachim Mehlhorn zum Beispiel. Der betreibt ein Hotel in Koblenz, das es schon seit den Zwanzigerjahren unterhalb der Festung Ehrenbreitstein gibt.

Ohne die endlosen Waggonreihen, die Tag und Nacht hinter seinen Mauern vorbeidonnern, könnte man sich das Hotel als Ausgangsort für einen entspannenden Rheintrip vorstellen. So aber bietet es seinen Gästen schlaflose Nächte.

Mehlhorn wehrt sich und modernisiert. Immer wieder steckte er Geld in neue Lärmschutzvorrichtungen. „Aber ein Fenster will man ja auch aufmachen“, sagt er, „und selbst auf den Wanderwegen ist die Ruhe bei mehreren Hundert Zügen am Tag dahin.“ Bei diesem Lärm hilft es wenig, dass das Obere Mittelrheintal mit seinen Burgen und Ruinen von der Unesco als Weltkulturerbe eingestuft wurde.

Also tritt auch der Hotelier bei Demonstrationen auf, bei denen die Kinderchöre „Jetzt seid doch endlich still“ singen, und auf den Plakaten steht: „Güterzüge sind unsere Tali-Bahn“. Er sagt, er sei nicht gegen die Bahn. Er sei sogar dafür, Güter auf Schienen zu transportieren statt auf Straßen. „Aber die Maximalforderung muss das Ende des Güterverkehrs am Rhein sein.“

Das Ende des Güterverkehrs? Wie das gehen soll, erklärt die Homepage zum „Westerwald-Taunus-Tunnel“. Für vier Milliarden Euro sei die völlig neue, kurvenfreie und einzig für Güterzüge gedachte Strecke fernab des Tals zu haben, heißt es dort. Der Preis sei niedriger als der für den Gotthard-Basistunnel, der das Problem noch vergrößern wird: Wenn der Tunnel in den Alpen in zwei Jahren eingeweiht ist, wird das den Güterverkehr am Rhein nochmals erheblich steigern.

Die Chance auf einen Neubau wurde womöglich schon verpasst, als die Bahn Geld in eine nagelneue ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt am Main entlang der Autobahn steckte. Die Überlegungen eines Gutachters, die Strecke um ein Güterzuggleis zu ergänzen, fanden damals keine Berücksichtigung: Dafür gab es doch die Trasse entlang des Rheins.

Unwahrscheinlich ist der Neubau zudem, weil das Bahnnetz ohnehin an vielen Stellen saniert werden muss. Das Geld im Bundeshaushalt ist knapp und wird, wie Dirk Flege von der „Allianz pro Schiene“ sagt, in Prestigeprojekte wie die neue Schnellstrecke zwischen Berlin und München gesteckt. Oder in die Straße.

Option II: Verteilen

Die Demonstranten am Rhein haben einen weiteren Trumpf in der Hinterhand: vorhandene Ausweichstrecken. Es gibt alte Gleise durch die Eifel in Richtung Trier oder entlang der Sieg bis nach

Gießen und Frankfurt. Würden sie reaktiviert, könnten sie die Rheinstrecke entlasten, vor allem die ersehnte Nachtruhe könnte in greifbare Nähe rücken.

„Auch für die Ertüchtigung dieser Strecken“, sagt Willi Pusch, „haben wir mittlerweile politische Unterstützung im Land. Das Verkehrsministerium lässt das durchrechnen. Und die Bahn ist über alles froh, was ihnen irgendwie Luft gibt.“

Vergangenes Jahr entgleisten bei Assmannshausen vier Waggons eines leeren, rund 500 Meter langen Autozuges. Einen solchen Zwischenfall wird man sich noch weniger leisten können, wenn das Frachtaufkommen nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 abermals ansteigen wird. Schon aus diesem Grund ist eine Ausweichstrecke im Sinne der Bahn. Aber führt das nicht dazu, dass der Güterverkehr immer weiter zunimmt und am Ende noch mehr Menschen vor Lärm nicht schlafen können?

Im Westen der Rheinstrecke sprach der »Trierische Volksfreund« vom „totalen Bahnsinn“, kaum dass im Landtag über die Ausweichstrecken nachgedacht worden war: „Die Politiker verweisen auf die Situation der geplagten Menschen im Rheintal. Bürger, passt auf: Gerade da wurde trotz großem Protest über Jahrzehnte wenig in Sachen Lärminderung getan.“

Und auf der Strecke in Richtung Siegen und Gießen, im Osten also, formiert sich auch schon Widerstand gegen eine Entlastungsstrecke. Im angrenzenden Rhein-Main-Gebiet macht das Aktionsbündnis „BAhNANE“ gegen den Ausbau von Nahverkehrsstrecken mobil, den sie für die Vorhut einer großen Güterzugswelle halten: „Etikettenschwindel der Bahn! Die Wahrheit: Güterzugmagistrale und Entlastungsstrecke für das Rheintal.“

Option III: Auf das Wasser ausweichen

Die Lösung ist der Rhein. Das sagen jedenfalls die Umweltbewussten. Und auch der rheinland-pfälzische Minister für Infrastruktur, der wie Willi Pusch in Kamp-Bornhofen wohnt, sagte bei der letzten Demo, man müsse „über einen verstärkten Gütertransport auf Binnenschiffen sprechen, hier seien die Kapazitäten nicht ausgeschöpft“.

Das klingt clever, denn ein Großteil der Waren, die per Bahn durch das Rheintal rollen, ist ohnehin Schiffsfracht, die vom Hafen in Rotterdam kommt. Schon wittern die Binnenschiffer, die sich von der Lkw- und Bahn-Lobby ins Abseits gedrängt sehen, ihre Chance. Unzählige Binnenschiffe warten in Häfen wie Rotterdam nur darauf, mit Fracht beladen zu werden. Das Bundesverkehrsministerium bestätigt auf Anfrage: „Auf dem Rhein bestehen noch Kapazitäten.“

Allerdings hat die Sache auch hier einen Haken. „Die Wasserstraße hat zwar noch Kapazitäten“, erklärt Gunnar Platz, dessen Verkehrsberatung Planco in Essen ein Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ausgearbeitet hat, „die ▶



Züge, so laut wie Pressluftschlämmer, zerstören das Idyll

Engpässe treten aber an den Häfen auf, wo es kaum noch ausreichende Lager- und Umschlagflächen gibt.“ Vor der Finanzkrise, als der Handel boomte, habe man das noch deutlich gesehen.

Außerdem endet der Schienenverkehr im „Europäischen Güterkorridor“ Rotterdam–Genua nicht an der Schweizer Grenze, während für Rheinfraachter in Basel Schluss ist. Dahinter ist der Fluss nicht mehr befahrbar.

Das Schweizer Verkehrsministerium antwortet daher auf die Frage, ob ein Teil des Güterverkehrs nicht auf Rheinschiffe verlagert werden könne, mit Nein: „Ein Großteil der Güter auf der Schiene wird durch die Schweiz hindurch nach Italien transportiert [...]. Diese Transitgüter müssten nochmals vom bzw. aufs Schiff umgeladen werden. Das würde den Transport verteuern, sodass eine Verlagerung der Transporte auf die Straße wahrscheinlich wäre. In vielen Fällen ist das Schiff zudem als Transportmittel gar nicht geeignet, da sich die transportierten Güter nicht in schiffstauglichen Behältern befinden.“

Rheinaufwärts bringt es ein Schiff auf kaum mehr als zehn Kilometer pro Stunde. Auch das spricht gegen den Wassertransport.

Option IV: Modernisieren

Umso besser, dass es Leute gibt, die immer noch in anderen Bahnen denken. Einer davon ist Frank Gross, Inhaber einer Werbeagentur im linksrheinischen Boppard. Er sitzt einer eigenen Initiative namens „Bürgernetzwerk Pro Rheintal“ vor. Sie ist aus einer

Idee des örtlichen Lions Clubs entstanden und ein Jahrzehnt jünger als die Initiative von Willi Pusch. Gross hat getan, was viele Bannerschwenker auf der Straße nicht tun: Er hat sich so tief in das Thema eingearbeitet, dass sich aus der Recherche Infobroschüren und Vorträge machen ließen. Vor allem besuchte er die maßgeblichen Leute in Forschungseinrichtungen, Ministerien und Firmen, um ihnen das Lärmproblem zu verdeutlichen. Das führte dazu, dass Gross heute gut vernetzt ist und als Gesprächspartner ernst genommen wird.

„Eigentlich müssten wir ja über die Grenzen des Wachstums reden“, sagt er. „Wir hätten Optionen wie Regionalisierung, Strukturierung, Lärm- und Energieoptimierung. Das kostet nicht mehr, sondern weniger. Doch Gier denkt nicht langfristig.“

Darum redet Gross, wenn Journalisten anklopfen, von Modernisierung der Infrastruktur in Deutschland und davon, dass die Bahn und die Politik daran jahrzehntelang nicht interessiert gewesen seien und gerade erst zu verstehen begännen, dass Lärm nicht bloß lästig sein könne, sondern regelrecht schädlich.

„Das Problem sind nicht die Bürger, die irgendwelche Fenster oder Lärmschutzwände brauchen“, sagt Gross, „das Problem sind die uralten, schlecht gewarteten Güterwaggons. Das sagen wir denen nun schon seit Jahren: Güterzüge müssen nicht laut sein. Ihr könnt den Schall bekämpfen, bevor er entsteht.“

Tatsächlich lässt sich mit der Einführung von Flüsterbremsen, kombiniert mit anderen technischen Maßnahmen und Innovationen, das Getöse um 10 oder 20 Dezibel reduzieren. Vorausgesetzt

natürlich, die neuen Teile werden besser gepflegt als die alten. Das könnte den subjektiv wahrgenommenen Lärm überproportional reduzieren und deutlich erträglicher machen.

Der Vorschlag scheint Aussicht auf Erfolg zu haben. Jedenfalls kündigte die amtierende Bundesregierung bereits an, den Schienenlärm bis 2020 halbieren zu wollen: „Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen.“

Pusch und Gross schöpfen Hoffnung, beide sitzen als Bürgervertreter in dem 2012 gegründeten Beirat „Leiseres Mittelrheintal“, ein Gremium, das vierteljährlich Bahn, Politik, Ministerialbürokratie und Bürgerinitiativen an einen Tisch bringt.

Aber natürlich wissen sie, dass es noch Jahre dauern wird, bis sich dank der Flüsterbremsen eine nennenswerte Besserung einstellt. Theoretisch ließe sich die deutsche Waggonflotte mit schätzungsweise 400 Millionen Euro umrüsten; das ist weniger als der Betrag, den der Staat derzeit in neue Rastplätze an den Autobahnen investiert. Doch das Ziel ist nicht in Sicht: Bislang dürfte es nicht mehr als 25 000 leise Güterwagen in Deutschland geben. Jedes Jahr kommen einige Tausend hinzu. Nicht mehr als ein Tropfen auf dem heißen Stein, bedenkt man, dass sich 180 000 Waggons im Besitz der Bahn und der vielen privaten Güterfirmen befinden.

Hoffnung macht Menschen wie Gross und Pusch vor allem die Schweiz. Dort hat man bereits vor zehn Jahren die Umrüstung der Wagen angeordnet. Es gibt nicht nur eine Ankündigung wie in Deutschland, sondern ein verabschiedetes Gesetz, das die Durchfahrt lauter ausländischer Wagen ab 2020 verbietet. Und es heißt, dass ein Zug erst als leise wahrgenommen wird, wenn er zu mindestens 90 Prozent aus sanierten Wagen besteht. Die Schweiz sei die erfolgreichste Bürgerinitiative am Rhein, sagt Gross.

Option V: Weitersuchen

Nicht wenige der vom Lärm zermürbten Bürger haben den Glauben an Besserung längst verloren. Selbst die Funktionäre der Bürgerinitiativen sind ihnen suspekt, weil sie sich zu sehr auf das Klein-Klein am „runden Tisch“, den politischen Betrieb oder wie „Pro Rheintal“ sogar auf das Sponsoring durch Unternehmen einließen, die ein Interesse an strengeren Schallschutzvorrichtungen hätten.

Die Leute ahnen, dass bald weitere 150 Güterzüge pro Tag ihre Nerven strapazieren könnten, sie wollen gehört haben, dass die Bahn an einer Verdichtung des Verkehrs arbeite. Was im Klartext hieße, dass die Ruhepausen zwischen den Zügen noch kürzer würden.

Die deutsche Verkehrspolitik halten sie für einen Irrsinn. Für reines Geschwätz. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 zum Beispiel, zu dem die Anmeldung von über tausend neuer Schienenprojekte gehört: Nichts als eine Ansammlung von Vorhaben, die vielleicht irgendwann mal umgesetzt werden, vielleicht aber auch nicht. Im Rheintal macht sich Fatalismus breit.

Ob in diesem Klima überhaupt ein Vorschlag breite Zustimmung finden kann, ist fraglich. Viele Bürger sagen, dass sie sich mehr Ehrlichkeit wünschten, aber ob sie es tatsächlich honorierten, wenn man ihnen deutlich sagte, dass es für den Bahnlärm keine schnelle Lösung gibt, darf bezweifelt werden.

In Alternativen zu denken strengt an. Und es gibt keine Garantie auf ein gutes Ende. Aber es ist allemal besser, als sich dem Gram zu ergeben – im Rheintal wird es so schnell nicht ruhig werden. ■

So weit
das Zuhause
reicht

SSS SIEDLE

Siedle Scope + Siedle App

Wo auch immer Sie sich befinden, ob in der Küche, im Wohnzimmer oder im Garten ... Das Multitalent Siedle Scope und die Siedle App zeigen Ihnen live, wer vor der Tür steht.

www.siedle.de

