

Landräte fordern weniger Erschütterungen und Lärm

Volker Boch und Jörg Denninghoff zur geplanten Generalsanierung der Bahnstrecken am Rhein: Mehr Güterverkehr liegt nicht im Interesse der Region

Rhein-Lahn. Bürgerinitiativen und Kommunalpolitiker im Rheintal machen mobil, um die Bahn dazu zu bringen, im Rahmen der von ihr geplanten Sanierungsmaßnahmen der Strecken links und rechts des Rheins auch besseren Lärm- und Erschütterungsschutz einzubauen. Befürchtet wird nämlich, dass mit der Digitalisierung der Gleiswege mehr und längere Züge durch das Tal donnern werden. Von mehr Schutz aber war auf der jüngsten Versammlung des Zweckverbandes Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal nicht die Rede, als Vertreter der Bahn die Pläne vorstellten. Wenige Tage zuvor waren die beiden Landräte Jörg Denninghoff (Rhein-Lahn und stellvertretender Vorsitzender des Zweckverbandes) und Volker Boch (Rhein-Hunsrück und in Personalunion Vorsteher des Zweckverbandes) auch bei einem Treffen von Bürgerinitiativen und kommunalen Vertretern in Kamp-Bornhofen zugegen. Wir fragten die beiden Kreischefs, was die Vorhaben der Bahn für das Tal, die Region und das Welterbe bedeuten könnten und wie sie die Bevölkerung vor mehr Lärm und Erschütterungen schützen wollen.

Mit den Plänen der Bahn, in den Jahren 2026 und 2028 die rechts- und linksrheinischen Strecken komplett zu sanieren, werden die Strecken nach eigener Aussage der Bahn zu „Hochleistungskorridoren“ ausgebaut. Ein Mehr an Güterverkehr ist für die kommenden Jahre nicht nur prognostiziert, sondern wird dann durch die Digitalisierung auch möglich. Erwarten die Landräte links und rechts des Rheins eine weitere Belastung der Anlieger inklusive Hotellerie und Gastronomie aufgrund von Lärm, Erschütterungen und Feinstaub?

Jörg Denninghoff/Volker Boch: Die konkreten Auswirkungen, die sich durch den Ausbau zu einem sogenannten Hochleistungskorridor ergeben, können aktuell nur schwer eingeschätzt werden, da uns dazu keine Informationen der Bahn vorliegen. Bislang ist lediglich bekannt, wie die zeitliche Umsetzung für das Bauprogramm auf der rechten Rheinseite aussehen soll. Diese wurde im Zweckverband durch Vertreter der Bahn auf unsere Anfrage hin vorgestellt, mit dem klaren Hinweis der Bahn, dass es sich um eine Sanierungsmaßnahme und nicht um einen Ausbau handelt. Der Zweckverband hat die Bahn bewusst eingeladen, um überhaupt Informationen zum Sachstand zu erhalten. Zu Maßnahmen auf der linken Rheinseite, die 2028 umgesetzt werden sollen, gab es keine Aussagen. Grundsätzlich lässt sich allein durch den Umfang der Gesamtmaßnahme und der damit einhergehenden Investition der Bahn der Eindruck gewinnen, dass sich die Frequenz erheblich verändern könnte. Deshalb ist zwingend notwendig, dass seitens der Bahn alle erdenklichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung, der Gemeinden und der Region vor weiteren Belastungen und damit auch vor gesundheitlichen Schäden vorgenommen werden. Dazu gehört insbesondere die konsequente Umsetzung der Umstellung auf die Technik der sogenannten leisen Sohlen, also der flächendeckende Einsatz einer lärmreduzierten Technik der Waggonen, die drastische Reduzierung von Erschütterungen, die weitere Installation von Lärmschutzwänden, die Einrichtung von Messstellen für Feinstaub und Lärm sowie eine Offenheit für belastungssenkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen in den Ortslagen. Gerade Letzteres könnte am Ende zu einer gezielten Reduzierung der Belastung führen, die notwendig ist. Es muss bei der von der Bahn geplanten Maßnahme darum gehen, die Strecke auch nach den Unfällen in Lorch und Lahnstein vor allem sicherheitstechnisch zu erneuern, zu verbessern und auf ein modernes Level zu bringen – nicht, um dadurch Zugfrequenzen zu erhöhen, sondern um das Tal und die



Ein Arbeiter kontrolliert im Werk Oberbaustoffe der Deutschen Bahn (DB Netze) das Herzstück einer Weiche. Allein bei der rechtsrheinischen Generalsanierung sollen laut derzeitigen Planungen 111 neue Weichen eingebaut werden.

Foto: Rolf Vennenbernd/dpa

Bewohner stärker vor Lärm und Gefahren zu schützen. Nur mit einer konsequenten Ausrichtung der geplanten Maßnahme auf eine Verbesserung des Status quo wird die Bahn Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen. Es ist für die Bevölkerung und die Region wichtig, dass die von der Bahn geplante



„Zugfrequenzen im Bereich des Güterverkehrs zu erhöhen, kann nicht im Interesse der Region sein.“

Landrat Jörg Denninghoff

Maßnahme dazu führt, dass insbesondere Erschütterungen und Lärm reduziert werden, und dies in einem deutlichen Umfang.

Die geplanten Sanierungen sind nicht nur aus technischen Gründen notwendig, die Bundesrepublik ist darüber hinaus vertraglich dazu verpflichtet, die europäische Güterverkehrsstrasse von Genua nach Rotterdam zu gewährleisten. Letztlich könnte dies zu mehr und längeren Güterzügen führen. Was bedeutet es Ihres Erachtens als Vorsteher des Zweckverbandes für die Menschen in der Region, wenn eine der meistbefahrenen Güterzugstrecken durch das Welterbe verläuft?

Denninghoff/Boch: Es liegt unserer Einschätzung nach absolut nicht im Interesse der Region und der Bürgerinnen und Bürger, dass noch mehr Verkehr in das enge Mittelrheintal kommt, sondern dass der Verkehr, der künftig durch das Mittelrheintal geleitet wird, leiser, erschütterungsfreier und mit weniger Emissionen verbunden sein wird. Uns ist der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, der Region und des Welterbes ein dringendes Anliegen. Qualität und Erreichbarkeit des Personenverkehrs im Bereich des Güterverkehrs zu erhöhen, kann nicht im Interesse der Region sein.

Was heißt dies für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung im Welterbe, für die Buga und die teils frapperenden Leerstände in den

Kommunen entlang des Rheins, wenn eine der meistbefahrenen Güterzugstrecken durch das Welterbe verläuft? Kann man sich nicht gleich die Millioneninvestitionen in die Bundesgartenschau, die Infrastruktur und den Tourismus sparen?

Denninghoff/Boch: Wir stehen dafür, dass die Region insgesamt attraktiver wird und die Menschen auch in Zukunft gern im Mittelrheintal leben und dieses besuchen wollen. Dafür wird in die Infrastruktur und in den Tourismus investiert, dafür engagieren sich in den Kommunen viele Menschen. Deshalb freuen wir uns auch darauf, für die Bundesgartenschau 2029 und für die Zeit darüber hinaus Inhalte zu schaffen und Entscheidungen zu treffen, von denen die Region profitieren soll. Auf diese Weise wird in die Zukunftsfähigkeit der Region investiert. Unser Ziel ist klar: die Region, unsere Heimat, zu stärken.

Dass die Bahnstrecke durch das Mittelrheintal eine wichtige Verbindung im europäischen Netz darstellt, ist keineswegs neu. Deshalb fordern die Menschen vor Ort den Bund auch dazu auf, langfristig eine Alternativtrasse für den Güterverkehr umzusetzen. Solange diese aber nicht umgesetzt ist, muss es im Interesse des Bundes, der nach wie vor zu 100 Prozent Anteile an der Deutschen Bahn hält, sein, die Menschen vor Ort bestmöglich zu schützen und entsprechende Maßnahmen durchzusetzen. Diese sind stetig auf ihre Wirkung hin zu prüfen und weitere Maßnahmen von der Bahn zu fordern, falls dieser Schutz nicht ausreichend ist.

Bestandsschutz der Bahn und dessen juristische Überprüfung

Bei der Generalsanierung der links- und rechtsrheinischen Bahnstrecken geht es Bürgerinitiativen und kommunalen Vertretern auch um die Frage nach dem Schutz vor Lärm und Erschütterungen. Frage ist, ob die Bahn bei der Dimension der Vorhaben und deren Auswirkungen, also mehr Güterverkehr, den sie selbst prognostiziert, nicht entsprechende Schutzmaßnahmen über den von bereits freiwillig installierten Maßnahmen einbauen muss.

Solange es aber nur um die Sanierung des Altbestandes an Gleisen und Anlagen geht, kann sich die Bahn laut Gesetz auf ihren „Bestandsschutz“ für Altanlagen berufen und muss keinen weiteren Schutz einplanen. Sobald aber zum Beispiel ein weiteres Gleis gebaut werden würde, was im Rheintal nicht der Fall ist, gilt der Bestandsschutz nicht mehr. Ob nun aber die Digitalisierung der Strecken, die ja tatsächlich zu einem wesentlich höheren

Halten Sie persönlich die Forderung nach einem geeigneten Lärm- und Erschütterungsschutz im Zuge der Generalsanierung angesichts der Aussicht auf mehr und längere Güterzüge für wichtig?

Denninghoff/Boch: Die Bahn plant bis Ende 2028 eine Generalsanierung der Trasse auf beiden Seiten des Rheines. Es bietet sich kaum eine bessere Möglichkeit für die Bahn und damit auch für den Bund als Eigner der Bahn, die Akzeptanz vor Ort zu steigern, indem im Rahmen dieser Maßnahme alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Menschen vor Ort zu schützen und die Belastungen durch wesentliche technische Verbesserungen zu verringern. Effizienzsteigerung darf an dieser Stelle kein Begriff sein, der rein betriebswirtschaftlich betrachtet wird. Stattdessen muss es auch im Interesse des Trägers der Bahn sein, dass die Lebensqualität und die damit verbundene wirtschaftliche Struktur in der Region effizient gesteigert werden.

In der Versammlung des Zweckverbandes wurde deutlich, dass die Bahn einen solchen Schutz über den Status quo hinaus mit Verweis auf den Bestandsschutz ihrer Anlagen nicht bereit ist anzugehen. Sollte man diesen Bestandsschutz angesichts der vorgesehenen Maßnahmen, vor allem aber der durch Digitalisierung möglichen engeren Zugtaktung juristisch prüfen?

Denninghoff/Boch: Die Meinungen dazu sind unterschiedlich, die Diskussion wird in der Region kontrovers geführt. Eine entscheidende Frage ist dabei, welches konkrete finale Ziel mit einer solchen Prüfung verfolgt wird, welche be-

lastbaren Ergebnisse sich aus einer juristischen Prüfung ergeben, welche Aussichten bestehen, dadurch eine positive Entwicklung für die Region zu erzielen, und wie lange ein juristischer Prüfungs- sowie ein sich gegebenenfalls anschließender Klageprozess dauern könnte.

Im Beschlussvorschlag des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal wird erklärt, dass sich der Zweckverband „als ungeeignet und nicht in der Verpflichtung“ sieht, eine juristische Prüfung der



„Wir stehen den Bürgerinitiativen als Ansprechpartner zur Verfügung. Wir glauben, dass insbesondere die inhaltliche Unterstützung als Vertreter des jeweiligen Landkreises wesentlich sein kann.“

Landrat Volker Boch

Baumaßnahmen der Deutschen Bahn oder des Bestandsschutzes der Bahntrassen vorzunehmen. Können Sie diese Haltung genauer erläutern?

Denninghoff/Boch: Der Zweckverband Welterbe Oberes Mittelrheintal bearbeitet zur Stärkung des Welterbes einen umfangreichen Katalog an Aufgaben, zu denen neben den satzungsgemäßen Aufgaben durch den vom Land Rheinland-Pfalz initiierten Gedan-

ken der Bundesgartenschau 2029 ein großes, wichtiges und für die Region zukunftsorientiertes Projekt hinzugekommen ist. Daran arbeiten wir mit Hochdruck und versuchen mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und finanziellen Mitteln, unsere Aufgaben zu bewältigen und die gesteckten Ziele zu erreichen. Unser Haushalt bietet gegenwärtig keinerlei Spielraum, um intensive juristische Prüfungen sowie deren mögliche Folgewirkungen tragen zu können. Zudem müsste ein klares Ziel einer etwaigen juristischen Prüfung des Bestandsschutzes feststehen. Wir gehen aktuell zudem davon aus, dass wir als Zweckverband möglicherweise keine Klageberechtigung hätten. Der Vorstand des Zweckverbandes hat sich intensiv mit dieser Thematik, mit den satzungsgemäßen Aufgaben des Zweckverbandes befasst und auch den Austausch zu verschiedenen Behörden gesucht. In der Verbandsversammlung haben wir dies entsprechend erläutert.

Sie wollen als Landräte die Bürgerinitiativen bei der juristischen Prüfung dieser Frage unterstützen. Wie soll dies konkret geschehen?

Boch: Wir haben zuletzt in Kamp-Bornhofen gern an einer Informationsveranstaltung der Bürgerinitiative teilgenommen, in der seitens eines Fachanwaltes teils sehr grundsätzliche Überlegungen zu möglichen juristischen Beauftragungen vorgestellt wurden. Wir unterstützen den Grundgedanken, unsere Region entlasten zu wollen, statt weiter zu belasten, ausdrücklich. Deshalb haben wir teilgenommen, deshalb signalisieren wir grundsätzlich bei diesem Thema heute und künftig unsere Unterstützung. Wir haben uns im Vorstand des Zweckverbandes dafür ausgesprochen, dass wir uns vorstellen können, eine juristische Prüfung beispielsweise durch die Bürgerinitiative auch finanziell zu unterstützen, anstatt eine juristische Prüfung unmittelbar durch den Zweckverband einzuleiten. Dies habe ich auch in der Verbandsversammlung erläutert.

Sind Sie als Landräte bereit, auch mit finanziellen und personellen Kapazitäten die Bürgerinitiativen zu unterstützen?

Denninghoff/Boch: Wir stehen den Bürgerinitiativen als Ansprechpartner zur Verfügung. Das ist bekannt und unverändert. Wir glauben, dass insbesondere die inhaltliche Unterstützung als Vertreter des jeweiligen Landkreises wesentlich sein kann.

Als Landräte sind Sie gewählte Vertreter der Einwohner Ihrer Landkreise und sollen sich für die Interessen der jeweiligen Bevölkerung einsetzen. Wie gedenken Sie auch angesichts der eventuellen mittel- und langfristigen Folgen der Bahnpläne für das Welterbe Oberes Mittelrheintal diese Aufgabe zu erfüllen?

Denninghoff/Boch: Genau diese Verantwortung nehmen wir ernst, wir nehmen sie an und nehmen sie auch wahr. Als Vorstand des Zweckverbandes haben wir die Bahn deshalb gezielt zur jüngsten Verbandsversammlung eingeladen, damit erstmals überhaupt öffentlich kommuniziert wird, welche Umsetzung die Bahn am Mittelrhein auf der rechten Rheinseite im Jahr 2026 überhaupt plant.

Boch: Ich habe in der Sitzung persönlich eingefordert, dass die Bahn die Kommunen und die Bürger sowie die Region insgesamt stärker einbindet und auch zu den geplanten Maßnahmen auf der linken Rheinseite informiert. Diese Maßnahmen sollen im Jahr 2028 vollzogen werden. Bislang wurde dazu nichts konkret kommuniziert. Als Landrat des Rhein-Hunsrück-Kreises habe ich mich dazu bereits vor Monaten an die Deutsche Bahn sowie die maßgeblichen Behörden auf Bundes- und Landesebene gewandt.

Die Fragen stellte Michael Stoll.