

Alternativtrasse wird diskutiert

Bahnlärm Kontroverse Reaktionen auf Ramsauer-Vorschlag

■ **Mittelrhein.** Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat angekündigt, „östlich und westlich des Rheintals nach alternativen Trassen“ suchen zu wollen. Damit hat die Diskussion um die Bahnlärmbelastungen der Menschen im Mittelrheintal wieder mehr Fahrt aufgenommen.

Landtagspräsident **Joachim Merdes** bezeichnete die Ramsauer-Aussage als „radikalen Wechsel in der Meinung“. Ohne Ausweichstrecke werde es in Zukunft nicht gehen, denn die europäischen Zugverkehrsstrecken werden Bestand haben. Dabei sei es wichtig, den Eisenbahnverkehr demokratischer zu verteilen.

Infrastrukturminister **Roger Lewentz** begrüßt die neue Marschrichtung des Bundesverkehrsministers: „Dass mein Kollege Ramsauer nun auch zu der Erkenntnis gekommen ist, dass sich das Lärmproblem im Mittelrheintal nur mit einer neuen Schienentrasse für den Güterverkehr nachhaltig lösen lässt, ist eine neue, aber eine sehr gute Nachricht für die betroffenen Menschen. Die Landesregierung hat sich schon frühzeitig – und übrigens auch sehr eindeutig – für einen Streckenneubau ausgesprochen, um die Menschen im Mittelrheintal zu entlasten und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindung für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern. Allerdings hat der Bund,

der ja als Einziger die Zuständigkeit und die rechtlichen Kompetenzen für so ein Projekt hat, unseren Vorschlag bisher allenfalls zurückhaltend aufgenommen. Dass der Bundesverkehrsminister sich nun auch zum Unterstützer einer Alternativtrasse macht, kann ich nur begrüßen. Es ist allerdings die Aufgabe des Bundes, nun einen Vorschlag für die mögliche Trassenführung, für einen Zeit- und einen Finanzierungsplan zu machen.“ Roger Lewentz mahnte außerdem an: „Der Neubau einer Bahnstrecke ist ein langfristiges Projekt. Die Menschen am Mittelrhein müssen aber schnell vom Bahnlärm entlastet werden. Ich fordere den Bundesverkehrsminister deswegen auf, kurzfristig die längst bekannten Maßnahmen umzusetzen, die unmittelbar zu einer Reduzierung der Lärmbelastung der Menschen führen: eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortslagen, die Beschränkung der Zahl der Züge und ein lärmabhängiges Trassenpreissystem. Damit könnte Minister Ramsauer einen unmittelbaren Beitrag zur Entlastung des Mittelrheintals leisten.“

Auch die CDU-Opposition freut sich über den Ramsauer-Vorschlag. Allerdings weist Fraktionsgeschäftsführer **Hans-Josef Bracht** die Äußerungen von Innenminister Lewentz zurück: Nicht die Bundesregierung, sondern die SPD Rheinland-Pfalz und die Landesregierung hätten zu lange gezögert, sich

auf dieses Projekt einzulassen. „Die SPD Rheinland-Pfalz hat lange für die Erkenntnis gebraucht, dass es ohne eine neue Bahntrasse für den Güterverkehr nicht geht. Ein solches Vorhaben ist politisch aber nur zu stemmen, wenn Bund und Land sich einig sind. Ob die neue

„Mehr Tunnel auf der Rhein- strecke – das geht schneller.“

Stadtbürgermeister **Bernhard Roth** aus St. Goarshausen schlägt statt der Alternativtrasse Tunnel auf der Rheinstraße vor, wo Ortschaften vom Lärm betroffen sind.

Trasse vorankommt, hängt auch davon ab, ob die rot-grüne Landesregierung wirklich mitzieht“, so Bracht.

Vor exakt einem Jahr hatte Bracht in unserer Zeitung noch eine ganz andere Ansicht vertreten: „Die Alternativtrasse entlang der A 61 ist eine Fata Morgana. Noch nicht einmal im

Ansatz wurden offenbar die finanziellen Konsequenzen einer neuen Bahntrasse für den Güterverkehr entlang der A 61 durchdacht“, empörten sich damals unisono Bracht und der Bundestagsabgeordnete **Peter Bleser**. Eine Verlagerung der Strecke hielten Bracht und Bleser seinerzeit für nicht finanzierbar und befürworteten stattdessen „machbare und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen“.

Verärgert ist **Frank Gross**, Vorsitzender von Pro Rheintal: Angesichts der derzeitigen Finanzlage und der erforderlichen Planungs- und Realisierungszeiträume für die nächsten Jahrzehnte werde eine Alternativtrasse ein Traum bleiben.

„Die Politik muss endlich damit aufhören, Leute mit leeren Versprechungen zu locken“, spricht Gross Klartext und fügt an: „Das Rheintal braucht jetzt als Erstes ei-

ne drastische Reduzierung des Bahnlärms. Der Bund hat dafür 150 Millionen Euro zur Umrüstung auf Flüsterbremsen bereitliegen, was es jedoch nicht, mit einer entsprechenden Verordnung die Waggonhalter zur Umrüstung zu verpflichten, obwohl damit das Problem bis 2016 zu lösen wäre. Dagegen braucht eine Ausweichtrasse mindestens 30 Jahre.“

Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative gegen Bahnlärm zeigt sich ähnlich skeptisch: „Herr Bundesverkehrsminister, wir hören Ihre Worte wohl, allein uns fehlt der Glaube“, sagt Pusch. Wichtig sei jetzt, dass die Alternativstrecke im nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015 verankert wird.

St. Goarshausen ist eine der Kommunen, die unter dem Bahnlärm besonders leidet. Stadtbürgermeister **Bernhard Roth** schlägt vor, statt der Alternativtrasse über die Höhen eine andere Variante zu diskutieren: „Man sollte entlang der Rheinstraße dort Tunnel bauen, wo Ortschaften stark vom Lärm betroffen sind. Das wird vermutlich schneller gehen als eine Alternativtrasse, gegen die es im Hunsrück oder Taunus ebenfalls Widerstand geben wird.“ Was die Menschen aber am dringendsten brauchen, so Roth, sind Sofortmaßnahmen: „Geschwindigkeitsreduzierungen, Nachtfahrverbot und leisere Bremsen.“ Stadtbürgermeister **Joachim Müller** aus Braubach sagt: „Ich begrüße ausdrücklich die Prüfung einer Alternativtrasse. Selbst der Einbau von Flüsterbremsen kann in den nächsten Jahren nicht die Zunahme der Züge kompensieren.“

Thomas Torkler/Michael Stoll