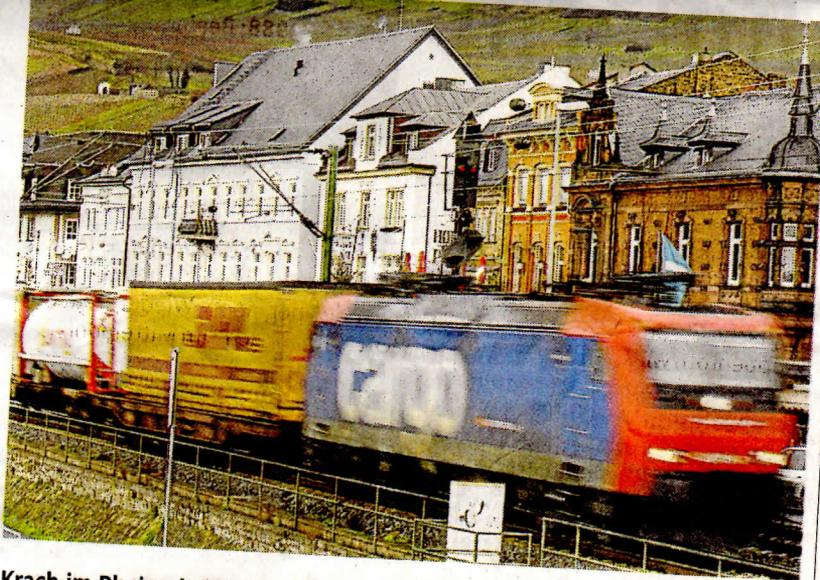


Als Prinz Friedrich Wilhelm Ludwig von Preußen in den 1840er-Jahren das Schweizerhaus zwischen Bingen und Bacharach hoch über dem Rheintal errichten ließ, war von den Problemen nichts zu hören. Auch heute stehen Wanderer an der Bergkante und bewundern den Blick hinunter auf das rechtsrheinische Assmannshausen und das Binger Loch. Ausblicke wie dieser auf das Unesco-Welterbe Oberes Mittelrheintal bezaubern Einheimische und Touristen gleichermaßen. Bis ein Güterzug heranrauscht und das Tal mit seinem unendlich schallenden Lärm erfüllt. Experten beziffern die Lärmbelastung durch Güterzüge auf mindestens 95 bis 98 Dezibel, ein Presslufthammer liegt bei 100 Dezibel.



Krach im Rheintal: Güterzüge sind seit Jahren ein massives Problem für die Anwohner, doch die Belastung könnte künftig noch zunehmen. Foto: dpa

Pro Tag: 200 Züge rechts, 80 links

Laut Angaben der Bahn fahren pro Tag „im Mittel“ rechtsrheinisch etwa 200 Güterzüge zwischen Troisdorf und Wiesbaden durchs Rheintal, dazu kommen linksrheinisch weitere 80 Güterzüge und die Personenzüge – Vertreter von Bürgerinitiativen nennen gut doppelt so hohe Zahlen. Montagnachmittags steigt das Aufkommen laut Bahn deutlich an und schwächt sich zum Wochenende hin wieder ab. „Der Güterverkehr ist stark konjunkturabhängig“, erklärt ein Bahnsprecher – entsprechend der anziehenden Konjunktur ist der Verkehr in den vergangenen Monaten wieder deutlich angewachsen. „Wir haben noch nicht ganz das Niveau von vor der Wirtschaftskrise erreicht.“

Für die Menschen im Tal ist längst eine Grenze überschritten. „Ich weiß, dass es die Leute verückt macht“, sagt der rheinland-pfälzische Infrastrukturminister Roger Lewentz, „ich bin selbst mit der Bahn und dem Güterverkehr aufgewachsen.“ Lewentz lebt als einziger Landespolitiker direkt im Rheintal. Er hat in seinem Heimatort Kamp-Bornhofen als betroffener Anwohner die Entstehung der Bürgerinitiative gegen Umweltschäden durch die Bahn um deren Vorsitzenden Willi Pusch mitbegleitet. „Mir ist es ein Anliegen, dass hier endlich etwas passiert.“ Ende März haben die Fraktionen von CDU, Grünen und SPD im Landtag einen Antrag eingebracht, der den Bahnlärm auf der Basis von drei Säulen künftig reduzieren soll: Angedacht sind die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise, die Umrüstung der Güterzüge auf lärmreduzierende Verbundstoffbremsen sowie die Erschließung einer Alternativstrecke zum Mittelrheintal.

Die neue Schienenregel wurde im Sommer 2009 im Grundgesetz

Der Bund sieht den Bedarf aber gerade bei der Suche nach einer alternativen Trasse derzeit offenbar als nicht gegeben an. Entsprechend verärgert hat Roger Lewentz bei der Verkehrsministerkonferenz in der vergangenen Woche erlebt, wie Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) Überlegungen zu einer Alternativstrecke zum Mittelrheintal abgelehnt hat.

Lewentz will gemeinsam mit seinem noch amtierenden hessischen Amtskollegen Dieter Posch (FDP) unter anderem eine Ausweichstrecke auf den Weg bringen, um das Rheintal zu entlasten. Denkbar ist beispielsweise eine Streckenführung parallel zur A 61 oder auch der A 3. Dies hatte Ramsauer vergangene Woche bei der Konferenz in Kassel unwirsch beiseitegewischt. Argument: Die zu erwartenden Widerstände gegen eine solche Entlastungsstrecke seien in der davon betroffenen Region zu groß. Später ruderte das Bundesverkehrsministerium zurück; Ramsauer ließ dann erklären, dass er eine Entlastungsstrecke keineswegs abgelehnt habe. Aber zunächst will er beispielsweise auf eine bessere Fahrzeugtechnik und den Bau niedriger Schallwände setzen.

Solche technischen Verbesserungen fordert auch Lewentz, auch hier sieht er die Bundesregierung deutlich in Verzug. Aber langfristig hält er vor allem eine Entlastungsstrecke für unumgänglich. „Dabei müssen wir nicht nur an die Route entlang der A 61 oder auch der A 3 denken, sondern auch an ganz andere Modelle, sofern sie technisch umsetzbar sind.“ Vorstellbar ist unter anderem, ein Zugformat zu entwickeln, das auf den bislang für Güterzüge als nicht überwindbar geltenden Steilstrecken der ICE-Trasse zwischen Frankfurt und Köln

nisterium Rheinland-Pfalz)

fahren könnte. „Das Mittelrheintal kann möglicherweise auch sehr weitläufig umfahren werden“, sagt der Minister. Genauso könnte die „Eifelstrecke“ Trier-Gerolstein-Euskirchen-Köln geeignet modifiziert werden. Diese und weitere Ideen sollen geprüft werden, das Land will 2013 anmelden, dass im Zuge des neuen Bundesverkehrswegeplans potenzielle Ausweich- und Umfahungstrecken erörtert werden. Der neue Bundesverkehrswegeplan soll 2015 in Kraft treten. Zuspruch erhielt Lewentz am Wochenende durch ein Schreiben des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann (Grüne), der sich offen dafür zeigte, dass eine Ausweichstrecke für das Rheintal gesucht wird.

Kommt 2017 der Gotthard-Tunnel?

Die Zeit drängt, denn die Baumaßnahmen am Gotthard-Basistunnel schreiten voran. Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat), die 1989 von der Schweizer Regierung beschlossen wurde, wird mit 57 Kilometern Länge als längster Eisenbahntunnel der Welt dem Güterverkehr eine neue Dimension eröffnen. Zurzeit wird erwartet, dass das gigantische Bauprojekt im Gotthard-Massiv um das Jahr 2017 abgeschlossen sein wird.

Sobald die Neat fertiggestellt ist, fließt der Güterverkehr barrierefrei vom Mittelmeer Richtung Nordsee, beispielsweise vom Hafen in Genua an der ligurischen Küste Italiens zum belgischen Großhafen Antwerpen. Und falls bis dahin nicht die Weichen entsprechend gestellt wurden, mit vollem Lärmvolumen durch das Nadelöhr Mittelrheintal. Nicht nur den Wanderern am Schweizerhaus bei Bacharach dürfte das die Freude am Unesco-Welterbe nehmen.

erreichen: Ausgabenkurzung. Die

der Frank zur U benss

Ohn meit mun über Wirc twitt

Fac

Der

Daniel stieg. wenn gereic die Fa



Da

Besu Groß zogin burg

Firm Der l über

Neue Justir sein

Vi



Bor

Pok

Pius welt

Borin ähnl

viel

Poke

nich

