

Bau der Alternativtrasse dauert Jahrzehnte

Verkehr Länder: Bund muss Pläne vorantreiben – Vier Varianten liegen zur Analyse vor – Kurzfristig hat Schutz vor noch mehr Bahnlärm Priorität

Von unserer Chefredakteurin
Ursula Samary

■ **Mittelrhein.** Lärmschutzwände, das Schleifen von Schienen und Schienenabsorber – sie sollen kurzfristig den unerträglichen Bahnlärm in der Welterbelandschaft senken. Darin ist sich der Beirat „Leiseres Mittelrheintal“ einig, in dem Bund, Bahn, Länder, Abgeordnete wie Bürgerinitiativen vertreten sind. Doch Abgeordnete, Rot-Grün in Mainz und Schwarz-Grün in Wiesbaden wie auch die Bürgerinitiativen wollen parteiübergreifend mehr: Langfristig müssen die lauten Güterzüge raus aus dem Tal – auf eine Neubaustrecke. Dies fordert auch die Industrie- und Handelskammer Koblenz seit Jahren, weil der Wirtschaftsfaktor Tourismus unter dem Lärm leidet und es in dem Nadelohr zum Problem wird, immer mehr Fracht pünktlich zu liefern.

Da aber für Machbarkeitsstudien, Planfeststellungsverfahren, Finanzierung und Bau schätzungsweise bis zu 30 oder 40 Jahre ins Land gehen, fordern die beiden Länder: Die Alternativtrasse muss in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden. Ansonsten rede man nicht mehr über eine Wartezeit „von bis zu 40, sondern von 50 Jahren“, mahnt Verkehrsminister Roger Lewentz (SPD).

Deshalb warnt der CDU-Bundestagsabgeordnete Peter Bleser als Initiator des Beirats auch vor vorschneller Hoffnung und „Wolkenkuckuckschtern“. Ihm ist wichtig, dass eine heiße Diskussion, in welchem Korridor eine Neubaustrecke liegen könnte, nicht den Zwang

vernebelt, den Menschen am Mittelrhein möglichst schnell das Leben erträglicher zu machen – mit Lärmschutz, in den 80 bis 100 Millionen Euro zu investieren sind. Da eine Güterverkehrsstrasse „null regionale Bedeutung hat“ und Züge nur vorbeirauschen, „will ich die Gemeinde sehen, die beim Bau vor ihrer Haustür Hurra ruft“. Für ihn hat der Lärmschutz erste Priorität – und damit auch ein Tunnel bei Oberwesel, der Güterzüge umleitet.

Doch Länder wie Bürgerinitiativen machen Druck, dass der Bund nicht auf Zeit spielt und

„Ich will die Gemeinde sehen, die beim Bau vor ihrer Haustür Hurra ruft.“

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Peter Bleser erwartet eine heiße Diskussion, wenn die Pläne für eine Neubaustrecke für Güterzüge in einer Region tatsächlich sehr konkret werden.

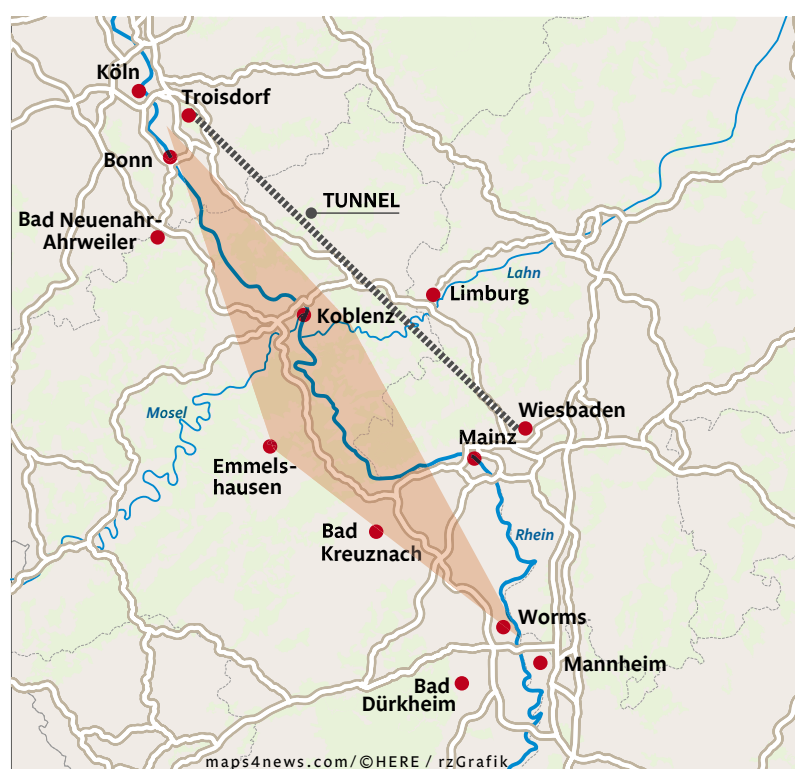
mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 Fakten für eine Neubaustrecke setzt. Entschieden ist noch nichts, aber immerhin hat das Bundesverkehrsministerium dem Beirat drei grobe Korridore vorgestellt, in denen rechts oder links des Rheins eine Neubaustrecke gebaut werden könnte – siehe die Grafiken, die Geländeauschnitte in Hunsrück/Eifel und Westerwald skizzieren. Die geschätzten Kosten liegen bei etwa 7,3 Milliarden Euro in dem Umfeld der ICE-Strecke, zwischen 8,2 Milliarden und 11 Milliarden Euro bei den Varianten, die Eifel und Hunsrück queren. Die vierte

Alternative, für die der Rheingauer CDU-Bundestagsabgeordnete Klaus-Peter Willisch schwärmt, gilt als utopisch: Ein mehr als 100 Kilometer langer Tunnel zwischen Troisdorf/St. Augustin bis Wiesbaden/Mainz-Bischofsheim. Den hat sich der Bonner Planer Rolf Niemeyer ausgedacht. Was Willisch an der Art „Suezkanal auf der Schiene“ so beeindruckt: Der Westerwald-Taunus-Tunnel wäre kürzer, müsste etwa auf dem Niveau des Mittelrheintals keine großen Höhen überwinden – und würde vor allem niemanden stören. Seine Kostenschätzung von 4,3 Milliarden Euro für den längsten Eisenbahntunnel der Welt bewerten die Ministerien in Mainz und Berlin aber als stark untertrieben. Der Beirat hat in Lorch über die Varianten nicht diskutiert, er erwartet Konkretes für Dezember.

Die Verkehrspolitiklerin der Grünen, Jutta Blatzheim-Roegler, eint mit SPD wie CDU: „Wir müssen darauf vorbereitet sein, dass mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels bis 2020 noch mehr Güterzüge ins Rheintal rauschen.“ Deshalb habe Rheinland-Pfalz auch die Ertüchtigung der Strecke zwischen Trier und Köln angemeldet, die „etwas entlasten könnte“. Die Zäsur folgt 2020 auf jeden Fall: Dann schließt die Schweiz ihre Grenze für laute Züge. Spätestens dann müssen Wagons auf der Achse Rotterdam-Genua auf leise Bremssysteme umgerüstet sein.

Die Konzeption für den Eisenbahnkorridor finden Sie unter www.ku-rz.de/korridor

Die möglichen Varianten



Die Kosten für diese Variante in dem Eifel-Hunsrück-Korridor mit einer Anbindung an die Moselstrecke werden auf rund 11 Milliarden Euro geschätzt. Die gestrichelte Linie markiert zudem den Vorschlag eines Tunnels, der auf gerader Linie Troisdorf und Wiesbaden verbindet. Der Planer schätzt die Kosten auf 4,3 Milliarden Euro. Fachleute gehen aber von mindestens 17 Milliarden Euro aus. Dieser Plan wurde vom Ministerium noch nicht vorgestellt.



Auch in diesem Korridor liegt eine Neubaustrecken-Variante, die in Höhe von Treis-Karden eine Anbindung an die Moselstrecke vorsieht, ebenso ein Ausbau der Strecken Bingen – Wörth und Langenlonsheim – Ockenheim. Die angedachten Kosten liegen grob bei etwa 8,3 Milliarden Euro. Ob hier das Mittelrheintal auf der wichtigen Verkehrsachse zwischen Rotterdam-Genua entlastet wird? Entschieden ist noch nichts. Alle Varianten gehören zu den Erststudien, die dem Bundesverkehrswegeplan vorgeschaltet sind.



In diesem Korridor könnte eine Neubaustrecke entstehen, die Troisdorf und Mainz-Bischofsheim verbindet. Die grobe Kostenschätzung des Gutachters liegt bei 7,3 Milliarden Euro. Vor dem Bau der Schnellbahnstrecke Köln-Frankfurt ist diskutiert worden, ob sie auch für Güterzüge genutzt werden könnte. Dies wurde damals wegen der erheblichen Steigungen aber ausgeschlossen.

cherweise auch ein höheres Gefährdungspotenzial.

Dieses Argument greift auch Axel Simonis, Kreisfeuerwehrinspekteur des Westerwaldkreises, auf. Er hat Zweifel daran, dass wenn Gefahrguttransporte über eine Strecke durch den Westerwald rollen, der jetzt existierende Gefährdungszug im Ernstfall ausreicht,

der an den drei Standorten Ransbach-Baumbach, Höhr-Grenzhausen und Rennerod stationiert ist. „Ich gehe davon aus, dass dann zusätzliche Mittel notwendig werden, über deren Höhe ich allerdings nur spekulieren könnte“, so Simonis. Auf jeden Fall sieht er für diesen Fall aber bereits im Vorfeld Gesprächsbedarf mit der Bahn.

Tunnel „wäre am besten“

Interview Bau mit Aufschlag auf die Fracht finanzieren

Der Vorsitzende der Bürgerinitiative Mittelrhein gegen Umweltschäden durch die Bahn und Mitglied im Beirat Leiseres Mittelrheintal, Willi Pusch, hält in der Diskussion um eine Alternativtrasse einen Tunnel zwischen Troisdorf und Wiesbaden für die beste Lösung.



Willi Pusch, BI-Chef

Alternativtrassen für die Bahnstrecke durch das Mittelrheintal sind jetzt im Gespräch. Damit könnte wahr werden, was Sie und Ihre Mitstreiter seit Jahren fordern.

Wir begrüßen es sehr, dass alle Lärmschutzmaßnahmen, die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen sind, jetzt glücklicherweise umgesetzt werden sollen. All dies aber sind nur kurzfristige Lösungen, um das Mittelrheintal zu entlasten. Die einzig sinnvolle Lösung ist eine Alternativtrasse. Und wir sind froh, dass darüber jetzt gesprochen wird.

Welche Streckenführungen sind angedacht, und welche Lösung präferieren Sie?

Es wurden zwei neue Bahntrassen durch die Eifel vorgestellt. Eine andere Lösung wäre die Reaktivierung der Rhein-Ruhr-Sieg-Strecke. Die vierte Möglichkeit wäre ein Tunnel durch den Westerwald. Alle vier Trassen sind meiner Meinung nach realistisch und machbar. Jetzt muss man sehen, welche Lösung die kostengünstigste beziehungsweise die sinnvollste ist. Mit der Rhein-Ruhr-Strecke bekommen wir nicht den gesamten Verkehr aus dem Rheintal heraus. Die Strecke durch die Eifel ist sehr lang. Ich halte die Tunnellösung durch den Westerwald mit Einfahrt bei Troisdorf und Ausfahrt bei Wiesbaden-Ost für die beste Variante. Sie ist auch die kürzeste.

Ein Projekt, das nach ersten Berechnungen mit Kosten in Höhe zwischen 7,5 und 11 Milliarden Euro beziffert wird. Wie soll das finanziert werden?

Die Trasse ist schon lange ein Thema. Deshalb haben wir uns als Bürgerinitiative auch Gedanken über eine Finanzierung gemacht. Man könnte pro Gütertonne, die auf der Rhein-Strecke transportiert wird, einen geringen Beitrag von etwa 3 Cent Aufschlag erheben. Nach rund 15 Jahren, so haben wir errechnet, würde sich damit die Investition für die Alternativtrasse amortisieren. Das Projekt müsste zwar vorfinanziert werden, aber letztlich würden die Nutzer der Bahntrasse, nämlich die Wirtschaft, sie zahlen.

Mit welchem Zeitrahmen rechnen Sie für den Bau einer Alternativtrasse?

Wichtig ist, dass das Projekt jetzt in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen wird. Wenn dies gelingt, kann die Planung beginnen. Ich schätze, das würde etwa zehn Jahre dauern. Weitere zehn Jahre für den Bau, dann könnte in 20 bis 25 Jahren der Güterverkehr aus dem Rheintal verschwunden sein.

Maßnahmen gegen Lärmschutz in Höhe von 80 Millionen Euro sollen jetzt aktuell verwirklicht werden. Haben Sie keine Sorge, dass diese Pläne in den Hintergrund rücken oder ganz fallen gelassen werden, mit dem Argument, dass eine Alternativtrasse gebaut wird?

Die Sorge habe ich nicht. Denn der Zeitrahmen ist einfach zu lang. Wir können keine 20 oder 25 Jahre so weiterleben wie bisher. Es muss jetzt etwas geschehen.

Die Fragen stellte Karin Kring

Mittelrhein sieht eine Perspektive

Reaktionen Vor dem Bau einer Alternativtrasse nehmen viele die Bahn in die Pflicht

Von unseren Chefreportern
Volker Boch und Markus Kratzer

■ **Region Mittelrhein.** Positiv reagieren die Entscheider links und rechts des Rheins auf den Vorstoß für eine mögliche Alternativtrasse. „Es ist eine langfristige Perspektive, die wir mit viel Hoffnung verbinden“, erklärt **Bertram Fleck**, Landrat des Rhein-Hunsrück-Kreises und Vorsteher des Zweckverbandes Welterbe Oberes Mittelrheintal, „aus der vagen Absicht muss eine konkrete Zielformulierung entstehen, die sich im Bundesverkehrswegeplan niederschlägt und auch im Handeln“. Für Fleck ist nicht entscheidend, wo eine Trasse verlaufen könnte, sondern dass sie überhaupt konkret ins Auge gefasst wird. „Der Verkehr muss raus aus dem Tal, das ist ein Projekt für Jahrzehnte“, sagt der Landrat, der auch vom Koblenzer Oberbürgermeister **Joachim Hofmann-Göttig** Unterstützung erhält: „Für Koblenz ist der Bahnlärm ein echtes Problem, insbesondere in Ehrenbreitstein, Pfaffendorf, Horchheim und ganz besonders in Stolzenfels. Dabei geht es nur um den Güterverkehr, vor allem nachts. Diesen Verkehr eines Tages aus dem Mittelrheintal herauszubekommen, ist ein unterstützenswertes visionäres Projekt.“

Bei allen Spekulationen über eine neue Trasse behält Fleck aber die Realität im Blick. „Die konkreten Ziele zur Reduzierung des Lärms von heute müssen weiter und mit großem Nachdruck verfolgt werden“, sagt er mit Blick unter anderem auf die Umrüstung aller Waggon auf die sogenannte leise Sohle bis 2020. „Solche Maßnahmen haben große Priorität.“

Der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Bad Breisig (Kreis Ahrweiler), **Bernd Weidenbach**, will sich mit großen Plänen für alternative Trassen noch nicht so recht befassen, solange die sich im Stadium „könnte“ bewegen. Er hat vielmehr direkte Forderungen an Bahn und Bund. 2003 wurde in Bad Breisig und Brohl mit dem Bau von Lärmschutzwänden begonnen, die Arbeiten sind aus Sicht der Verwaltung und der Bürger bis heute nicht abgeschlossen. „Es fehlen noch etliche Meter. Die Arbeiten wurden eingestellt, als das Geld für das Projekt ausging“, sagt Weidenbach. Erst im August wurde die jüngste Resolution im Verbandsgemeinderat verfasst, endlich die fehlenden Lärmschutzwände nachzurüsten.

Gäbe es irgendwann eine neue Trasse, könnte dies der Region einen großen Schub geben. „Die Gäste sind begeistert von unseren Burgen, den tollen Fahrrad- und Wanderwegen und was die Region sonst noch bietet. Auch die gute Erreichbarkeit und Vernetzung durch den Schienenpersonennahverkehr zählen zu den Standortvorteilen am Rhein. Aber der Lärm der Güterzüge zerstört viele positive Eindrücke“, sagt **Claudia Schwarz** von der Tourismusorganisation Romanischer Rhein, „der Bahnlärm stellt meiner Meinung nach das größte Hindernis für die touristische Entwicklung des Mittelrheintals dar.“

Auf der rechten Rheinseite sieht man eine potenzielle Trasse entlang der ICE-Schnellbahnstrecke und der Autobahn 3 eher nüchtern **Gabi Wieland**, Stadtbürgermeisterin von Montabaur, hält es grundsätzlich für sinnvoll, Strecken zu bündeln. Allerdings verweist sie auf ei-

ne schwierige Trassenführung für den Güterverkehr entlang der ICE-Strecke. „Die extremen Höhenunterschiede zu überwinden, würde riesige Kosten verursachen“, erklärte die CDU-Landtagsabgeordnete im Gespräch mit unserer Zeitung. Sie regt auch an, gründlich zu überprüfen, ob man nicht an einem Ort den Lärm reduziere, an anderer Stelle aber ein Problem schaffe. Wieland betont aber auch, dass eine Gütertrasse durch den Westerwald Chancen biete. „Wenn wir hier einen Umschlagplatz bekämen, könnten heimische Betriebe und Unternehmen davon profitieren“, führt sie aus.

Die Stadt Limburg reagiert sehr zurückhaltend auf die jetzt bekannt gewordenen Pläne. „Ein solches Vorhaben muss erst einmal konkret geprüft werden, sagt **Jürgen Dumeier**, Leiter des Amtes für Verkehrs- und Landschaftsplanung. Auch er verweist auf die besondere topografische Situation entlang der Autobahn und sieht hier die Bahn in der Pflicht, gesetzlich vorgegebene Lärmschutz-Grenzwerte einzuhalten.

Für **Hans-Werner Breithausen**, Bürgermeister der Verbandsgemeinde Rengsdorf (Kreis Neuwied), ist die Prüfung alternativer Trassen zunächst einmal ein positives Signal an die Menschen im Mittelrheintal, dass man sich über eine Entlastung Gedanken macht. „Eine solche Trasse entlang der ICE-Strecke zu prüfen, ist legitim, zumal dort ja Grundeinrichtungen vorhanden sind, die sicher Kosten sparen würden“, erklärt er auf Anfrage. Allerdings sieht er in dem durch Bahntrasse und Autobahn vorgegebenen engen Korridor durchaus auch Probleme, mög-