

Hat die Alternativtrasse für Güterzüge noch Chancen?

Milliardenprojekt als Entlastung für den Mittelrhein: Großunternehmen BASF und Boehringer winken ab, doch IHK fordert baldigen Planungsbeginn

Von Tim Kosmetschke

Mittelrhein. Am Mittelrhein macht sich Ernüchterung breit: Die Hoffnung, dass lärmende Güterzüge künftig nicht mehr durch das in Teilen als Weltkulturerbe geschützte Tal poltern, sondern über eine tunnelreiche Alternativtrasse durch Westerwald und Taunus rollen, ist durch die Erkenntnisse einer kürzlich vorgestellten Machbarkeitsstudie nicht unbedingt gewachsen. Welche Chancen hat die Trasse noch?

Auf den beiden Bahnstrecken im Mittelrheintal – also auf der linken und rechten Rheinseite zusammen – sind nach Angaben der Bahn am Tag bis zu 300 Güterzüge unterwegs. Kein Wunder also, dass ein Bahnsprecher zur Bedeutung der Strecke sagt: „Das Mittelrheintal ist Bestandteil einer der wichtigsten europäischen Achsen im Zugverkehr.“ Das Problem: Unmittelbar neben den Gleisen wohnen immer noch viele Menschen – und es machen Touristen aus aller Welt dort Urlaub, auf Campingplätzen, in Hotels und Ferienwohnungen. Sie alle sehen sich um den Schlaf gebracht, Bahnlärm ist das bestimmende Thema im Tal. Ohne Hoffnung auf Besserung?

Nicht ganz. Jahrzehntelange Bestrebungen etlicher Bürgerinitiativen und aus der (Kommunal-)Politik zeigen durchaus Wirkung – in Form von Lärmschutzwänden, geförderten Geräuschreduzierenden Fenstern, weiteren baulichen Maßnahmen an den Schienen (zum Beispiel Schienenstegdämpfer) sowie Verbesserungen beim rollenden Material. „Allein für das Jahr 2024 werden für die Lärmsanierung deutschlandweit 185 Millionen Euro bereitgestellt“, betont das Bundesverkehrsministerium. Und mit Bezug auf das Mittelrheintal ergänzt das Haus von Volker Wissing (FDP): „Seit 1999 hat der Bund im Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal insgesamt 65 Millionen Euro in den Lärmschutz investiert.“

Lang erwartete Machbarkeitsstudie

Doch richtig Ruhe könnte es nach Ansicht vieler Bahnlärmaktivisten erst geben, wenn ein Großteil der Güterzüge gar nicht mehr durch das enge Tal rollen würde, sondern über eine neu zu bauende Alternativtrasse abgewickelt würde. Nun wurde eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums von Fachleuten erarbeitet wurde (wir berichteten).

Ergebnis in Kurzform: Die mit einer Alternativtrasse zu erzielenden Effekte für den Bahnverkehr würden die Investitionskosten nicht ausgleichen. Selbst bei der aus Sicht der Studienautoren günstigsten Variante der Trasse lägen die Kosten bei 6,8 Milliarden Euro. Dabei würden die Züge nur aus dem Oberen Mittelrheintal (südlich von Neuwied) herausgehalten. Die von Aktivisten präferierte „große Lösung“ wird mit 9,9 Milliarden Euro beziffert. Hinter beide Zahlen ist ein großes Fragezeichen zu setzen –



Momentaufnahme aus Kaub: Ein Güterzug fährt unmittelbar an den Häusern der Altstadt vorbei. Seit Langem wird über eine Entlastungstrasse für das Rheintal diskutiert, doch wie realistisch sind solche Wünsche?

Foto: Thomas Frey/dpa (Archivbild)

es sind nur Schätzungen, und sie sind bereits mehrere Jahre alt.

Doch wie kann überhaupt der Nutzen einer Alternativtrasse berechnet werden? Welche Rolle spielen dabei die Bedürfnisse der Menschen am Rhein? Bahnlärmkritiker Willi Pusch zeigte sich im Gespräch mit unserer Zeitung bemerkenswert illusionsbeseitigt, als er sagte, dass „wegen uns paar Lärmgeplagten“ ein solches Milliardenprojekt wohl kaum angepackt würde. Pusch hoffte auf Fürsprecher in der Industrie: „BASF, auch Boehringer – die machen sich jetzt schon Sorgen um ihre Versorgung mit Rohstoffen. Der Rhein führt an immer mehr Tagen Niedrigwasser, und Lkw sind auch nur bedingt eine Alternative – bei den vielen Brückenschäden. Eine gute Bahnanbindung würde helfen.“

Ist das so? Wir haben bei den angesprochenen Firmen nachgefragt – und eher Zurückhaltung gespürt. BASF antwortet auf die Frage nach der Alternativtrasse ausweichend: „Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für BASF und den Standort Ludwigshafen ein entscheidender

Wettbewerbsfaktor. Insoweit begrüßen wir Investitionen in die Erüchtigung der Verkehrsinfrastruktur, und zwar in alle drei Verkehrsträger: Straßen, Wasserwege und das Schienennetzwerk.“

Dabei spielen Züge für den Chemiegiganten durchaus eine wichtige Rolle: Rund 28 Prozent des jährlichen Transportvolumens werden über die Schiene abgewickelt – im Werk in Ludwigshafen werden nach Angaben einer Sprecherin rund 400 Bahnwagen täglich abgefertigt, das sind durchschnittlich zehn eingehende und zehn ausgehende Züge pro Tag. „Der Schienengüterverkehr ist als effizienter und nachhaltiger Verkehrsträger von hoher Bedeutung, um beispielsweise Produktionsstandorte der BASF in Europa zu versorgen“, so die Sprecherin.

32 Prozent der Transporte entfallen auf Lkw, bleiben 40 Prozent auf Binnenschiffen. Ist die BASF wegen der häufigen Niedrigwasserphasen am Rhein also beunruhigt? Nein: „Schwankende Rheinpegel und auch kürzere Phasen von Niedrigwasser auf dem Rhein sind nicht ungewöhnlich. Die Logistik

der BASF ist darauf eingestellt und kann solche Niedrigwasserphasen dank unserer Resilienzmaßnahmen, die wir nach dem extremen Niedrigwasser 2018 umgesetzt haben, effektiv meistern.“ Aus Ludwigshafen kommt also kein konkretes Wort zu den Alternativtrassenplänen.

Boehringer kommt klar

Das immerhin ist bei Boehringer Ingelheim anders. Beim Pharmariesen sind die Pläne durchaus bekannt, teilt eine Sprecherin auf Anfrage mit. Aber: „Aus Sicht des Unternehmens haben sie gegenwärtig keinen Einfluss auf die internen Planungen.“

Grundsätzlich prüfe Boehringer Ingelheim regelmäßig Ansätze zur Verlagerung von seinen Transportwegen zu mehr Güterverkehr auf die Bahn, leistungsstärkere Bahnanbindungen begrüße das Unternehmen wegen der Klimafreundlichkeit. Die Bahnanbindung in Ingelheim schätzt Boehringer indes als gut ein. Auch Niedrigwasser verursache keine Anlieferungsprobleme – die Mengen, die per Schiff

kommen, sind nicht groß, und es gibt Alternativen.

Jedenfalls: „Ein Ausbau der aktuellen Nutzung des Güterzugverkehrs ist nicht vorgesehen“, so die Sprecherin unter Verweis auf besondere Rahmenbedingungen, die es bei der forschenden Pharmaindustrie gibt, beispielsweise bestimmte Temperaturen, die bei Transporten eingehalten werden müssen, was auf dem Bahnweg nicht immer konstant funktionieren.

Die von Bahnlärmaktivist Pusch erhoffte Fürsprache aus den Großunternehmen fällt also aus. Und doch kann er die Wirtschaftslobby durchaus auf seiner Seite wissen. Arne Rössel, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Koblenz, sagt nämlich im Gespräch mit unserer Zeitung: „Bei langfristiger Betrachtung halten wir es als IHK für sehr angebracht, bald mit der Planung einer Alternativtrasse zu beginnen – es sei denn, die Bahn geht davon aus, dass es auf der bestehenden Trasse am Mittelrhein auch für die erwarteten deutlichen Steigerungen im Güterverkehr in den kommenden Jahren ausreichend Kapazitäten gibt. Das bezweifle ich allerdings – ich kenne ausschließlich Stimmen, die von einer hohen Auslastung sprechen.“

Also: Nach Rössels Sichtweise muss die Alternativtrasse allein schon deshalb kommen, weil die vorhandenen Gleise bald schlicht nicht mehr genügen, um die anfallenden Mengen zu transportieren. Wir haben bei der Bahn nach der aktuellen Auslastung gefragt – die Antwort eines Sprechers lautet: „Bitte haben Sie Verständnis, dass

wir aus Wettbewerbsgründen keine weiteren streckenbezogenen Daten zur Auslastung veröffentlichen.“ Er verweist an die Bundesregierung. Eine Antwort aus dem Bundesverkehrsministerium steht noch aus, allerdings hieß es von dort schon im Kontext der Machbarkeitsstudie, dass zu erwartende Steigerungen im Güterverkehr auf den vorhandenen Gleisen im Tal umsetzbar seien (siehe Zusatztext).

Ändert sich die Auslastung?

Und doch stellt sich die Frage, ob die (zukünftige) Auslastung das Fenster für die Alternativtrasse öffnet, nachdem die Machbarkeitsstudie die Tür dafür zugeschlagen hat. Immerhin hat das Bundesverkehrsministerium zuvor auf eine Anfrage unserer Redaktion zu möglichen nächsten Schritten in der Sache geantwortet: „Sobald sich die prognostizierte verkehrliche Auslastung der Strecken im Untersuchungsraum in Zukunft wesentlich verändert, können die in der Studie ermittelten Trassierungsvarianten, insbesondere die Vorzugsvariante, für die Durchführung einer erneuten Bewertung herangezogen werden.“

IHK-Chef Rössel meint sowieso: „Man kann aus unserer Sicht die Alternativtrasse nicht allein aus der Nutzen-Kosten-Perspektive beurteilen. Es sind auch geografische Gründe, die dafür sprechen – irgendwo müssen die Güterzüge ja fahren. Es muss also darum gehen, die Alternativtrasse rechtzeitig zu planen, die relativ gesehen den höchsten Nutzen bringt.“

Er hofft, dass Fehler der Vergangenheit jetzt nicht wiederholt werden: „Im Rückblick muss man sagen: Es wäre gut gewesen, wenn man bei der Planung der ICE-Trasse durch den Westerwald auch eine Güterzugtrasse vorgesehen hätte. Das hat man damals aber verworfen. Nun ist es zu spät, die Steigungswinkel der ICE-Strecke sind zu steil für Güterzüge.“ Er fügt an: „Es ist im Übrigen aus unserer Sicht ebenso wichtig, dass die Mittelrheinvertiefung kommt, also die Abladeoptimierung, wie es aus Gründen der ‚Political Correctness‘ offiziell heißt. Sie ist für den Gütertransport auf dem Rhein immens wichtig. Wenn Sie in den Bundesverkehrswegeplan schauen, werden Sie kaum eine Maßnahme mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis finden. Wir bedauern es, dass dieses Projekt immer wieder verzögert wird.“

Viele Hintergrundgründe zur Trasse finden Sie online bei uns unter

www.ku-rz.de/alternativtrasse

oder wenn Sie den nebenstehenden QR-Code mit der Kamera Ihres Smartphones scannen. Für RZ-Komplett-Abonnenten sind alle digitalen Angebote auf rhein-zeitung.de ohne Mehrkosten inklusive – Registrierung und sämtliche Infos dazu unter www.rhein-zeitung.de/komplett



Wie die Machbarkeitsstudie zu ihrer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kommt

Hohe Investitionskosten, wie sie bei der Alternativtrasse anfallen würden, „werden in der Regel mit größeren verkehrlichen, auch umweltverehrlichen Entlastungen oder der Beseitigung von Kapazitätsengpässen begründet“, erklärt ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums auf Nachfrage unserer Zeitung. Mit Blick auf die Mach-

barkeitsstudie stellt er allerdings in Bezug auf eine Alternativtrasse klar: „Verkehrliche Entlastungen finden statt und konnten in der Grobbewertung nachgewiesen werden. Allerdings fehlt es im Untersuchungsraum an größeren Kapazitätsengpässen, sodass durch die neue Strecke keine wesentlichen Mehrverkehre für die Schiene ge-

wonnen werden können. Das prognostizierte und zukünftig erwartete Verkehrsaufkommen ist mit den vorliegenden Kapazitäten im Mittelrheinraum umsetzbar.“ Weiter heißt es: Außerdem seien auf parallelen Strecken Ausbaumaßnahmen bereits vorgesehen, die zu einer Entlastung des Mittelrheintals beitragen würden. red

Sven B.: Waffen wurden „untergeschoben“

Angeklagter im Prozess um geplante Lauterbach-Entführung schiebt verdecktem Ermittler Verantwortung zu

Koblenz. Im Prozess um einen geplanten Umsturz in Deutschland hat einer der Angeklagten ausgesagt, ein verdeckter Ermittler habe der angeklagten Gruppe namens „Vereinte Patrioten“ Waffen „untergeschoben“. „Es ist falsch, wenn die Anklage behauptet, wir hätten nach Waffen und Beschaffungswegen gesucht“, sagte der aus Brandenburg stammende Sven B. vor dem Oberlandesgericht Koblenz. Der einzig geplante Waffenkauf sei auf die Initiative des verdeckten Ermittlers zurückzuführen.

Vier Männern und einer Frau wird vorgeworfen, eine inländische Terrorvereinigung gegründet zu haben oder darin Mitglied gewesen

zu sein. Die Gruppe soll einen großflächigen Stromausfall, die Entführung von Bundesgesundheitsminister Karl Lauterbach (SPD), den Umsturz der deutschen Regierung und eine neue Verfassung nach dem Vorbild des Deutschen Kaiserreichs 1871 geplant haben.

Der verdeckte Ermittler spielt bei dem Koblenzer Prozess eine entscheidende Rolle. Denn er war nach einem früheren Beschluss des Bundesgerichtshofs monatelang im unmittelbaren Umfeld der Beschuldigten eingesetzt. Einer der Ange-



Sven B. in Handschellen Foto: Frey/dpa

klagten hatte ihn außerdem unmittelbar vor seiner Festnahme zu einem Waffengeschäft getroffen.

Der in der DDR aufgewachsene Angeklagte B. sagte: „Was die Stasi niemals gemacht hätte: Sie hätte niemandem Waffen verkauft, um Ermittlungserfolge zu bringen.“ Die Anklage sieht den 55-Jährigen aus Brandenburg als einen der Rädelführer der Gruppe und ordnet den Mann, der eine Offiziersausbildung bei der Nationalen Volksarmee der DDR absolviert hat, einem militärischen Arm der

Gruppe zu. B. wiederholte am Donnerstag, dass er sein Handeln nicht bereue. „Nein, ich kann und werde nicht bereuen, für die Freiheit einzustehen“, sagte er vor Gericht.

In einem abgespielten Video seiner früheren Vernehmung erzählte er frei von den Plänen der Gruppe. So berichtete er von der geplanten Lauterbach-Entführung. Der Gesundheitsminister sei bei einer Umfrage bestimmt worden. Bei einer TV-Show könne man ihn „wunderbar öffentlichkeitswirksam aus dem Verkehr ziehen“, sagte B., sich selbst bezeichnete er in dem Video als „Russland-Freund“, seine politische Einstellung als „kritisch“.

Mona Wenisch

Unimedizin: Neuer Leiter für die Orga-Analyse

Man will Eindruck der Befangenheit vermeiden

Mainz. Die vom rheinland-pfälzischen Gesundheitsministerium in Auftrag gegebene Analyse der Organisation der Universitätsmedizin Mainz bekommt einen neuen Projektleiter. Das Klinikum ist von internen Konflikten gebeutelt. Aufsichtsrat und Vorstand der Unimedizin hätten sich gemeinsam darauf verständigt, dass jeder Eindruck der Befangenheit vermieden werden solle, auch wenn es objektiv keinen Anlass für einen Leitungswechsel gebe, teilte das Gesundheitsministerium in Mainz am Donnerstag mit.

Der Partner sei gebeten worden, einen anderen Projektleiter einzusetzen. Zuvor hatten die Zeitungen der VRM darüber berichtet.

An der Unimedizin schwelt ein Konflikt zwischen den Leitern einzelner Kliniken und dem kaufmännischen Vorstand. Vor einiger Zeit war das Beratungsunternehmen Roland Berger damit beauftragt worden, nach Schwächen in der Organisation des größten Krankenhauses von Rheinland-Pfalz zu suchen. Vonseiten der Klinikdirektoren kam im Anschluss der Vorwurf auf, dass der zunächst bestimmte Projektleiter ein früherer Weggefährte des kaufmännischen Vorstandes sei. dpa