

Das Rumpeln im Rheintal

VON THOMAS AGTHE, 03.10.06, 07:06h

Bonn / Remagen - Die Bahn sorgt für Unruhe im Rheintal - namentlich in Bonn und den südlicher gelegenen Ortschaften: Nicht nur, dass die Bürger sich Tag und Nacht durch den Lärm der Personenzüge und der schier endlosen Güterzüge behelligt fühlen - Bahnchef Hartmut Mehdorn hat auch noch angekündigt, dass gerade auf den Schienen entlang dem Rhein der Güterverkehr deutlich zunehmen wird. Viele Bürger sind entsetzt, und manche Politiker sehen gar den Status des Mittelrheintals als Weltkulturerbe in Gefahr. Oder sie fürchten, dass bei einer Zunahme des Güterverkehrs auf den Gleisen die Touristen ausbleiben.

Udo Kampschulte, in der Düsseldorfer Verwaltung Sprecher des Unternehmens, sagt auf entsprechende Fragen, dass die Zahl der Güterzüge in den kommenden Jahren auf den linksrheinischen Gleisen um rund 20 Prozent steigen wird. Im Rechtsrheinischen, so sagt er, sei die Zunahme „vernachlässigbar“ klein. Mautgebühren und steigende Spritpreise haben eine Entwicklung angeschoben, die Umweltschützer schon seit Jahrzehnten erhoffen: Die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene.

Die betroffenen Anlieger sowie die örtlichen Politiker fordern angesichts dieser Aussichten verstärkten Lärmschutz. Der Bonner Bundestagsabgeordnete Ulrich Kelber (SPD) hat seine Abgeordneten-Kollegen aus der Rheinschiene angesprochen. „Jeder hat in seinem Wahlkreis das gleiche Problem. Und wir müssen was tun.“ Der Bahnlärm und seine Vermeidung müssten Schwerpunktthemen der Verkehrspolitik werden.

Und wenn es nach dem Willen des Landrats des Kreises Ahrweiler, Jürgen Pföhler (CDU) geht, auch „Chefsache“ des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers Hendrik Hering (SPD). Pföhler kennt die Klagen der Bürgermeister der Rheinkommunen, die bei dem „Bahnriesen“ kein Gehör finden. Also hat er mit den Bürgermeistern Wolfgang Kroeger (Sinzig), Bernd Weidenbach (Bad Breisig) und Herbert Georgi (Remagen) dem Minister einen Brandbrief geschrieben. Die Politiker befürchten, dass die Bahn plane, den linksrheinischen Güterverkehr „viel massiver auszuweiten, als bisher in der Öffentlichkeit bekannt gegeben wurde“. Der Landrat und die Bürgermeister argwöhnen, dass die Bahn eine „Salami-Taktik“ anwende und ein Prozess in Gang gesetzt werde, „der die Lebens- und die Standortqualität der betroffenen Menschen und Kommunen nachhaltig schädigt“. Hering solle derartigen Plänen mit dem ganzen Gewicht der Landesregierung „entschieden entgegenreten“.

In Bonn, wo die Tagesrate an durchfahrenden Zügen langsam, aber stetig auf die Dreihunderter-Marke wächst, will man den Protest gegen den Bahnlärm auf eine breite Basis stellen. Derzeit bemüht sich die Verwaltung nach Angaben des Planungsamts-Sprechers Klaus-Peter Nasner um ein Städtebündnis gegen den Zuglärm. Man erhofft sich zumindest zusätzliches Geld für Schutzwände und den Austausch von Fenstern.

Udo Kampschulte kann Politikern und Anliegern keine Hoffnung auf kurzfristige Lösungen machen. „Die gibt es nicht.“ Wohl aber berichtet er, welche Hilfen es geben wird. Zwischen Köln und Wiesbaden entstehen zahlreiche Lärmschutzwände. Auch sollen rund 40 000 Fenster schalldichter gemacht werden. Dies werde zum weitaus größten Teil bis 2008 erledigt sein und koste rund 100 Millionen Euro, sagt Kampschulte. Lärminderung kann aber auch an den Güterzügen selbst betrieben werden. Und zwar mit der

„Kunststoffverbund-Klotzbremse“, bei lärmgeplagten Bürgern als „Flüsterbremse“ bekannt. Güterwaggons, die mit dieser Bremse ausgerüstet werden, fahren erheblich leiser als die derzeit übliche „Grauguss-Klotzbremse“.

Gute 4000 Euro kostet die Umrüstung eines einzigen der rund 135 000 Güterwaggons der Bahn. Ulrich Kelber will nun erreichen, dass das Lärmschutzprogramm des Bundes künftig auch die Möglichkeit von Zuschüssen zur Umrüstung der Waggons enthält. Ein Jahrzehnt eifrigen Bremsen-Umbaus, so Kelber, könne die Lärmlast auf den Rheinstrecken glatt halbieren.

Eine von vielen Bürgern und örtlichen Politikern geforderte Lärmschutzmaßnahme hat freilich keine Aussicht auf Erfolg - die nämlich, dass die Bahn ihre Güterzüge an den Ortsdurchfahrten von 100 Stundenkilometern auf 60 oder gar 50 herunterbremst. Das hätte, wie Udo Kampschulte erklärt, verheerende Folgen. Angesichts der Vielzahl der Ortsdurchfahrten gäbe es nur noch Bummeltempo, und die Bahn als umweltfreundlicher Transporteur von Waren aller Art wäre nicht konkurrenzfähig. Die Folge: Güterverkehr wandert zurück auf die Straßen. „Das will doch nun wirklich niemand“, sagt Udo Kampschulte.

<http://www.ksta.de/jks/artikel.jsp?id=1159354621916>

FENSTER SCHLIESSEN

Copyright 2006 Kölner Stadt-Anzeiger. Alle Rechte vorbehalten.