Rheingau – Proteste gegen Bahnlärm immer lauter

Von Oliver Bock, FAZ vom 1. November 2006

Die Unterschriftensammlung gegen den zunehmenden Bahnlärm im Rheingau und im Mittelrheintal stößt auf eine große Resonanz in der Region. Nicht nur die Kommunen unterstützen die Aktion, auch private Initiativen wollen sich beteiligen. Inzwischen haben sich beispielsweise die Rheingauer Apotheker entschlossen, gemeinsam bei ihren Kunden um Unterstützung zu bitten.

Wie berichtet, sollen binnen vier Wochen möglichst viele Unterschriften gesammelt werden. Zudem soll vor der Bundesverkehrsministerkonferenz am 22. und 23. November in Berlin der Druck auf den Bund und die Bahn erhöht werden. Der Erste Kreisbeigeordnete und stellvertretende Vorsitzende des Zweckverbands „Welterbe Oberes Mittelrheintal“, Karl Ottens (CDU), zeigt sich nur eine Woche nach Beginn der Aktion „überwältigt“ von dem Zuspruch der Bürger und der Gäste in der Region.

Ottens zufolge melden sich inzwischen auch vermehrt Bahnanlieger, die über die Lärmbelästigung hinaus Schäden an ihren Häusern befürchten, weil Schwertransporte und die Umrüstung der Bahntrasse mit Betonschwellen zu vorher nicht gekannten Erschütterungen führten.
Zum Thema

„Niedergang der Kulturlandschaft“

Ottens sieht in der inzwischen bundesweiten Aufmerksamkeit für das Thema Bahnlärm eine wichtige Unterstützung. Partei- und länderübergreifend seien zudem zahlreiche Bundestagsabgeordnete in Berlin vorstellig geworden. Zwischenzeitlich liege zudem die Antwort von Ministerpräsident Roland Koch (CDU) auf eine Resolution des Zweckverbandes vor. Koch habe ebenso wie Ministerpräsident Kurt Beck (SPD) Verständnis für die Sorgen der Bahnanlieger geäußert. Koch verweise aber auf EU-Recht, das wenig Möglichkeiten zur Verringerung der Transportmenge lasse.

Ottens hingegen fürchtet den „blanken Horror“, wenn über das heutige Maß hinaus die Bahn AG nach Fertigstellung des Lötschberg- und St.-Gotthard-Tunnels durch eine Steigerung des Gütertransports Waren von den Mittelmeerhäfen durch das Rheintal nach Rotterdam schleusen will. Dann würde der „Niedergang der Kulturlandschaft“ eingeläutet. Die Unterschriftensammlung soll laut Ottens bis 25. November fortgeführt und das Ergebnis an Bahnchef Hartmut Mehdorn übergeben werden. Die meisten Bürgermeister wie der Oestrich-Winkeler Paul Weimann (CDU) haben inzwischen ausdrücklich die Unterschriftenaktion gegen den Bahnlärm begrüßt und Geschäfte, Handwerks- und Gewerbebetriebe um Unterstützung gebeten.

Auf Kreisebene hat die SPD die Aktion zwar ebenfalls befürwortet, die von der CDU vorgelegten gleichlautenden Anträge an die Gemeindevertretungen und Stadtverordnetenversammlung aber als „korrekturbedürftig“ bezeichnet. Die SPD will den CDU-Vorstoß modifizieren, weil sie es für „illusorisch“ hält, die künftig höhere Streckenkapazität nicht auch für den Güterverkehr nutzen zu wollen. Ein auch von der CDU diskutiertes Nachfahrverbot hätte nach Einschätzung der SPD zur Folge, daß dann die Zugfolge tagsüber noch dichter wäre und die Bahnübergänge „praktisch permanent geschlossen“ seien. Denkbar seien aber „lärmabhängige

Trassenpreise“. Für den Fall, daß der seit 90 Jahren diskutierte Rüdesheimer Bahntunnel im nächsten Jahr nicht definitiv eine Chance auf baldige Umsetzung erhalte, befürwortet die SPD den Bau einer Unterführung für die Rheinuferstraße.

Fortschritte beim passiven Lärmschutz

Mit dieser Position hat sich die SPD scharfe Kritik vor allem der FWG eingehandelt, die den Sozialdemokraten Parteipolitik beim Thema Bahnlärm vorwirft. Die SPD-Fraktion im Kreistag spiele sich „in unerträglicher Weise“ als Lobbyist für die Bahn AG auf. Die Proteste der Bevölkerung entlang des Rheins würden zudem dazu benutzt, gegen die Tunnelplanung in Rüdesheim Stimmung zu machen. Dabei verliere die SPD aus dem Blick, daß der Tunnel Teil einer Umgehungsstraße für die Bundesstraße 42 in Rüdesheim sein werde. Die von der SPD vorgeschlagene bloße Unterführung der Gleise trage deshalb zur besseren Bewältigung der Verkehrsströme nicht bei, da die Autos dann nach wie vor mitten durch Rüdesheim fahren müßten. Zudem wäre auch eine Unterführung statt eines Bahntunnels nicht schneller zu verwirklichen. Die SPD solle sich daher bei Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) für die Einhaltung des 1998 geschlossenen Finanzierungsvertrages zum Tunnelbau einsetzen. Gegenwärtig sei es wohl gerade der schwierige Bahnübergang bei Rüdesheim, der die Bahn davon abhalte, noch höhere Taktfrequenzen einzuführen und somit noch mehr Lärm in die Region zu tragen.

Derzeit seien täglich mehr als 190 Güterzüge auf der rechtsrheinischen Strecke unterwegs. Die Bahn plane aber mit nahezu 400 Zügen. Dies bedeute mehr als 16 Stunden täglich ohrenbetäubenden Lärm und unerträgliche Erschütterungen. Mit dem Ziel, diese Ausweitung des Bahnlärms zu verhindern, haben sowohl die SPD-Fraktion als auch die CDU-Fraktion in Oestrich-Winkel unterdessen jeweils eigene Forderungs- und Maßnahmenkataloge vorgelegt. Nach der Modernisierung der Bahnstrecke dürfe die Zahl und Länge der Güterzüge nicht erhöht werden. Es müßten moderne und lärmarme Züge und Waggons eingesetzt und alle technischen Möglichkeiten zur Lärminderung ausgeschöpft werden, heißt es unisono. Sinnvoll seien die Einführung eines Nachtfahrverbots für Güterzüge und das Erheben einer lärmabhängigen Streckennutzungsgebühr.

Zumindest beim passiven Lärmschutz gibt es in Oestrich-Winkel jedoch Fortschritte. Wie die Stadt mitteilt, hat der Bau der Schallschutzwände entlang der Bahnlinie in Oestrich-Winkel begonnen. Start war in der Eisenbahnstraße. Parallel dazu beginnen im November die Arbeiten zwischen Römer- und Dillmannstraße sowie in der Friedhofstraße. Auf der Rheinseite laufen schon seit Mitte Oktober die Arbeiten zwischen Hallgartener Straße in Richtung Hattenheim. Die Arbeiten auf der Bergseite können nur vom Gleis aus in der Nacht ausgeführt werden, weshalb die Anwohner mit nächtlichem Lärm rechnen müssen. Die Rammarbeiten sollen während einer Totalsperrung der Gleise vom 11. bis 13. November in mehreren Schichten stattfinden. Bei einer zweiten Totalsperrung vom 25. bis 27. November werden die Pfosten montiert. Nach der Weihnachtspause werden die bergseitigen Schallschutzwände bis Mitte Mai 2007 fertig gebaut. Im Anschluß daran beginnen die Arbeiten auf der Rheinseite.