

# Bahnlärm: Bürgerinitiative schaltet Unesco ein

Vorsitzender Willi Pusch sieht Verstoß gegen den Welterbevertrag von 2002: Landespolitik hat sich zur Reduzierung des Geräuschpegels verpflichtet – Tal droht zu entvölkern

**Mit Beginn des neuen Jahres verstärken die Mittelrheiner ihren Kampf gegen den Bahnlärm. Im Superwahljahr fordern mehrere Initiativen die Politiker auf, endlich Nägel mit Köpfen zu machen.**

MITTELRHEIN. Die Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn wendet sich in ihrem Bemühen, den Lärm im Tal zu reduzieren jetzt an das Unesco-Zentrum in Paris. An die dortige Leiterin für die Sektionen Europa und Nordamerika, Mechthild Rössler, schreibt Willi Pusch, Vorsitzender der Initiative: „Der einmaligen, in mehr als 2000 Jahren gewachsenen Kulturlandschaft droht die Gefahr der Zerstörung.“

## Zugfrequenz stark erhöht

„Nach dem Willen der Bundesregierung sollen die beiden Bahnstrecken am Mittelrhein in den Ausbau der wichtigsten europäischen Güterverkehrsschlagader von Rotterdam nach Genua einbezogen werden. Ab dem Jahre 2012 fahren dann täglich mehr als 600 Güterzüge durch das Rheintal, viermal mehr als im Jahr 2000, dem Jahr der Antragstellung zur Aufnahme in die Welterbeliste“, ist im Brief zu lesen.

Statt, wie im Welterbevertrag von 2002 vom rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium angekündigt, wurde der



**Hunderte Meter lang sind die Güterzüge, die sich lärmend durchs enge Mittelrheintal schlängeln. Wie hier in Hirzenach fahren die Züge dicht an den Häusern vorbei.**

Bahnlärm nicht weiter reduziert, sondern mit zunehmender Güterzugfrequenz und Geschwindigkeit bis zur Unerträglichkeit erhöht. Das führt zu einer Entvölkerung des Rheintals und lässt die Kulturschätze ungenutzt verkommen und verrotten. Laut Pusch fahren bereits heute dreimal so viele Güterzüge durch das Tal wie noch 2002. Auch hat sich das Wagenma-

terial der Deutschen Bahn entgegen des Welterbevertrages nicht verbessert. Pusch wirft der Bahn vor, dass es „von langer Hand“ geplant worden sei, den schnelleren Personenverkehr aus dem Rheintal herauszuholen, um Platz zu schaffen „für den langsameren und unerträglich lauten Güterverkehr“. Durch die ICE-Trasse Köln-Frankfurt ist der Personen-

verkehr im Tal deutlich reduziert worden, schreibt der Vorsitzende der Bürgerinitiative an die Unesco-Vertreterin. Dadurch ist die Anbindung für Touristen schlechter. Die frei gewordenen Trassen sind sofort mit Güterzügen belegt worden.

Mit dem zunehmenden Güterverkehr und dem davon ausgehenden Lärm werden die Lebensqualität und der

Erholungswert des Rheintals ins Negative umgekehrt. Entsprechend leiden der Tourismus und die Wirtschaft im Rheintal. Die Bevölkerung hat dadurch nicht ausreichend Arbeit vor Ort und die Berufspendler müssen den Weg zur Arbeit mit dem Auto zurücklegen, da der Personennahverkehr verringert wurde. Somit steigt der Individualverkehr, statt, wie im Welterbeantrag gefordert, reduziert zu werden.

„Der Bahnlärm entvölkert das Tal und lässt damit keinen Raum für die Nutzung und den Erhalt der Kulturgüter. Neben den hohen Lärmpegeln, die von den Zügen ausgehen und die Menschen von hier vertreiben, sind die erheblichen Erschütterungseinwirkungen auf die Natur und auf die Gebäude als nachhaltige Gefährdung des Weltkulturerbes Oberes Mittelrheintal anzusehen“, klagt Pusch. Jeder der bis zu 2000 Tonnen schweren Güterzüge verursacht Schwingungen, die weit in die Orte und Rheinhänge hineinreichen.

Dreimal sind im Jahr 2008 Berghänge abgerutscht, die herabstürzenden Felsmassen haben Menschen gefährdet, Gleise verschüttet und Gebäude beschädigt. Pusch: „Nicht auszudenken, was passiert, wenn vorbeifahrende Züge von abrutschenden Hängen oder herunterfallenden Felsbrocken getroffen

werden und dadurch Menschenleben gefährdet werden oder wenn einer der täglich mit Tausenden von Tonnen Gefahrgütern beladenen Güterzüge (Benzin, Chemikalien, Sprengstoffe, Munition) von einem Steinschlag oder Bergrutsch erfasst wird.“

Um das einigermaßen zu verhindern, zerstöre die Bahn auch das optische Bild der denkmalgeschützten Landschaft und ihre Natur. Flächendeckend werden gewaltige Stahlseile, Stahlträger und Stützmasten mit Fangnetzen in die Berghänge des Naturschutzgebietes gestellt, kilometerlange Stahlgitter und Ketten sollen die Berge sichern.

Sie verändern das von der Unesco geschützte Landschaftsbild am Rhein vollständig und konnten dennoch gegen die gewaltigen Naturkräfte bisher nur wenig ausrichten. „Herabstürzende Gesteinsmassen haben die Sicherheitstechnik unter sich begraben. Flächendeckende Betonhänge ersetzen nun dort die Natur. Seit dem Jahr 2000 gab es fünf schwere und mehrere kleine Erdbeben“, rechnet Pusch vor.

Die Menschen reagieren auf die unerträglichen, von der Bahn ausgehenden Umweltbelastungen. Sie verlassen die Städte und Dörfer. Pusch: „Immobilien in der Nähe der Bahntrasse sind wertlos, Wohnungen oder

Häuser können nicht verkauft oder vermietet werden. Sie verfallen und verändern so Jahrtausende alte Siedlungsstrukturen.“

Investitionen zum Erhalt der Kulturdenkmäler können aufgrund der Rentabilität nicht mehr getätigt werden. „Die Unesco hat dieses wunderbare Tal zum Welterbe ernannt, um es für nachfolgende Generationen in seiner Schönheit zu bewahren und zu erhalten. Jedoch macht das nur Sinn, wenn auch Menschen in diesem Tal leben.“

## Auch Touristen klagen

Auch die Touristen beklagen die vom Bahnverkehr ausgehenden unerträglichen Belastungen durch Lärm und Erschütterungen und reagieren darauf. „So ist festzustellen, dass Touristen auf dem sehr gut frequentierten Rheinstieg die Übernachtung in den Höhengemeinden vorziehen, während viele Beherbergungsbetriebe in den Talgemeinden leer stehen“, erklärt Pusch und fügt an: „Im Tal ist die Verweildauer der Gäste deutlich gesunken, auch die Anzahl der Gastbetriebe geht zurück. Die in Bahnnähe gelegenen Häuser werden gemieden.“ Dadurch fehlen die zur Modernisierung und zum Erhalt oder Ausbau attraktiver touristischer Betriebsstrukturen notwendigen Einnahmen. „Ein Qualitätstourismus ist unmöglich geworden.“