

HINTERGRUND



Bummelbahn bremst Alpen-Turbo

TRANSIT In Deutschland wird der transeuropäische Güterverkehr gedrosselt und den Menschen dennoch zur Qual

Das Mittelrheintal ist ein Nadelöhr im transalpinen Güterverkehr. Züge müssen hier hindurch – und machen den Menschen das Leben zur Hölle.
Foto: Andy Ilmberger – Fotolia

Von Rainer H. Schlender

DARMSTADT/MAINZ. Güter gehören auf die Schiene. Kein Verkehrspolitiker, dem dieser Satz nicht flott über die Lippen kommt. Das Problem: Soweit es Deutschland betrifft, ist dieser Slogan ebenso schnell vergessen wie ausgesprochen.

Bei der Eröffnung des Gotthard-Tunnels in der Schweiz hat die verkehrspolitische Bummelmei Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) in eine recht peinliche Lage gebracht. Sie ist zwar geübt darin, unangenehme Dinge so vernuschelt auszusprechen, dass sie niemandem wehtun. In diesem Fall aber blieb ihr nichts anderes übrig, als nach einem ausführlichen Lob der schweizerischen Zuverlässigkeit unter den Augen der versammelten Staatsgäste zu bekennen: „Wir wissen, dass wir verspätet sind.“

Denn die Schweiz hat unter Aufbietung aller Kräfte für zwölf Milliarden Franken ein Jahrhundertwerk geschaffen, das den Ruhm ihrer Bergbauingenieure mehr und den europäischen Wirtschafts- und Warenverkehr wie ein Turboaggregat beschleunigt.

Das ist das Problem. Der Alpen-Turbo drückt eine unablässig steigende Zahl von Containern und rumpelnden Güterwaggons auf die deutschen Schienenwege, die entweder ihre Kapazitätsgrenzen längst erreicht haben oder so forsch durch Siedlungsgebiete führen, dass die dort lebenden Menschen sich schon jetzt vom Höllenlärm der Bahn terrorisiert fühlen. Manchmal kommt auch beides zusammen. Eine weitere Zunahme des Verkehrs würde das Maß des Zumutbaren sprengen.

Deshalb sollten die Engstellen in Deutschland beseitigt werden und neue Strecken abseits von Wohnsiedlungen für Entlastung sorgen. Dazu hatte sich die Bundesregierung in einem Staatsvertrag verpflichtet. Aber „das wird noch dauern, das muss man ehrlicherweise sagen“, bekannte Merkel am Fuße des Gotthard-Massivs.

Die Industrie in China oder Japan und die von ihnen verschifften Container werden darauf nicht warten. Wie Wasser im Felsen suchen sich Warenströme ihre Wege; Hindernisse werden notfalls gesprengt.

Jetzt kommen auch noch die Gigaliner

Das gilt etwa für die Beschränkungen im Straßengüterverkehr. So säumig Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) beim Ausbau der Schienenwege ist, so entschlossen hat er vor wenigen Tagen die Zulassung von sogenannten Gigalinern verfügt. Diese überlangen Straßenmonster werden dazu beitragen, dass Lastwagen ihre tragende Rolle im Güterverkehr auch in Zukunft behaupten können – auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer und zulasten der Umwelt.

Immerhin macht der Überlandverkehr auf den Autobahnen einen Bogen um die Siedlungszentren, wohingegen die Bahn aus historischen Gründen gern mitten hindurch brettet. Die Schienen-Anrainer empfinden es deshalb nicht als unangenehm, dass der Anteil der Bahn am Warentransport seit Jahr und Tag deutlich unter 20 Prozent liegt – und dass Minister Dobrindt wohl nicht den



Ehrgeiz hat, nachhaltig etwas daran zu ändern.

Gleichwohl wird der Bahnverkehr zunehmen, dem die entspannte, beinahe ebene Passage durch den Gotthard auf der transeuropäischen Magistrale zwischen Genua und Rotterdam eine halbe und nach der für 2020 geplanten Eröffnung des Ceneri-Tunnels im Tessin eine ganze Stunde Zeitgewinn schenkt – außerdem die Möglichkeit, mehr und längere Züge zu günstigeren Kosten auf die Reise zu schicken.

Im Einzugsbereich dieses Güterbahn-Korridors ist etwa die Hälfte der europäischen Industrie versammelt. Schon heute ist mehr als eine Milliarde Tonne Fracht auf der 1200 Kilometer langen Strecke zwischen Mittelmeer und Nordsee unterwegs. Experten rechnen

Maßnahme können die gut 150 000 Menschen im Mittelrheintal einstweilen nur träumen. Ihnen wird vorausgesagt, dass die Zahl der Güterzüge, die das enge Welterbetal passieren, von heute gut 300 um weitere 100 steigen könnte. Das liegt auch daran, dass Rotterdam in den Niederlanden mittlerweile einer der wichtigsten Seehäfen Italiens ist – und noch kräftig wachsen will.

Denn die Ladekapazitäten im ligurischen Hafen Genua sind ebenso beschränkt wie dessen Verkehrsverbindungen ins Hinterland. Viele Unternehmen empfinden es deshalb als günstiger, ihre Schiffe, aus Asien und durch den Suezkanal kommend, an Italien, Spanien, Portugal, Frankreich und Belgien vorbeifahren, in Holland löschen zu lassen – und die Container per Lastwagen oder Bahn anschließend zurück nach Südeuropa zu karren.

Der Gotthard-Turbo leistet diesem verkehrs- und umweltpolitischen Irrsinn noch Vorschub. Aber das kann man den tüchtigen Schweizern wirklich nicht zum Vorwurf machen.

damit, dass sich die Menge bis zum Jahr 2030 verdoppeln wird.

Aber erst noch einmal fünf Jahre später wird auf der deutschen Rheinstraße, die von Basel bis an die niederländische Grenze reicht, das Nadelöhr bei Rastatt beseitigt sein. Dort haben die Anwohner den Bau eines Tunnels erzwungen. Von solch einer humanitären

Flaschenhals Mittelrheintal

LÄRM Bürgernetzwerk empfiehlt Bau kleiner Tunnel

WIESBADEN. Die Strecke durchs Mittelrheintal hat die Bahn in den vergangenen Jahren bereits ertüchtigt. Die Schwellen wurden ersetzt, die Schienen ausgetauscht, Bahnübergänge modernisiert oder geschlossen und moderne Leit- und Sicherheitstechnik installiert, damit die Züge in noch kürzerer Folge die Strecke passieren können. An Wochentagen fahren bis zu 500 Züge auf den insgesamt vier Gleisen rechts und links des Rheins durch das enge Mittelrheintal.



Frank Gross hält die diskutierten Alternativstrecken nicht für realistisch.
Foto: Gross

INTERVIEW

Wenn die gesamte Strecke von Genua bis Rotterdam ausgebaut ist, werden es noch mehr werden. Darüber sprachen wir mit Frank Gross aus Boppard, Vorsitzender des Bürgernetzwerks „Pro Rheintal“.

Herr Gross, spüren Sie schon was von der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels?

Bis jetzt nicht. Aber das war auch nicht zu erwarten. Noch hakt es ja überall.

Die Menschen die vielfach direkt neben den Schienen wohnen, leiden aber schon heute.

Nirgendwo ist es lauter als am Mittelrhein. Die Züge rumpeln durch viele Kurven, im engen Tal hallt und schallt es. In der Nacht reißen Züge mit Maximalpegeln

so laut wie ein Presslufthammer die Leute aus dem Schlaf.

Was bringen die Lärmschutzmaßnahmen?

Es ist durch eine Reihe von Maßnahmen leiser geworden. Immer mehr Züge fahren mit Bremsen, die die Räder nicht aufrauen. Bis 2021 sind weitere Maßnahmen zur Lärminderung im Mittelrheintal geplant, unter anderem der Einbau von Schienenstegdämpfern und Lärmschutzwänden. Das alles wird den Lärm aber nur um zehn bis 15 Prozent reduzieren. Es müsste aber 30 Dezibel leiser werden.

Würde eine Alternativstrecke Entlastung bringen? Mehrere Varianten sind im Gespräch, unter anderem ein Tunnel durch Taunus und Westerwald. Er wäre doppelt so lang wie der derzeit längste Tunnel, der Gotthard-Basistunnel.

Sein Bau ist nicht realistisch. Andere Routen haben alle den Nachteil, dass sie über die Berge gehen. Die Züge, die jetzt mit mehr Ladung durch den Gotthard-Tunnel fahren können, werden dann wieder ausgebremst. Auch das wird so nicht kommen. Die einzige Möglichkeit, die ich sehe, ist der Bau einer Vielzahl kleiner Tunnel im Mittelrheintal, die den Güterverkehr an den Orten vorbeileiten. Das lässt sich ohne großen Planungsaufwand relativ schnell verwirklichen. Die leisen Personenzüge könnten weiter die alte Strecke nutzen. Dadurch würde, ohne dass die Anwohner darunter leiden, die Kapazität der Strecke erhöht.



„Nirgendwo ist es lauter als am Mittelrhein“, sagt Frank Gross aus Boppard, Vorsitzender des Bürgernetzwerks „Pro Rheintal“.
Archivfoto: dpa

Das Interview führte Barbara Diemel.

TRASSEDEBATTE IN SÜDHESSEN: DARMSTADT SUCHT ANSCHLUSS

► **Ziemlich genau zehn Jahre** ist es her, dass der letzte hessische Stolperstein für eine neue Schnellbahntrasse Rhein-Main/Rhein-Neckar ausgeräumt schien. Ende Januar 2007 verkündeten politische Würdenträger aus der Region um den damaligen Darmstädter Oberbürgermeister Walter Hoffmann (SPD) gemeinsam mit Bahnchef Hartmut Mehdorn die Einigung auf die sogenannte Konsenstrasse.

► Das war ein eingleisiger Bypass zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die ICE-Strecke. Putzig erscheint im Rückblick Meh-

dorns Einschätzung, ein Baubeginn 2010 und eine Inbetriebnahme 2014 seien realistisch.

► **Bis heute ist kein Meter Gleis** verlegt worden. Nicht einmal eine verwendbare Planung liegt vor. Die Konsenstrasse war Gegenstand erbitterter Debatten, bis sie nach dem Machtwechsel in Darmstadt beerdigt wurde. Doch nun scheint eine Exhumierung anzustehen.

► Denn die Forderung von **Hoffmanns Nachfolger Jochen Partsch** (Grüne), den kompletten Schnellzugverkehr über den Hauptbahnhof zu führen, wird sich nicht

erfüllen. Im neuen Bundesverkehrswegeplan ist die Schnellbahntrasse im vordringlichen Bedarf aufgenommen – als Mischverkehrsstrecke, also tagsüber von ICEs, nachts von Güterzügen genutzt.

► **Die Streckenführung** steht grundsätzlich fest: Die Gleise verlaufen südlich von Darmstadt unmittelbar neben der Autobahn A67, nördlich neben der A5.

► Auch eine **Nordanbindung Darmstadts** sowie die „Wallauer Spange“, also eine Verknüpfung mit der ICE-Strecke Frankfurt-Köln bei

Wiesbaden, sind bereits festgeschrieben.

► Das gilt nicht für eine **zusätzliche Südanbindung**, die erst den vollwertigen Anschluss Darmstadts an das ICE-Netz ermöglichen würde. Stadt, Region und Land Hessen fordern sie unisono und streben dafür eine Tunnel-Lösung an. Unklar ist auch noch der **Anschluss an die Bahnstrecke nach Mainz**; hier macht sich Weiterstadt für einen Verlauf entlang der A67 stark.

► Im Gespräch mit dieser Zeitung mahnt der frühere Staatssekretär

und Bahnexperte Klaus-Peter Güttler, dass die Neubastrecke auch aus **rechtlichen Gründen** überfällig sei.

► **Deutschland** habe sich in **Staatsverträgen** verpflichtet, mit Fertigstellung des Lötchberg- und des Gotthard-Basistunnels fristgerecht Anschlussstrecken bereitzustellen. Wegen langer Planungszeiträume und unvermeidlicher rechtlicher Auseinandersetzungen rechnet Güttler mit einer Inbetriebnahme „nicht vor 2030, vielleicht auch erst im Jahr 2035.“ (db)