

Aufstand gegen die Talibahn

FAZ vom 14.05.2011

Bei den rot-grünen Koalitionsverhandlungen in Mainz wurde hauptsächlich über Brücken gestritten. Der Bahnlärm im Mittelrheintal war schnell abgehakt. Lange haben die Bewohner dort stillgehalten. Doch die Aussicht auf weiter steigenden Güterverkehr lockt sie aus der Reserve. Vorläufig noch ganz gesittet.

Willi Pusch kommt total verschwitzt aus der Menschenmenge, die gerade den Bahnübergang in Rüdesheim blockiert. Sein sonst so akkurat auf die Seite gekämmtes, grau meliertes Haar ist verwuschelt. Hinter ihm bittet die Polizei die Blockierer freundlich, die Schienen zu räumen. Die bleiben aber sitzen und halten ihre selbstgebastelten Transparente hoch. Ein paar Meter von ihnen entfernt warten die Güter- und Personenzüge. Auch Pusch hat versucht, die Blockierer zur Aufgabe zu überreden. "So war das nicht geplant. Meine Nerven liegen blank. Hätte ich das gewusst, wären wir nie über die Schienen gegangen." Er hat Angst, dass die Blockade Konsequenzen für weitere Proteste hat. Als Vorsitzender der "Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn" ist er einer der Initiatoren der Demonstration.

Der 59 Jahre alte Pensionär weiß alles über Bahnlärm. Er kann vor allem unzählige Möglichkeiten aufzählen, wie er verringert werden könnte. Selbst technischen Analphabeten vermag er die Raffinessen von Niedrighallschutzwänden, Flüsterbremsen und Schienenschallabsorbern detailliert zu erklären. "Die Motivation für meine Arbeit fährt alle fünf Minuten hinter meinem Haus her", sagt er. Pusch ist, wie die meisten Menschen im Mittelrheintal, direkt vom Bahnlärm betroffen. Er will mit der Bürgerinitiative ein Sprachrohr für diese Menschen sein: "Die Anwohner haben ja keine Rechte gegen den Bahnlärm, also müssen wir dafür sorgen, dass sie welche bekommen."

Die Adressaten des Protests: Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und Bahn-Chef Rüdiger Grube. Kommunal- und Landespolitiker aller Parteien bekunden zwar Sympathien für die Bürgerinitiative, sehen sich aber außerstande, ihre Forderungen durchzusetzen. Bei den Koalitionsverhandlungen für die rot-grüne Regierung, die in der kommenden Woche antritt, waren der Moselübergang und die Rheinbrücke an der Loreley die großen Streitpunkte. Das Rheintal wird eher pflichtschuldig im Regierungsprogramm erwähnt - und zwar so, dass die heute Lebenden alle Hoffnungen auf Linderung ihrer Schmerzen fahrenlassen müssen: "Die Koalitionspartner fordern den Bund auf, alle notwendigen Schritte für die Umsetzung einer alternativen Güterverkehrsstreckenführung zur Entlastung des Mittelrheintals zu ergreifen." Pusch aber will nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag warten. "Mit der Demonstration wollen wir Druck auf die Entscheidungsträger aufbauen", sagt er. Es klingt sehr kämpferisch, aber nicht ganz so zuversichtlich.

Auch die übrigen Teilnehmer der Demonstration sind von zurückhaltender Art. Zum Beispiel der 76 Jahre alte Gerhard Wilbert, der aus dem rechtsrheinischen Osterspai angereist ist. Er trägt eine blau-weiße Baseballcap und wohnt seit 25 Jahren an den Schienen. Er geht zum ersten Mal in seinem Leben auf die Straße, um seiner Meinung Ausdruck zu verleihen. "Ich weiß nicht, ob es etwas bringt. Aber wenn man nichts tut, kann auch nichts passieren. Ich hoffe auf kleine Schritte, die unsere Situation verbessern. Aber es soll ja noch schlimmer werden." Seine Frau steht mit unglücklichem Gesicht dabei und nickt. Ältere Leute wie die Wilberts stellen die Mehrheit unter den Demonstranten. Jüngere haben vielfach schon das Weite gesucht. Die Älteren aber wollen sich nicht auch noch vertreiben lassen. Viele haben ihr ganzes Leben an den Schienen im Mittelrheintal verbracht. Auch für den 72 Jahre alten Hermann Nies aus Lorchhausen ist es das erste Mal, dass er an einer Demonstration teilnimmt. Er ist mit der Dorfgemeinschaft nach Rüdesheim gekommen. "Sonst passiert ja nichts. Wenn es noch mehr Güterzüge werden, dann ziehe ich um. Ich weiß nur nicht, wohin", sagt der Rentner ganz ruhig und bestimmt. Wut ist bei diesen Menschen nicht zu spüren. Sie haben Angst.

Angst machen ihnen die tonnenschweren, stählernen Kolosse, die Nacht für Nacht im Fünf-Minuten-Takt mit bis zu hundert Stundenkilometern durch die Ortschaften am Rhein scheppern. Angst und bang wird ihnen, wenn sie daran denken, dass es noch mehr werden sollen. In wenigen Jahren, wenn die neuen Eisenbahntunnel in der Schweiz fertiggestellt sind, soll ein noch größerer Teil des Güterfernverkehrs zwischen Rotterdam und Genua auf die Schiene verlagert werden. Auch der zusätzliche Verkehr muss dann durchs Mittelrheintal. Dabei ist es schon heute mit mehr als fünfhundert Zügen pro Tag die am meisten befahrene Bahnstrecke Europas. "Ich will hier im Tal leben", sagt etwa Pedit Matthies, "und mit diesem Lärm ist das nicht möglich." Sie trägt ein Schild, auf dem steht: "Bürgerwehr gegen TaliBAHN - Güterzüge raus aus dem Mittelrheintal." Nein, militant wolle sie deswegen nicht werden, sagt sie: "Aber die Güterzüge sind einfach Terror für uns. Das muss man so hart sagen."

Die Menschen, die unter dem Bahnlärm leiden, werden allerdings immer weniger. Viele flüchten aus dem Mittelrheintal. Die Bevölkerungszahl sank in den vergangenen zwei Jahrzehnten in manchen Gemeinden um mehr als dreißig Prozent. Das sieht man. In vielen Ortsdurchfahrten ist nur noch die Hälfte der Häuser bewohnt, etliche Wirtshäuser und Hotels stehen leer. In Niederheimbach, Stolzenfels oder Kaub macht sich der Niedergang besonders drastisch bemerkbar. Die Erschütterungen durch die Züge geben den meist historischen Gebäuden dann den Rest. Denn der Schieferstein bringt nicht nur die atemberaubenden Felsformationen des Tals hervor und verleiht dem Riesling seine besondere mineralische Note, er gibt auch die Erschütterungen der Züge direkt in die Fundamente der Häuser weiter. Dort steigen sie dann in Form von Rissen durch die Hauswände bis in die Giebel. Das Ergebnis: zerfallende Häuser und sinkende Immobilienpreise.

Genauso hart wie die Anwohner trifft es die Tourismusbranche, den wichtigsten Wirtschaftsfaktor der Region. "Ich bin am Ende", klagt ein Hotelier aus Rüdesheim-Assmannshausen, der aber nicht genannt werden will, weil er dann ein noch

schlechteres Geschäft erwartet. Nicht nur er und seine Kinder könnten nachts nicht schlafen: "Jeden Morgen stehen bei mir die Gäste an der Rezeption, die frühzeitig abreisen wollen, weil sie wegen des Krachs nicht schlafen können." Auf seiner Terrasse steht eine Messstation zur Ermittlung des Lärmpegels, aufgestellt vom Umweltministerium Hessen. 112 Dezibel werden dort als Spitzenwert gemessen. Das ist fast so, als ob hinter seinem Hotel ein Flugzeug starten würde. Sollte sich die Situation nicht bessern, will er aus seinem Haus ausziehen. Auch wenn das gegen seine Hotelier-Ehre geht: "Ich muss - alleine zum Wohl meiner Kinder."

Auf der linken Seite des Rheins geht es den Hoteliers nicht besser. In Bacharach, einst von Victor Hugo zur Hauptstadt der Rheinromantik ausgerufen, hat Andreas Stüber 1999 den ersten Prozess wegen des Lärms gegen die Deutsche Bahn geführt - erfolglos. Seitdem hat er sein Hotel mit allen Möglichkeiten der Schallschutztechnik ausgestattet: "Jetzt sind die Zimmer dicht wie in einem Flughafenhotel." Auf der Terrasse seines Hotels, direkt an den Gleisen sitzend, kann er seinen Gästen genau sagen, wie viele Schweizer Waggons in dem gerade vorbeigeratterten Güterzug mitgefahren sind. "Da merkt man, dass es leiser geht. Es muss nur gewollt werden." Die Schweizer Güterwaggons haben die Flüsterbremsen, die die Mittelrheinländer gerne an allen Güterzügen hören würden. Es ist aber immer noch nur ein marginaler Anteil der Züge mit dieser Technik ausgerüstet.

"Diese Tatenlosigkeit der Bahn und des Bundes kann ich nicht verstehen", sagt Stüber. So denken viele im Mittelrheintal. Einige treibt es auch zu Verzweiflungstaten. Ein Hotelier-Kollege von Herrn Stüber aus Bacharach schrieb im vergangenen Jahr wegen des zunehmenden Lärms eine E-Mail an die Bahn, in der er einen Bombenanschlag auf die Bahn ankündigte - mit seinem normalen E-Mail-Absender. Er wurde wegen eines abstrakten Gefährdungsdelikts zu einer Geldstrafe verurteilt. Das machte ihn für viele Mitleidende zu einem Robin Hood des Rheintals.

Mit solchen Praktiken wollen die Organisatoren des Protests aber nichts zu tun haben, auch nicht Frank Groß. Er ist Sprecher des Bürgernetzwerks "Pro Rheintal", das vor drei Jahren als Ableger eines Lions-Clubs entstand. Er leidet selbst unter dem Bahnlärm: "Sie können sich die Ohren mit Ohropax vollstopfen und in das leiseste Räumchen gehen - bringt alles nichts." Groß ist Geschäftsführer einer Werbeagentur und versucht den Kampf gegen den Bahnlärm strategisch anzugehen: "Nur Fähnchen hochhalten reicht nicht, da müssen andere Geschütze aufgefahren werden". Groß will bei den Entscheidungsträgern direkt ansetzen. Das nennt er Bürgerlobbyismus.

Der Beginn seiner Protestarbeit sei aber alles andere als einfach gewesen: "Zuerst galt es, ein Tabu zu brechen." Die Bürgermeister und Landräte hätten sich gegen die negative Berichterstattung über ihre Orte und Kreise gewehrt. "Auch die Hoteliers wollten am Anfang nichts mit dem Thema Bahnlärm zu tun haben, weil sie Einbußen erwarteten." Da musste er viel Überzeugungsarbeit leisten. "Mittlerweile haben aber alle verstanden, dass wir auf unser Problem aufmerksam machen müssen." Um die Argumente der Protestbewegung zu verstärken, setzt er auf wissenschaftlichen Beistand. Ende April trommelte seine Initiative in Boppard Experten zu einem Symposium zusammen, das die gesundheitsschädliche Wirkung des Bahnlärms thematisierte.

Doch die besten Argumente nutzen nichts. Die Anwohner haben keine gesetzliche Handhabe, mit der sie gegen den Bahnlärm gerichtlich vorgehen könnten. Schuld daran ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz. Darin sind zwei Festlegungen getroffen worden, die Willi Pusch, Frank Groß und die Anwohner verzweifeln lassen. Zum einen unterscheidet es zwischen Bahntrassen, die vor 1974 gebaut wurden, und den Neubaustrecken. Auf Bestandsstrecken, wozu die seit mehr als 150 Jahren existierenden Rheintrassen gehören, darf die Bahn im Durchschnitt tagsüber 70 Dezibel und nachts 60 Dezibel laut sein. Das sind zehn Dezibel mehr als auf Neubaustrecken - gefühlt sind sie aber doppelt so laut. Frank Groß bezweifelt, dass diese Festlegung verfassungskonform ist. Zum anderen gilt für die Bahn ein sogenannter Schienenbonus. Das bedeutet, dass bei Lärmmessungen der gemessene Wert um fünf Dezibel verringert wird - nur weil es Schienenverkehr ist.

Und so bleibt den Menschen lediglich ihr Demonstrationsrecht. Bis zur Blockade des Bahnübergangs erinnert der Demonstrationzug in Rüdesheim allerdings eher an eine Fronleichnamsprozession. Langsam und bedächtig schreiten die etwa siebenhundert Protestierer voran. Nur ein anhaltendes, leichtes Summen von Trillerpfeifen deutet auf eine profane Veranstaltung hin. Keine Gewalt. Keine Hassparolen. Keine Wutbürger. Selbst die 45 Minuten dauernde Blockade wird von vielen Mitdemonstranten als befremdlich wahrgenommen. "Das versteh ich jetzt aber nicht, dass die so was machen", meint etwa eine ältere Dame aus Rüdesheim kopfschüttelnd. Ihr Mann aber widerspricht ihr: "Sonst hört uns doch keiner".

Die Veranstaltung in Rüdesheim soll nur der Anfang sein, da sind sich Frank Groß und Willi Pusch einig. Kurzfristig wollen sie so erreichen, dass die Güterzüge in Ortschaften langsamer fahren müssen, vielleicht sogar, dass ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge durchgesetzt wird. Mittelfristig sollen alle Züge mit Flüsterbremsen und weiteren technischen Möglichkeiten leiser gemacht werden. Und langfristig bleibt das komplette Verschwinden der Güterzüge aus dem Mittelrheintal ihr Ziel.

Dafür müsste eine neue Strecke gebaut werden, was Jahrzehnte dauern würde. Bis dahin bleiben den Anwohnern nur zwei Möglichkeiten, die ihnen zumindest stundenweise absolute Ruhe garantieren, wie ein Anwohner in Niederheimbach mit einem Augenzwinkern erzählt: "Entweder es hat sich jemand vor den Zug geschmissen, oder es ist ein hoher Politiker zu Besuch im Mittelrheintal." Vor einem Monat kam Verkehrsminister Peter Ramsauer vorbei. Er inspizierte auch die Messstation ins Assmannshausen. Eine halbe Stunde lang - ohne dass ein einziger Güterzug durchfuhr.