

## Beirat soll keine Beruhigungspille sein

Von unserem Redaktionsleiter  
Michael Stoll

■ **Mittelrhein.** Der Ausgang des Verhandlungsmarathons am Freitag im Hotel Becker in Kamp-Bornhofen könnte die Situation der lärmgestressten Bahnanlieger im Rheintal endlich verändern. Schon in wenigen Wochen nimmt der „Beirat leiseres Mittelrhein“ die Arbeit auf. Ziele des neu geschaffenen Gremiums sind zum einen die Verbesserung des Dialogs zwischen betroffenen Anwohnern und den Beteiligten aus Politik und Bahnsektor. Zum anderen sind Maßnahmen zur weiteren, nachhaltigen Reduzierung des Schienenverkehrslärms im Mittelrhein zu entwickeln. Im Beirat sind die „Bürgerinitiative im Mittelrhein gegen Umweltschäden durch die Bahn“, „Pro Rheintal“, „Rheingaubund“, der „Verein zum Schutz gegen Immissionen im Neuwieder Becken“, das Bundesverkehrsministerium, die Verkehrs- und Umweltministerien der Länder Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, die Mitglieder des Deutschen Bundestages, Klaus-Peter Willsch, Gustav Herzog und Peter Bleser, sowie die Deutsche Bahn vertreten. Das Gremium wird vierteljährlich tagen.

„Die Gründung des Beirates Mittelrhein ist für uns von besonderer Bedeutung“, erklärt Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der

Deutschen Bahn. „Nur wenn es uns gelingt, im Dialog mit den Anwohnern wirksame Maßnahmen für die beiden Rheinstrecken zu identifizieren und deren Finanzierung sicherzustellen, werden wir auch in Zukunft Akzeptanz für den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr schaffen.“ Der Beirat will die Öffentlichkeit regelmäßig über den Fortgang seiner Arbeit infor-

mieren. In einer zentralen Arbeitsgruppe sollen konkrete Maßnahmenpakete für die einzelnen Ortsdurchfahrten sowie Umsetzungs- und Finanzierungskonzepte erstellt werden. Dieser Fachgruppe gehören Vertreter der Verkehrs- und Umweltministerien der Länder sowie Vertreter der Deutschen Bahn an. Darüber hinaus stellt der Arbeitskreis die enge Zusammenar-

beit und Abstimmung mit den Kommunen sicher.

Willi Pusch aus Kamp-Bornhofen, stellvertretender Vorsitzender des Beirates und Sprecher der Bürgerinitiative gegen Bahnlärm, erklärt, warum die Betrachtung der einzelnen Ortschaften so wichtig ist: „Bisher kamen Lärmschutzmaßnahmen immer nur vom Reißbrett. Die Topografie des Rheintals bringt

es aber mit sich, dass zum Beispiel eine Lärmschutzwand, die an der einen Stelle wirksam ist, an einer anderen wirkungslos bleibt oder den Lärm sogar noch verstärkt. Dies soll nun berücksichtigt und nach individuellen Lösungen für jeden Ort gesucht werden.“ Der neu gegründete Beirat entwickelt nun eine Dynamik, so Pusch, die dazu führt, dass es mit ersten Maßnahmen relativ schnell gehen könnte. „Wir sind auf einem verdammt guten Weg. Das hätte ich mir vor ein paar Jahren noch nicht träumen lassen“, so der BI-Vertreter.

Frank Gross vom Bürgernetzwerk „Pro Rheintal“ ist wie Pusch stellvertretender Vorsitzender des Beirates. Auch er hofft, dass man nun etwas für die Menschen tun könne, die unter dem Bahnlärm leiden. Allerdings will er neben der Beiratsarbeit weiter mit der Bürgerinitiative kämpfen. „Wir werden weitermachen und keinen Schritt zurückgehen.“ Eine Beruhigungspille für aufmüpfige Bürger soll der Beirat also nicht werden. Zu den zwei Dutzend Teilnehmern an der Gründungsversammlung des Beirates gehörte auch Peter Bleser, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Auch er ist zuversichtlich, „dass der Stein nun ins Rollen gebracht wurde“. Jetzt, so der CDU-Mann, müsse nur noch der Haushaltsausschuss in Berlin entsprechende Mittel freigeben.

### Kommentar

## Die Bahn steht unter Druck – und bewegt sich

**D**ie Bahn steht unter Druck. Ein zweites Stuttgart 21, diesmal am Rhein, kann und will das Management nicht erleben. Und Bahnchef Rüdiger Grube, schon vom Typus her anders gestrickt als sein Vorgänger, weiß um die Probleme in der öffentlichen Wahrnehmung, wenn Bürger wie du und ich erstmal auf der Schiene sitzen und lautstark protestieren. Fürs Image wäre das ein Gau, was es zu verhindern gilt. Auch deshalb der Dialog mit den Bürgern im neu gegründeten Beirat.

Gleichwohl: Die viel diskutierte Alternativtrasse als womöglich beste Lösung, sie wird noch Jahrzehnte auf sich warten lassen, wenn sie



Michael Stoll zur Gründung des „Beirates leiseres Mittelrhein“

überhaupt durchsetzbar und finanzierbar ist. Bis dahin aber nimmt der Güterverkehr im Rheintal vermutlich weiter zu. Auf diese Strecke kann die Bahn also nicht verzichten, auf dieser Route müssen die Züge rollen, und zwar ohne Störungen.

Man möchte dem Bahnchef ja gern abnehmen, dass er wirklich die Weichen stellen will, um das Unternehmen fit zu machen in Sachen Umwelt und Lärminderung. Kurzfristig geht es dem Konzern aber auch darum, dass am Gleis kein Aufruhr herrscht, womöglich mit Sitzblockaden und allem, was dazugehört. Von daher müssen betroffene Bürger, Kommunen und Länder jetzt erst einmal besänftigt werden,

ehe noch mehr Druck im Kessel ist. Lärmreduzierung um 50 Prozent bis 2020 wird also einhergehen mit der Zunahme an Güterverkehr auf den Trassen. Die Bürgerinitiativen und die Fachleute im Beirat sind gefordert, sich genau anzuschauen, was das für die Menschen im Rheintal bedeutet. Ein Nullsummenspiel wird niemand wollen.

Auch wenn vonseiten der Bahn also durchaus Eigeninteresse im Spiel ist, so ist mit der Gründung des Beirates dennoch eine entscheidende Marke erreicht, hinter die weder Bahn noch Politik zurück können. Schwellenängste sind überwunden. Bürgerinitiativen diskutieren auf Augenhöhe mit. Das Ziel ist formuliert.

Jetzt MUSS was geschehen, da ansonsten alle Beteiligten ihr Gesicht verlieren.