

11:43 | Gotthard-Tunnel

Am Rhein zahlt man den Preis für das Schweizer Meisterstück

Die Schweiz feiert die Eröffnung des Superprojekts. Doch an deutschen Bahnstrecken fürchten Menschen mehr Lärm und längere Güterzüge. Darunter leiden Tausende Anwohner – und ein ganz besonderer Ort. von

Hannelore Croll



Foto: dpa

Im Ranking der wichtigsten deutschen Tourismusziele ist das Welterbe Oberes Mittelrheintal auf Rang 20 abgerutscht

Kann ein Schmetterling, der in Brasilien mit den Flügeln schlägt, im fernen Texas einen Tornado verursachen? So sinnierte der US-Mathematiker und Meteorologe Edward Lorenz 1972 in einem legendären Vortrag – und hatte der Welt damit die wunderbare "Schmetterlingstheorie" beschert. Elegant versinnbildlicht sie, wie gewaltig und unkontrollierbar die Wirkung kleinster Ursachen sein kann, und vor allem: wie fatal.

"Mit dem Bau der neuen Gotthardbahn verwirklicht die Schweiz eines der größten Umweltschutzprojekte Europas", sagt stolz der Bauträger AlpTransit Gotthard AG, eine Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Was auf der Schiene tief im Bergbauch befördert wird, verqualmt oder verstopft schließlich beim Transport nicht oben die Straßen. Der Tunnel, so der ausdrückliche Hinweis, trage wesentlich zum Schutz der Alpen (Link: <http://www.welt.de/themen/alpen/>) bei.

Doch wenn dieser Schweizer Schmetterling nun also nach jahrzehntelangem Larvendasein seine Flügel öffnet und den Eidgenossen noch bessere Luft und noch grünere Wiesen beschert, droht ein paar Hundert Kilometer weiter nördlich tatsächlich ein Unwetter.

Mit dem Tunnel, der am Mittwoch offiziell eröffnet wird, fällt nämlich eine der größten Hürden für den Güterverkehr zwischen Mittelmeer und Nordsee. Vom kommenden Jahr an werden täglich 260 bis 300 Güterzüge das Gotthardmassiv durchqueren statt wie bisher maximal 180. Und viele der rumpelnden, lauten und immer länger werdenden Güterzüge müssen durch das enge Mittelrheintal, und dort über eine sage und schreibe 150 Jahre alte Trasse. Schon jetzt ist die Schienenstrecke die am stärksten befahrene in Europa, und das teilweise direkt vor den Schlafzimmerfenstern der Anwohner.

Von Planung keine Spur

Doch die Politik hat sich bisher um jegliche Planung gedrückt, dieses Nadelöhr zu entlasten. Statt Alternativen anzubieten oder auch nur mit Nachdruck zu suchen, werden eben einfach immer mehr Züge durch das Tal gejagt.

Mit seinem aktuellen Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) ([Link: http://www.welt.de/themen/alexander-dobrindt/](http://www.welt.de/themen/alexander-dobrindt/)) die Region sogar regelrecht geschockt: Die seit Jahren heftig geforderte Alternativgüterzugtrasse außerhalb des Mittelrheintals wurde nur als "Vorhaben mit potenziellem Bedarf" eingestuft – damit mit fast null Chance auf Realisierung.

"Wir fühlen uns von der Politik in Berlin verraten und verkauft", schimpfte ein Lokalpolitiker. Doch noch ist die Hoffnung nicht ganz erloschen, dass der Verkehrsminister bei der Vorlage seines endgültigen Plans noch ein Einsehen mit einer der schönsten Landschaften Deutschlands haben könnte.

"Dann geht hier alles den Bach runter"

Die Heimat der Loreley, der Sehnsuchtsort vieler Künstler, leidet durch den Lärm schon seit Jahren über die Maßen. Eine weitere Zunahme könnte regelrecht existenzbedrohend werden.

"Wenn nicht bald etwas passiert", warnt Willi Pusch, Sprecher der "Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn", "dann geht hier alles den Bach runter." Dann, meint er düster, wäre das Mittelrheintal erledigt, touristisch, wirtschaftlich, als Lebensraum für derzeit noch rund 500.000 Menschen. Es ist offenkundig: Das Mittelrheintal zwischen Bingen und Koblenz, das in seiner Schönheit den Alpen kaum nachsteht, genießt nicht die gleiche Schutzbedürftigkeit wie die Alpenalmen.

Die romantischen Flussschleifen, die Hänge mit viel Wald und Wein, die idyllischen Fachwerkdörfer und die wohl höchste Burgendichte der Welt wurden zwar 2002 mit der international begehrten Auszeichnung Weltkulturerbe geadelt. Touristen reisen aus China oder Brasilien an, um jenen kühnen Schieferfelsen zu besichtigen, auf dem die Loreley mit ihrem Gesang Schiffer ins Verderben führte.

500 Züge rollen täglich durch das Tal

Doch unterhalb der pittoresken Burgen und Klöster verlaufen auf beiden Seiten des Rheins Gleise, auf denen ohne Unterlass Personen- und Güterzüge rollen. Derzeit sind es, die Personenzüge eingeschlossen, schon 500 Stück pro Tag. Künftig könnten es 600 sein, 500 davon Güterzüge, die zudem nicht mehr nur 600 Meter lang sind, sondern bis zu 735 Meter. Bis ein solcher 735-Meter-Zug durch ist, vergehen 90 Sekunden – die in der Nacht sehr lang sein können.

Dörfer verfallen, Menschen ziehen weg, Touristen bleiben, wenn sie nicht umgehend per Bus oder Schiff weiterfahren, höchstens ein, zwei Nächte, dann wird ihnen das unentwegte Quietschen zu viel.

Im Ranking der wichtigsten deutschen Tourismusziele ist das Welterbe Oberes Mittelrheintal auf Rang 20 abgerutscht. Sogar die "New York Times" ([Link: http://www.nytimes.com/2014/09/22/world/europe/22linz.html](http://www.nytimes.com/2014/09/22/world/europe/22linz.html)) "sorgt sich über diesen weltberühmten Landstrich. Vor zwei Jahren erschien ein großer Beitrag über das Erbe der Deutschen Romantik und die Güterzüge, die heute jeden Naturgenuss vermiesen.

"Hier wackelt die Bude"

Vor allem nachts rumpeln bis zu 20 Züge pro Stunde durch, mancherorts so nah, dass man dem Lokführer fast die Hand schütteln könnte. Das macht einen Höllenlärm, bis zu 110 Dezibel werden mancherorts gemessen. Eine Schlagbohrmaschine ist leiser, und im Berufsleben ist ein Gehörschutz bereits bei 85 Dezibel Pflicht. Dazu kommen die Vibrationen.

"Hier wackelt die Bude", sagt Willi Pusch. Viele Anwohner, sagt er, hätten sich Schaumstoffunterlagen für ihre Gläser und Tassen angeschafft, "damit es nicht so klirrt". Trotzdem geht das Porzellan gern auf Wanderschaft. "Alle paar Tage müssen Sie dann Ihre Gläser in der Vitrine wieder gerade rücken."

Ein bisschen Lärmschutz wird nicht genügen

Zwar hat die Bahn zuletzt kräftig in den Lärmschutz investiert, hat in viele Waggonen leisere Bremsen einbauen und Schallschutzwände aufstellen lassen. Doch die Erleichterung war nur von kurzer Natur, denn jetzt kommt der Gotthard-Tunnel. Und damit deutlich mehr Züge.

Dennoch sieht Werner Groß nicht den Bahnverkehr als das wahre Problem an. Der CDU-Bürgermeister der Verbandsgemeinde Braubach-Loreley blickt aus seinem Rathausfenster hinunter auf den Rhein, dessen Pegelstand nach den Unwettern der vergangenen Tage bedenklich ansteigt.

"Als Europäer juble ich über die Eröffnung des Gotthard-Tunnel." Es sei gut und richtig, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werde. Aber es könne eben auch nicht sein, dass der Vorteil des einen dem anderen zum Nachteil gereiche. Willi Pusch schimpft über die "Flickschusterei" der Politik. Hier ein bisschen Lärmschutz, dort ein paar Überlegungen, irgendwelche Ausweichstrecken zu ertüchtigen: "Wir brauchen endlich einen Masterplan, wenn Deutschland weiter der Motor Europas bleiben soll."

Und in diesem Masterplan sollte eine Alternativstrecke stehen, wünschen sich das gesamte Mittelrheintal und die Landesregierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz unisono. Der Bauingenieur Rolf Niemeyer hat sogar schon mal eine Trasse ausgearbeitet, ein kühner Entwurf, 118 Kilometer lang, weite Teile davon durch Tunnel in Westerwald und Taunus. Kosten: fünf bis sieben Milliarden Euro.

Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) gibt sich dennoch optimistisch. Zumindest haben seine und die rheinland-pfälzische Landesregierung es geschafft, dem Bundesverkehrsminister eine Expertengruppe abzutrotzen, die sich um die Aufnahme in den "vordringlichen Bedarf" kümmern soll. Aber 118 Kilometer Tunnel – das wäre zweimal so lang, wie der derzeit längste Tunnel der Welt ist, der neue Gotthard-Basistunnel.

Verbandsbürgermeister Groß hat derweil vor allem einen, großen Wunsch: "Wir wollen kein großes Freilichtmuseum werden hier an der Loreley." Kein Ausflugsziel, bei dem abends irgendjemand das Licht ausschaltet, kein reines Besuchstal. Sondern ein Ort, an dem tatsächlich Menschen leben und arbeiten. Wie schon vor Jahrhunderten, als die Ritter noch zu Pferde unterwegs waren. Lange, bevor die Bahn kam.