

Analyse - Der Rhein-Ruhr-Express wird kommen und die Städte von Köln über Düsseldorf und Duisburg bis Dortmund im 15-Minuten-Takt miteinander verbinden. Wir haben erst kürzlich die Pläne der Deutschen Bahn hierzu vorgestellt. Dass Angermund auch das „gallische Dorf“ genannt wird, weil es sich, vor allem vertreten durch die Initiative Angermund e.V. vehement für optimalen Lärmschutz und möglichst eine Tunnellösung einsetzt, haben wir dargestellt.

Nun kommen wir zu Stellungnahmen von Elke Wagner, der Vorsitzenden der Initiative Angermund. Und auch die mitgliederstarke Interessengemeinschaft Handwerk & Handel wollen wir zu Wort kommen lassen. *[Lesezeit ca. 3 min]*

Was sagt Handwerk & Handel?

Andrea Lindenlaub ist die Vorsitzende von Handwerk & Handel. Der Verein hat etwa 78 Mitglieder, gemessen an 6.900 Einwohnern ist das ein starker Verband. Hierin sind alle inhabergeführten Geschäfte, Handwerksbetriebe und andere organisiert. Wie sieht Handwerk & Handel die Entwicklung des RRX für Angermund? „Wir haben einen guten Kontakt zur Initiative Angermund und auch zur Deutschen Bahn. Das Bahnprojekt Rhein-Ruhr-Express ist eigentlich eine gute Sache und macht Sinn für die Entlastung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Natürlich würden auch wir eine Untertunnelung auf der Streckenführung durch Angermund bevorzugen. Aber wenn diese Option unmöglich sein sollte, kämpfen wir für guten Lärmschutz. Den besten, den wir kriegen können,“ betont Andrea Lindenlaub.

Gemeinsam mit Ferdinand Wolff, der auch im Vorstand von Handwerk & Handel aktiv ist, waren beide schon vor zwei Jahren auf eine Fachveranstaltung in Berlin, wo sie sich über alternative Methoden zum Lärmschutz informiert haben. Ihr Engagement ging so weit, dass sie wenig später in der Walter-Rettinghausen-Halle in Angermund am Freiheitshagen eine Veranstaltung organisiert haben, um Exponate auszustellen, die für den Lärmschutz entlang der geplanten sechs Gleise in Frage kommen. Etwa Gabione, Kästen aus stabilem Draht, die mit Mauersteinen gefüllt sind und so den Schall abfangen. Ob die Deutsche Bahn sich aber letztlich für diese rein optisch schöne Version entscheidet, steht in den Sternen. Angesichts der angespannten finanziellen Lage erwarten Experten eher, dass die preiswerteste Lösung entlang der Trassenführung genommen wird, also schlichte Betonelemente, die in Angermund sechs Meter hoch sind, ab Bodenniveau.

Unterstützt TD! Dir gefällt, was wir schreiben? Du möchtest unsere Arbeit unterstützen?

Nichts leichter als das! Unterstütze uns durch das **Abschließen eines Abos** oder durch den **Kauf einer Lesebeteiligung** – und zeige damit, dass The Düsseldorfer dir etwas wert ist.

Gleichzeitig – und das betont Andrea Lindenlaub im Gespräch mit The Düsseldorfer am 28. Januar – sei dem Interessenverband die Instandhaltung des S-Bahn-Haltepunktes Angermund wichtig. Er müsse barrierefrei gestaltet werden, der Zugang zu den Bahnsteigen per Aufzug erfolgen, ein durchsichtiges Dach, das Licht fluten lässt, wäre wünschenswert. Doch die Deutsche Bahn hat schon mehrfach signalisiert, dass Instandsetzungsmaßnahmen erst getroffen werden, wenn die RRX-Planung voranschreitet.

Was sagt die Initiative Angermund dazu?

Erst am 26. Januar wurde bekannt, dass die DB Netz AG schon am 15. Dezember die RRX-Genehmigungsunterlagen für den Angermunder Planfeststellungsbeschluss 3.1 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht hat. „Wir sind entrüstet, wie respektlos und unfair das RRX-Team der DB Netz AG bei diesem vom Bund beauftragten Großprojekt mit den betroffenen Menschen umspringt, offenbar Fake News streut und damit die zügige Verkehrswende gefährdet. Noch Anfang Dezember wurde mir in einem persönlichen Gespräch von der zuständigen RRX-Projektleiterin bestätigt, dass die Planeinreichung für Angermund nicht vor Frühjahr 2021 erfolgen wird,“ berichtet Elke Wagner. Sie glaubt, dass der politische Übergang vom ehemaligen Oberbürgermeister Thomas Geisel (SPD) zum neuen Stadtchef Dr. Stephan Keller (CDU) und der neuen Stadtregierung zwischen Schwarz und Grün, der gerade im Werden war, einfach für Schnellentscheidungen der DB ausgenutzt wurde. Hinzu kam, das glaubt die Vorsitzende auch, dass der eingeschränkte öffentliche Diskurs zu Corona gerade passend kam.

„Die Initiative Angermund e.V. wertet dieses Agieren auch deshalb als besonders heikel, weil bekannt war, dass die neue Düsseldorfer Stadtregierung unter Oberbürgermeister Dr. Stephan Keller die Planungen zum Lärmdeckel der Initiative sowie die Optimierung des Lärmschutzes erneut prüfen will. Es drängt sich die Frage auf, ob die DB Netz AG mit diesem Schachzug den Willen der Landeshauptstadt Düsseldorf, die als Träger öffentlicher Belange vom RRX-Großprojekt massiv betroffen ist, untergraben will,“ fügt sie hinzu. Im Übrigen seien Tunnellösungen, wie Angermund sie präferiert, kein Präzedenzfall. Etwa der Tunnel in Ismaning für die S-Bahn sei ein Beispiel für die Machbarkeit. Ebenso der Lärmschutztunnel für ein Pferdegestüt in Röttgen bei Köln (Schloss Röttgen, Tunnellänge 1047 Meter).

Scheint so: Wo ein Wille ist, geht auch ein Tunnel. Warum in Angermund nicht? „Der Angermunder Trassenabschnitt zählt zu den dichtesten befahrenen Deutschlands und Europa,“, betont Elke Wagner. Die Züge krachen ungebremst durch unsere Wohngebiete, fügt sie noch hinzu.

[Hier geht's zum ersten Teil des Beitrags über das RRX-Schreckgespenst.]