

Bau alternativer Bahntrassen

Rheingau. – Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat in der der Mainzer Rhein-Zeitung angekündigt, den Bau alternativer Trassen zu prüfen, um das Mittelrheintal von Lärm zu entlasten. Dazu erklärte der Hessische Verkehrsminister Florian Rentsch: „Ich führe zu diesem Thema derzeit Gespräche mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und Bahnchef Dr. Rüdiger Grube. Dabei setze ich mich persönlich dafür ein, das Mittelrheintal von Lärm zu entlasten, wo dies geht. Daher begrüße ich auch sehr, dass mein Kollege Ramsauer offensiv nun nach alternativen Trassen suchen will.“

Neue Trassen, leere Kassen

Rheingau-Edio

26. Juli 2013

Seite 10

Pro Rheintal sieht Trassen-Ankündigung von Ramsauer skeptisch

Rheingau. – „Es wäre unser aller Traum, dass in naher Zukunft nur noch Personenzüge durch das Rheintal fahren“, sagt Frank Gross zur Ankündigung von Verkehrsminister Ramsauer, eine Ausweichtrasse für den Güterverkehr zu planen. Allerdings befürchtet der Pro-Rheintal-Chef, dass dies angesichts der derzeitigen Finanzlage und der erforderlichen Planungs- und Realisierungszeiträume für die nächsten Jahrzehnte auch nur ein Traum bleiben wird.

„Die Politik muss endlich damit aufhören, Leute mit leeren Versprechungen zu locken“, zeigt sich Gross verärgert. „St. Goar bekommt keine Brücke,

und zumindest dann nachts im Rheintal Ruhe wäre.

Das Rheintal, so Gross, brauche jetzt als Erstes eine drastische Reduzierung des Bahnlärms. Der Bund habe dafür 150 Millionen Euro zur Umrüstung auf Flüsterbremsen bereitliegen, wäge es jedoch nicht, mit einer entsprechenden Verordnung die Waggonhalter zur Umrüstung zu verpflichten, obwohl damit das Problem bis 2016 zu lösen wäre. Stattdessen würden die uralten und technisch defekten Güterzüge weiterhin Nacht für Nacht durch das Mittelrheintal rollen und die Menschen mit mehr als 100 dB(A) Lärm aus dem Schlaf reißen. Die Folge seien starke Stressreaktionen wie Herzrasen und Angstgefühle. Dieses ständige Nachts-nicht-schlafen-Können würde mit der Zeit zu chronischen Fehlreaktionen des Körpers, sprich zu Bluthochdruck und anderen Herzkreislauferkrankungen bis zum Herzinfarkt oder Schlaganfall führen. Hier sei die Bundesregierung als Gesetzgeber gefordert, sofortigen Einhalt zu gebieten, denn das sei Körperverletzung und damit grundgesetzwidrig. Trotz zaghafter Ankündigungen wie beim Schienenbonus habe es der Gesetzgeber versäumt, die 40 Jahre alten Gesetze dem heutigen Stand des Wissens und der Technik anzupassen. Hier liege die Wurzel allen Übels, weil in diesen Fragen offenbar nicht der Bund, sondern de facto die Bahn regiere.

Toldreiste Posse

Hinzu komme, dass sämtliche Lärmschutzmaßnahmen wirkungslos bleiben, solange der Emissionswert am Ausgangspunkt Rad-Schiene mehr als 85 dB(A) betrage. Da könnten selbst Lärmschutzfenster nichts mehr ausrichten. Das müsse man Herrn Ramsauer einmal erklären, damit er die direkte Not, die hier im Rheintal herrscht, begreife und auch die damit

verbundene Verantwortung für den Verkehrsminister.

Aktuell veröffentlichten Bund und Bahn in einer bundesweiten Kampagne den Stand der Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken, in der es heißt: „Im Mittelrheintal ist die Lärmsanierung abgeschlossen“. Aus diesem Grunde, so Gross, sollten Herr Grube und Herr Ramsauer, wie angekündigt, nicht ins Rheintal kommen, um sich einen Flüsterzug anzuhören, sondern sie sollten einmal hier übernachten und sich die explosionsartigen Überfälle der tatsächlich hier fahrenden Güterzüge anhören. „Sie können sich ja hinter einer Lärmschutzwand einquartieren, um zu hören, wie wirkungslos diese bei Lärmwerten von mehr als 100 dB(A) ist.“

Die Ankündigung, man denke über eine Ausweichtrasse nach, verbunden mit dem Nachsatz, das werde dauern, weil es dann wieder Proteste von anderen Bürgern gäbe, ist laut Gross eine toldreiste Posse, die in den bayrischen Komödienstadel passt. Politiker sollten sich einmal die Signale überlegen, die von solchen Ankündigungen wie einer Ausweichtrasse ausgingen. Jeder im Rheintal wisse, dass so etwas mindestens 30 Jahre brauche. 30 Jahre, in denen der Bahnlärm laut Verkehrsprognosen immer schlimmer würde, ohne dass die Menschen einen Anspruch auf Lärmschutz hätten. Wer bleibt da noch hier wohnen? Wer investiert da noch? Wie sollen die Hotels und der Tourismus damit überleben. Am Ende, so Gross, ist dann in zehn oder 20 Jahren alles anders und was bei der Brücke oder dem Tunnel in Rudesheim wisse man plötzlich, das doch nichts aus der Sache wird. Nach Ansicht des Pro-Rheintal-Vorsitzenden haben die Menschen und das Rheintal lange genug gelitten und wollen keine Wolkenkuckucksheime, sondern ab jetzt heiße es Butter bei die Fische.

Bürgerinitiative im Mittelrheintal
gegen Umweltschäden
durch die Bahn e. V.

www.bahnlaerm-mittelrhein.de



Stopp !!! mit dem BAHNWAHNSINN

Rudesheim keinen Tunnel und das Rheintal keine Ausweichstrecke.“ Das seien die Fakten. Vor allem habe eine mögliche Ausweichtrasse nichts mit dem Begehren der Bürger nach mehr Ruhe zu tun, sondern derartige Überlegungen dienten allein den Interessen der Wirtschaft, den Verkehrsgang Mittelrhein und Rhein-Main aufzubohren. Mit einer qualifizierten Herangehensweise, wie in bereits vorliegenden Studien („Schienenverkehr 2025 – 2030“) ausgeführt, könne Ramsauer dafür sorgen, dass die Rhein-Sieg-Strecke ausgebaut würde, damit die Kapazitäten für den Güterverkehr am Tage größer würden



Wird Ramsauer vom Saulus zum Paulus?

Alternativstrecke muss unbedingt in den nächsten Bundesverkehrswegeplan

Rheingau. – „Aus reinen Lärmschutzgründen wird es eine Alternativtrasse für den Schienengüterverkehr nicht geben.“ So Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (CSU) noch vor wenigen Monaten. Am vergangenen Dienstag ließ er im Sommerinterview in der Rheinzeitung verlautbaren, Lärmschutz sei eine „ganz zentrale Herausforderung für die Bahn“, so der Vorstand der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn, Willi Pusch und Wolfgang Schneider (Oestrich-Winkel). Sollte der Bundesverkehrsminister etwa vom Saulus zum Paulus geworden sein?, fragt sich der Vorstand.

Per Gutachten werde nun ermittelt, ob Strecken „über die grüne Wiese“ geführt werden könnten. Das sehe man

nicht etwa als „verkehrspolitische Spielchen“ – immerhin wird zugegeben, dass es solche gibt – sondern als erklärtes Ziel. Dabei prognostiziere der Minister allerdings schon einmal vorsorglich die massiven Proteste der dann möglicherweise betroffenen Bevölkerung. Pusch und Schneider fragen nach: „Warum, Herr Minister sollen die Strecken über die ‚grüne Wiese‘ gehen? Warum können sie nicht in lärmsensiblen Gebieten, zum Beispiel in der Nähe von Ortschaften, unter der ‚grünen Wiese‘ in Tunnelabschnitten verlaufen? Das würde die zu erwartenden Proteste und Einsprüche von Umweltschützern und Lärmgegnern auf ein Minimum begrenzen.“ Was in der Schweiz und Österreich mit dem Durchbruch von massivem Fels-

gestein möglich ist, sollte doch auch in unseren Breiten und das mit wesentlich weniger Aufwand, realisierbar sein. Wie auch immer, wichtig sei, dass überhaupt eine Alternativstrecke gebaut werden soll. Diese müsse unbedingt in den nächsten Bundesverkehrswegeplan, der im 15-jährigen Turnus erstellt wird, im Jahr 2015 verankert werden.

Die Situation, dass 500 Züge Tag und Nacht mitten durch die Ortschaften im engen Rheintal donnern, sei bereits heute für die betroffene Bevölkerung zur Folter geworden. Nach Öffnung des St. Gotthard-Basistunnels 2015 / 2016 wollen EU, Bundesregierung und Bahn den Verkehr noch um ca. 30 Prozent erhöhen. Deshalb fordern die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen

schon lange besseren Lärmschutz für die Menschen.

In den nächsten Jahren wollen Bund und Bahn 80 Prozent der Waggons (das sind für die DB AG ca. 140.000 Stück) mit lärmarmen Bremsen umrüsten, heißt es vage. Versprochen war die abgeschlossene Umrüstung bis zum Jahr 2020. „Also dann mal raus die Herren Ramsauer und Grube. Sie sollten sich im Herbst aber nicht nur den einzigen, bisher komplett auf Flüsterbremsen umgerüsteten Zug medienwirksam vorführen lassen. Kommen Sie auch einmal an die Strecke, wenn alte quietschende, rumrollende, Erschütterungen auslösende Gefahrgutzüge mit bis zu 100 km/h fünf Meter an den Häusern vorbeiraufen. Herr Bundesverkehrsminister, wir hören Ihre Worte wohl, allein uns ... Wir werden Sie an den Erfolgen messen. Aber nicht länger an den Ankündigungen. Wir wurden schon zu oft enttäuscht“, so der BI-Vorstand.