

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

12. September 2011

Rheintal: Gefahren im Bahnverkehr nehmen zu!

Pro Rheintal sieht IC-Unglück bei St. Goar als warnendes Beispiel

Einen Hangrutsch bei schlechtem Wetter kann es immer geben, auf Straßen wie auf Schienen, darüber sind sich wohl alle einig. Dennoch scheint das kurvige Mittelrheintal mit seinen steilen Hängen und dem leicht splitternden Schiefergestein extrem gefährdet und kein geeigneter Ort für Schienenhochleistungsverkehr, wie er mit Blick auf den vierspurigen Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua geplant ist.

„Wir haben es mit einer zunehmend veralteten Flotte von Güterfahrzeugen zu tun, von denen manche Fahrzeuge 50 Jahre und älter sind. Durch den kurvigen Verlauf im Rheintal werden Räder und Schienen extrem beansprucht. Die Waggons haben Starrachsen, so dass die Räder in den Kurven mit unterschiedlichen Schienenradien springen und dadurch Dellen und andere Beschädigungen verursachen. Die Achsen selbst sind nach 30 Jahren stark durch Materialermüdung gefährdet und können auch bei regelmäßigem Wartungsservice nicht mehr als sicher gelten“, sagt Frank Gross von Pro Rheintal.

Hinzu kommt, dass die inzwischen 150 Jahre alte Bahntrasse seinerzeit für Achslasten von 2,5 Tonnen ausgelegt war. Inzwischen werden die Waggons mit 22,5 Tonnen pro Achse beladen und fahren mit bis zu 120 km/h durch das enge Tal. Dies verursacht massive Erschütterungen, die bis zu drei Mal höher als zulässig sind, wie Messungen kürzlich ergaben. Der leicht brechende Schiefer kann dadurch immer wieder ins Rutschen geraten und trotz der umfangreichen Hangbefestigungen gibt es hunderte von Stellen, die sich ähnlich instabil wie jetzt in St. Goar erweisen können.

Die Trassen müssten wie früher von Bahnbeamten regelmäßig abgesehen und in Augenschein genommen werden. Außerdem seien WebCams und entsprechende Sensoren als Frühwarnsysteme denkbar. Aus dem neuerlichen Unfall sei jedoch die Lehre zu ziehen,

dass im Rheintal kein Hochleistungsverkehr zu machen sei. Der grenzüberschreitende Transitverkehr, der sich jährlich verdoppelt, ist dadurch entstanden, weil die Häfen im Mittelmeer überlastet sind und die Waren aus Asien über den Nordpol an der Nordseeküste landen und anschließend per Zug nach Südeuropa weiter transportiert werden. Das sei zudem schneller als die Passage durch den Suezkanal.

Für die Logistikbranche sei das ein „gutes Geschäft“, aber nur deshalb, weil man die Umweltkosten und Sicherheitsmängel der Bevölkerung und ihren Regionen zumute. Außerdem transferiere man dadurch die Wertschöpfung und die Arbeitsplätze in andere Regionen der Welt und die wenigen beschäftigungsintensiven Bereiche wie der Tourismus würden dadurch massiv beeinträchtigt. Laut Pro Rheintal müssen umfassende Untersuchungen stattfinden, ob die Strecke, die seit dem Stellwerkbrand in St. Goar im Juli dieses Jahres nur beschränkt einsatzfähig sei, überhaupt für den Personenverkehr zugelassen werden durfte. Außerdem sei zu prüfen, ob die geologischen Gegebenheiten des Rheintals den Anforderungen eines Schwerlastverkehrs auf Dauer entsprechen.

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk

Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard

Tel: 06742 801069-0
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten



Bild: Gefahren durch alte Trassen und alte Güterzüge.