

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

20. Juli 2011

Güterzüge hassen Berge

Pro Rheintal sieht den Vorschlag einer Schnelltrasse über die Höhen der Mittelgebirge skeptisch

„Es ist politisch verständlich, wenn der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Kurt Beck mit Blick auf die schwarz-gelbe Koalition in Berlin Maximalforderungen aufstellt, die unter Tiefensee leider ausgeblieben sind.“ Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger solle man jedoch nicht länger Parteipolitik betreiben, sondern endlich das eigentliche Problem erkennen und angehen, so Frank Gross vom Bürgernetzwerk Pro Rheintal zur Forderung Becks nach einer Schnellbahntrasse.

Gross begrüßt die im Koalitionsvertrag für Rheinland-Pfalz zwischen SPD und Grünen ausgehandelten Positionen, die klarer und weniger „politisch“ seien und in denen es unter anderem heißt: „Die Koalitionspartner fordern den Bund auf, alle notwendigen Schritte für die Umsetzung einer alternativen Güterverkehrsstreckenführung zur Entlastung des Mittelrheintals zu ergreifen.“

Gross dazu: „Laut Expertenaussagen gibt es keine schnelle Trasse über die Berge und alle Planungen der Bahn laufen auf längere und schwerere Züge mit höherem Tempo hinaus. Das hat zur Folge, dass man zwangsläufig in der Ebene bleiben muss.“ Außerdem bedeute der Begriff „Ausweichstrecke“, dass lediglich eine gewisse Überhangkapazität dorthin verlagert werde. Bei einer Bergstrecke seien dies die leichten und leisen Güterzüge, während die schweren „Krachmacher“ weiter im Tal verkehren würden. Deshalb sei auch die Formulierung „Entlastung der Mittelrheinstraße“ nicht präzise genug. Damit würde man bei den Menschen langfristige Erwartungen aufbauen, die am Ende nicht erfüllt würden.

„Solche Langfristforderungen von Politikern sind unter den jetzigen Umständen ohnehin kritisch zu bewerten, denn das aktuelle Lärmproblem, das die Menschen derzeit jeden Tag und jede Nacht erleben, wird dadurch nur beiseite geschoben und die Verantwortung für eine Realisierung wird an künftige Generationen weitergegeben.“

Eigentlich, so Gross, gehöre der Güterverkehr in Zukunft raus aus den Tälern und Wohngebieten. Dazu seien jedoch neue Konzepte gefragt, deren Entwicklung weder Aufgabe der Politik noch der Bürgerinitiativen sein könnte, sondern hier sei die Bahn gefordert. Die scheine jedoch am Güterverkehr nur bedingt interessiert zu sein und mache sich mit Firmen wie Schenker zum Teil selbst Konkurrenz. Hier müsse der Staat, als Inhaber und oberste Aufsichtsbehörde, der Bahn ganz andere Vorgaben machen und bessere Kontrollen durchführen als bisher, denn ansonsten sei nicht nur die Volksgesundheit, sondern auch die Infrastruktur für die Volkswirtschaft gefährdet. Es stelle sich schon heute die Frage, wie die Bahn, ganz unabhängig vom Lärm, den erwarteten Mehrverkehr im Nadelöhr Mittelrhein lösen wolle?

Von der neuen Landesregierung erwartet Pro Rheintal, dass sie sich, wie im Koalitionsvertrag versprochen, intensiver in den Kampf gegen Bahnlärm einschalte. Im Koalitionspapier heißt es dazu: „Das gemeinsame 10-Punkte-Programm mit Hessen bleibt dabei Grundlage unserer Politik. Darüber hinaus werden wir weitere innovative Konzepte zur Reduzierung des Bahnlärms prüfen. Im Bereich des Schienenverkehrs fordern wir die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen, die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise mit dem Ziel, zu einem generellen Verbot von altem und lautem Zugmaterial bei Güterzügen zu kommen. Wir setzen uns für die Streichung des Schienenbonus in der Nacht und für eine Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen ein.“

Dies seien Forderungen und Formulierungen, die sich aus der gemeinsamen Arbeit abgeleitet hätten und die auch Pro Rheintal unterstreiche, wenn auch nicht vollständig. Das Land müsse eine Zuständigkeit in Sachen Bahnlärm jetzt endlich annehmen, die sich aus den eigenen Interessen ableite. Pro Rheintal hoffe darauf, dass die Mittel für die nicht realisierte Mittelrheinbrücke jetzt in direkte Maßnahmen gegen Bahnlärm umgemünzt würden. Daraus ließe sich als Grundstock mit zusätzlichen Bundes-, Bahn-, UNESCO- und EU-Mitteln ein Paket schnüren, das aus dem Mittelrheintal endlich das erhoffte „Welterbe der Menschheit“ und eine wirtschaftlich blühende Landschaft mache. Die tradierten Vorstellungen, so etwas mit mehr Verkehr zu erreichen, seien ohnehin überholt.



Die Bürgerinitiativen, so der Pro-Rheintal-Vorsitzende, dürften sich von der Parteipolitik nicht vereinnahmen lassen, denn ansonsten sei ihre Rolle überflüssig. Regionale Politiker könnten die Initiativen mit Rat und Tat unterstützen, jedoch dürften die Initiativen sich nicht den parteipolitischen Interessen der regionalen Politik unterordnen.

Pro Rheintal sei mit einem Netzwerk von Experten und Wissenschaftlern sowie mit den übrigen großen unabhängigen Initiativen im Land dabei, den aktuellen Stand der Wissenschaft und der Technik zusammenzufassen und damit eine Entscheidungsgrundlage auf den Tisch zu legen. Man wolle so den Finger in die Wunde einer veralteten Lärmgesetzgebung und einer unkontrollierten Bahnpolitik legen, um endlich die notwendigen Reformen auf den Weg zu bringen. Damit solle der Politik geholfen werden, ihre Maßnahmen und Entscheidungen an Fakten zu orientieren und sich nicht länger von der Bahn und von Lobbyisten aufs falsche Gleis drängen zu lassen.

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: Güterzüge hassen Berge und bleiben lieber im Tal, während die Bewohner es liebend gerne sehen würden, wenn die lärmenden Kolosse aus ihrer Welterbeumgebung entfernt würden.