

„Nirgendwo ist es schlimmer als am Rhein“

Fortsetzung von Seite 1

Wie schnell unsere heutigen Politiker mal eben ein paar Milliarden versenken können, zeigten Beispiele wie Toll Collect und Transrapid.

Bundesverkehrsminister Tiefensee und Bahn-Chef Mehdorn haben sich inzwischen anscheinend auf die Seite der Lärmgegner geschlagen, um die Privatisierung mit dem Argument durchzusetzen, man brauche dieses Geld dringend für Lärmschutz. Im nächsten Atemzug weist man aber auf die Versäumnisse zurückliegender Jahrzehnte, die man nicht so kurzfristig aufholen könne.

Tatsache ist, dass die Bahn allein im letzten Jahrzehnt erneut 25 Milliarden Schulden angehäuft hat, ohne erkennbare Fortschritte im Güterverkehr oder Lärmschutz zu erzielen. Die Marktanteile konnten jedenfalls gegenüber der Straße in keiner Weise gesteigert werden, und die wenigen Millionen für Lärmsanierung hat der Bund größtenteils beigesteuert. Es wäre also klug, wenn der Gesetzgeber, angesichts heutiger „Nach mir die Sintflut“-Mentalität und der damit verbundenen Risiken aus Altlasten, auf die Privatisierung verzichtet und sich tatsächlich um ein funktionierendes Verkehrssystem bemüht.

Der Bund sollte das Verursacherprinzip bei der Lärmbekämpfung konsequent umsetzen. Das heißt, auch die Bahn muss sich, wie jeder andere Fuhrparkunternehmer, an die heutigen Umwelt-, Verkehrs- und Sicherheitsregeln halten und kann

ihren Güterverkehr nur dann weiter ausbauen, wenn sie dazu auch über die nach heutigen Standards tauglichen Streckenführungen und Fahrzeuge verfügt. Der Gesetzgeber muss seine wichtigste Ressource, den Menschen, schützen und sollte Zug um Zug den Güterverkehr aus den Städten herausholen.

Die Landespolitiker, so Groß, seien deshalb jetzt gefordert, sich schützend vor ihre Bürger zu stellen und von Bund und Bahn sofortige Reaktionen in Form von Grenzwerteinhalten und Nachfahrverboten einzufordern. Die Bahn dürfe den Lärm im Welterbetal nur noch zurückfahren und nicht mehr weiter steigern – das sei man den Menschen und auch der UNESCO schuldig, so Groß. Man könne ja durch Teilung oder Drittelung von Güterzügen, mit den dann geringeren Zuglasten, nachts auch über die ICE-Trasse Köln – Frankfurt fahren. Oder man könne entsprechend lärmarme Güterzüge zusammenstellen und nachts bei den Ortsdurchfahrten etwas langsamer fahren. Doch wie die Bahn es letztendlich anstelle, sei nicht der Punkt,



Die Lärmkarte von Boppard des Bundesumweltamtes demonstriert anschaulich die hohe Lärmbelastung im Mittelrheintal.

sondern Hauptthema sei, dass es diesen Lärm hier am Rhein keinen Tag länger geben dürfe.

Die Bürger und Unternehmen in der Region rief Groß noch einmal auf, sich jetzt durch Mitwirkung, Beiträge und Spenden am „Pro Rheintal“-Netzwerk, das allen offenstehe, zu beteiligen. Nur gemeinsam könne man der Sache noch mehr Qualität und Gewicht verleihen, über die Medien genügend Druck aufbauen und Experten einschalten, die Bahn und Bund fundiert nachweisen, dass hier am Rhein Schluss ist mit lustig und die Bürger jetzt ihre Rechte einfordern.

„Pro Rheintal“, Frank Groß

www.pro-rheintal.de