



PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

9. Mai 2011

Demo in Rüdesheim gegen Bahnlärm

Bürger, Kommunen und Kreise zeigten gemeinsam Initiative

„Der Lärm muss raus aus dem Tal“, skandierten zirka 700 bis 800 Teilnehmer auf der Bahnlärm-Demo in Rüdesheim am vergangenen Wochenende. Eine gelungene Veranstaltung, die in Abstimmung mit der Polizei stattfand. Auch die zeitweise Blockierung der Gleise war vorher angekündigt und wurde von den Demonstrationsteilnehmern wie den Ordnungskräften gleichermaßen souverän bewältigt.

Nahezu alle Bürgermeister von beiden Seiten des Rheins zwischen Mainz und Koblenz, die Landräte und Vertreter von sechs Kreisen sowie die zuständigen Bundes- und Landespolitiker aus Hessen und Rheinland-Pfalz nahmen an der Demonstration teil. Auch die Politiker machten bei der Querung des Bahnübergangs mit und betonten, dass dies nur der Auftakt sei und der Mittelrhein nicht eher Ruhe geben werde, bis tatsächlich Ruhe eingekehrt ist. BI-Vorsitzender Willi Pusch und die Initiativen gegen Bahnlärm am Mittelrhein machten deutlich, dass der Lärm der Güterzüge das Tal zerstöre, falls jetzt nichts unmittelbar geschehe.

Das Bürgernetzwerk Pro Rheintal hatte die Demonstration eingehend beworben und zehn Tage zuvor noch ein Bahnlärm-Symposium in Boppard veranstaltet. Die Forderung nach einer Ausweichstrecke, wie sie insbesondere von der Politik im Land jetzt zu hören ist, greift für Pro Rheintal zu kurz:

„Eine Ausweichstrecke ist, wie der Name schon sagt, lediglich eine ergänzende Lösung zur bestehenden Trasse. Das heißt, die meisten Züge, und vor allem die lauten und schweren, werden weiter durchs Rheintal donnern“, erklärt Frank Gross. Außerdem, so der Pro-Rheintal-Vorsitzende, würde die jetzige Generation eine solche Strecke kaum noch erleben, deren Planung und Bau mindestens 30 Jahre dauert. Die Politik favorisiere gerne solche Projekte, die dann später nicht zustande kämen, ähnlich wie die Mittelrheinbrücke.



Viel entscheidender, so Groß, sei jetzt ein sofortiges qualifiziertes Nachfahrverbot. Das bedeute, dass nachts nur noch Güterzüge mit Kunststoffbremsen und entsprechend glatten und lärmarmen Rädern verkehren dürften, was den Lärm um die Hälfte reduzieren würde. Parallel dazu seien die modernen Lärmschutzmaßnahmen aus dem Konjunkturpaket II fertigzustellen und auf alle Orte am Mittelrhein auszudehnen.

Auf einem ganz anderen Blatt stünde die Frage der Erweiterung der Trassen links und rechts des Rheins, zumal in Stoßzeiten heute schon nicht mehr genügend Kapazität vorhanden sei. Hier hätte die Bahn selbst ein großes Interesse, um im Gütertransport wettbewerbsfähig zu werden und um die Milliardeninvestitionen in der Schweiz, am Oberrhein und in Holland nicht ad absurdum zu führen. Bahn und Bund hätten schon aufgrund steigender Rohölpreise ebenso wie auch aus Umweltgründen bereits seit Jahren über diese Erhöhung der Streckenkapazität am Mittelrhein nachdenken müssen. Jetzt sei es hierfür fast schon zu spät.

Der Weg über die Berge sei aus Sicht der Bahn die denkbar schlechteste Lösung. Denn dann müssten die immer länger, schneller und schwerer werdenden Züge aufgeteilt werden. Die schwersten Züge würden ohnehin weiter im kurvenreichen Tal im Zickzack fahren. Hinzu komme, so Gross, dass aufgrund langer Planfeststellungsverfahren und Bauzeiten eine Streckenerweiterung erst zustande käme, wenn sie womöglich gar nicht mehr benötigt würde. Gleiches gelte für einen Basistunnel durch die Mittelgebirge, der nicht nur 100 Kilometer lang, horrend teuer und erst in 40 Jahren fertiggestellt sei, sondern auch den Energieverbrauch der Züge verdoppeln würde.

Denkbare und machbare Alternative sei allein der von Pro Rheintal mit dem Planungsbüro Vieregge-Rössler entwickelte Multitunnel, eine Kombination aus ortsumfahrenden Tunneln, mit Einhausungen oder Tieflagen sowie innovativen Maßnahmen an Gleisen und Fahrzeugen. Hier könnten die Maßnahmen bereits in ein, zwei Jahren beginnen und abschnittsweise finanziert und realisiert werden. Eine solche abschnittsweise Erweiterung der Strecke auf beiden Seiten des Rheins würde eine Entmischung von Güter- und Personenverkehr ermöglichen und hätte die Funktion eines drittes oder sogar viertes Gleises.

Da sich die Bahn mit solchen Gedanken überhaupt noch nicht beschäftigt habe, sei bisher auf diesen Vorschlag auch noch keine



Reaktion gekommen. „Dennoch sind wir hoffnungsvoll gestimmt, dass man die Entwicklung solcher Konzepte dankbar aufnimmt“, sagt Gross. Viele der heute tragenden Gedanken für einen modernen und wettbewerbsfähigen Güterverkehr und für modernen Schutz vor Lärm hätten auf dem Bahnlärm-Kongress sowie dem Symposium in Boppard ihren Ursprung genommen. Dass Lärm krank macht und der Region schade, habe man noch vor drei Jahren am Mittelrhein so nicht gesehen. Heute sei das jedem klar und die Region sei in Sachen Bahnlärm aufgewacht.

Mit dem zunehmenden Druck der Straße und dem Ausbau des Bürgernetzwerks gäbe es deshalb für Bund und Bahn kein Entrinnen mehr. Die Abgeordneten aller Parteien seien aufgefordert, sich über Partei- und Koalitionsgrenzen hinwegzusetzen und endlich Zählbares für ihre Region und die Menschen hier zu erreichen.

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 1 :Lautstark und mit Transparenten machten mehrere hundert Demonstranten auf die unzumutbare Bahnlärmsituation im Rheintal aufmerksam.



Bild 2: Dicht gedrängt bewegen sich die Teilnehmer des Demonstrationzugs über den Bahnübergang in Rudesheim.



Bild 3: Güterzüge, die durchs Rheintal rattern, sind lauter als die Polizei erlaubt.



Bild 4: Alle Räder stehen still, wenn der Bürger es so will.