PRO RHEINTAL®

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

17. März 2016

„Für wen machen Sie das eigentlich, Herr Minister?“

Pro Rheintal enttäuscht über Bundesverkehrswegeplan

Weder ein Tunnel zwischen St.-Goar und Oberwesel noch eine Entlastung für die stark befahrenen Rheintal-Schienenwege ist im jetzt veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan aufgeführt, so Pro Rheintal-Vorsitzender Frank Gross in einer Stellungnahme. Geplant sei zwar ein Ausbau der Strecke Hagen–Siegen–Gießen, was jedoch angesichts der gleichzeitig angestrebten dreißig oder mehr Prozent Steigerung im Schienengüterverkehr keine Entlastung bringen könne, sondern lediglich einen Teil der zusätzlichen Verkehre aufnehme. Zudem sei diese Bahnstrecke aufgrund von Steigungen für schweren Güterverkehr nur begrenzt tauglich.

Im Klartext bedeutet dies, dass die Lärmbelastung im Rheintal nicht niedriger, sondern höher wird. Denn worüber der Bundesverkehrswegeplan nicht informiert, seien die Planungen, durch die mit Hilfe von Trassenertüchtigung und moderner Steuerungstechnik der Verkehr auf den bestehenden Strecken weiter intensiviert wird, ohne dass den Menschen dafür adäquate Lärmschutzmaßnahmen und damit Entlastung geboten würden. Die Ertüchtigung bestehender Strecken erfolge im Rheintal beispielsweise über Betonschwellen, Überholgleise sowie digitale Steuerungstechnik. Das führe klammheimlich zu einer Erhöhung der Streckenkapazität für längere, schnellere und schwerere Züge, die in noch dichteren Abständen durch das Rheintal fahren, ohne dass am Bestandsschutz der Strecken und den alten Grenzwerten für Lärm (+ 11 dB (A)) gerüttelt werde. Eine solche Vorgehensweise sei gegen die Bevölkerung gerichtet, weil dies zusätzliche Strapazen und Qualen bei den Anwohnern auslöse, denen nicht einmal die geringste rechtliche Verbesserung im Anspruch auf Lärmschutz in Aussicht gestellt werde.

„Der Hinweis auf langfristige Projekte wie Tunnel und Ausbaustrecken, die ‚weiter geprüft’ werden sollten, ist eine Frechheit gegenüber der

Bevölkerung“, erklärt Gross. Denn längst seien entsprechende Studien erfolgt, die hierfür überhaupt keine Berechtigung sähen. Eine Umsiedlung der Bevölkerung auf den Mond oder Mars sei nicht weniger wahrscheinlich.

Gemäß Bundesverkehrswegeplan soll der Schienengüterverkehr um 31 Prozent wachsen (grenzüberschreitend sogar um 42 Prozent). Gleichzeitig spricht man bei der Bahn von Stellenabbau in dieser Sparte und der Schließung von Güterbahnhöfen. Diesen Widerspruch interpretiert Frank Gross so, dass man den Bundesverkehrswegeplan missbraucht für weitere Milliarden an Zuwendungen durch den Bund an die Bahn, während man in der Realität die Kapazitäten im Schienengüterverkehr weiter zurückfährt. Zu Deutsch, man schmeiße weiter Milliarden zum Fenster hinaus, ohne dass die Infrastruktur verbessert und der Umweltschutz erhöht würde.

In jedem Verkehrswegeplan, so die Analyse von Pro Rheintal, heißt es, man wolle mehr Verkehr auf die Schiene verlagern, während die Realität zeigt, dass der Schienengüterverkehr immer weiter zurückfällt, weil er durch mangelnde Vorschriften zu langsam, zu wenig flexibel und zu teuer ist. Den Steuerzahler koste die Bahn jedes Jahr rund 20 Milliarden Euro. Nachdem der Bund Mitte der 1990er-Jahre bereits rund 180 Milliarden an zusätzlichen Finanzhilfen beigesteuert habe, sei die Bahn jetzt wieder munter dabei, weitere Milliarden an Verlusten aufzutürmen, ohne dass auch nur ein Prozent an Marktanteil von der Straße gewonnen würde.

Für die Regionen an Rhein und Mosel sei die Bahn, die früher einmal ein Segen war, inzwischen eine tausendköpfige Hydra, die Urlauber und Anwohner vertreibe, Investitionen und Aufschwung verhindere und damit zum wirtschaftlichen, infrastrukturellen und personellen Niedergang der Regionen beitrage.

Unverantwortlich sei vor allem, dass die Planer im Bundesverkehrsministerium immer noch in dem Glauben verharrten, dass mehr Verkehr auch mehr Mobilität, Wachstum und Wohlstand bedeute. Tatsache sei jedoch, dass mehr Verkehr mit weniger Mobilität und höheren Belastungen für Menschen und Umwelt verbunden sei, was dazu führe, dass in Zukunft nur noch Roboter in solchen von Lärm und Luftverschmutzung belasteten Gegenden Arbeitsplätze hätten und dort leben könnten.

Aktionsbündnis Verkehrslärm
Empört Euch!

Dabei sei es mit kleinen Tunneln, Einhausungen und anderen Maßnahmen durchaus möglich, für jeden der Orte im Rheintal und anderswo Lösungen zu finden und gleichzeitig die Streckenkapazität und damit die Transportleistung zu erhöhen. Bahn und Verkehrslobby hätten mit dem Bundesverkehrswegeplan im Bundesverkehrsministerium mal wieder ganze Arbeit geleistet, um an zusätzliche Finanzmittel zu kommen. Weniger Stau, weniger Abgase, weniger Lärm hätten dabei wohl nicht auf der Agenda gestanden. Das sei nicht nur schlecht für das Leben der Bevölkerung, sondern auch für die Mobilität insgesamt und die Wachstumsaussichten. Denn im Ergebnis bleibt alles beim Alten und die Bahn wird noch „älter", als sie ohnehin schon ist, so Gross. Die Frage an den Verkehrsminister laute daher. „Für wen machen Sie das eigentlich, Herr Minister?"

Weitere Informationen unter:

Pro Rheintal e. V. Bürgernetzwerk
Frank Gross, 1. Vorsitzender
Simmerner Straße 12
56154 Boppard
Tel. 06742 801069-0
Fax 06742 801069-1
E-Mail: info@pro-rheintal.de
www.pro-rheintal.de

Frei zur Veröffentlichung / Belegexemplar erbeten

Bild: Der Neubau von lärmgeschützten Schienenverkehrsstrecken bleibt auch nach dem neuen Bundesverkehrswegeplan für das Rheintal ein Traum. Wenn man den Planern Glauben schenken darf, dann sollen Milliarden-Investitionen an anderen Orten für 31 Prozent mehr Güterverkehr sorgen.

Aktionsbündnis Verkehrslärm
Empört Euch!