

PRESS-RELEASE

PRESSEINFORMATION

13. Februar 2012

Oberrhein feiert Erfolg bei der Bekämpfung des Bahnlärms

Mittelrhein hingegen droht Verdoppelung des Güterverkehrs

Der Ausbau des Europäischen Güterverkehrskorridors rückt immer mehr in greifbare Nähe. Am Ober- und Hochrhein, wo die Bahntrasse von zwei auf vier Gleise ausgebaut werden soll, haben die Bürgerinitiativen zehn Jahre für einen bürgerfreundlichen Trassenverlauf gekämpft. Die Forderungen lauteten: Möglichst außerhalb der Orte oder wenn nicht, dann bitte geschützt durch Tunnel und Tieflagen. Das Land Baden-Württemberg hatte sich hinter diese Forderung gestellt und wird 50 Prozent der hierdurch entstehenden Mehrkosten übernehmen. Jahrelang wurde in einem Projektbeirat zwischen Bund, Bahn, Land, Regionalverband und Initiativen darüber verhandelt. Jetzt kam – nicht zuletzt auch durch den wissenschaftlich untermauerten Druck, den die Initiativen zum Thema Bahnlärm aufbauen konnten – das Okay für eine bürgerfreundliche Trassenführung.

Dieses für den Oberrhein großartige Ergebnis bedeutet, dass man sich am Mittelrhein in einigen Jahren auf eine Verdoppelung des Güterverkehrs einstellen muss. Damit es auch hier zu einer spürbaren Lärmentlastung oder gar zu einer Verlagerung des Güterverkehrs kommen kann, wäre ein sachlicher Dialog zwischen allen Beteiligten erforderlich. „Was überhaupt nicht passt, ist ein parteipolitischer Streit um das Thema Bahnlärm“, wie Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross moniert. „Wir wissen aus der Vergangenheit, dass sich die Einstellung zum Thema Bahnlärm mit dem jeweiligen Wechsel in der Regierungsverantwortung ändern kann. Damals hat Verkehrsminister Tiefensee (SPD) ähnliche Positionen vertreten, wie sie heute sein Amtsnachfolger Ramsauer (CDU/CSU) vertritt. Als Bürgerinitiativen müssen wir parteipolitisch unabhängig bleiben, wenn wir etwas für das Tal erreichen wollen.“

Parteien sähen Bürgerinitiativen als Wählerpotenziale, die ihnen helfen können, die nächsten Wahlen zu gewinnen. Die Initiativen dürften die jeweiligen Parteien aber nicht an ihren Worten, sondern müssten sie

an den Taten messen. Das zeigten alle Erfahrungen. Ganz schlecht wäre, sich von Politikern im Kampf gegen den Bahnlärm gängeln zu lassen und dabei die eigene Souveränität aufzugeben, so Gross.

Verantwortliche Politiker, wie die Bundestagsabgeordneten aller Parteien, die den Mittelrhein vertreten, seien sich darin einig, dass man Initiativen nicht parteipolitisch missbrauchen dürfe oder gar auszugrenzen versuche. Dass es dennoch auf Landesebene dazu komme, stoße bei den Abgeordneten auf Unverständnis. Zuletzt hatten sich Hans-Peter Seyffardt und Peter Beuth, zwei CDU-Abgeordnete des Hessischen Landtags, darüber beschwert, dass der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers (SPD), sich des Themas Bahnlärm zu parteipolitischen Zwecken bedient habe. Nach Einschätzung von Pro Rheintal wird mit solchen Manövern der Dialogbereitschaft zwischen den Verantwortlichen in Berlin, aber auch hier am Rhein ein Bärendienst erwiesen, zum Schaden der Sache und der betroffenen Menschen.

Die Bundesregierung, so der Pro-Rheintal-Vorsitzende, habe inzwischen eine Studie für eine Lösung der Güterverkehrsproblematik im Nadelöhr Mittelrhein in Auftrag gegeben. Hier sei zu kritisieren, dass weder das Land Rheinland-Pfalz noch die Bürgerinitiativen bei der Formulierung der Ziele der Studie eingebunden worden seien. Es sei ein Irrtum zu glauben, erst kämen die verkehrstechnischen Lösungen und dann der Lärmschutz. Das Beispiel Oberrhein zeige, dass man im Nachhinein doppeltes und dreifaches Geld ausgeben müsse, denn der Lärmschutz beginnt bereits mit der verkehrstechnischen Planung.

Die Auswirkungen von verkehrstechnischen Projekten, obwohl sie weit außerhalb des Mittelrheintals liegen, könnten dennoch dramatische Folgen und Konsequenzen für das Tal und die Region haben. So wie man seinerzeit bei der Inbetriebnahme der ICE-Trasse Köln – Frankfurt den Personenverkehr von der Rheinstrecke abzog und durch zunehmenden Güterverkehr ersetzte. Ein ähnliches Beispiel sei gerade im Raum Bonn – Bad Godesberg im Gespräch, wo der Personennahverkehr von der Haupttrasse auf die geplante zusätzliche S-Bahntrasse verlagert werden soll, damit auch tagsüber wesentlich mehr Güterzüge durchs Mittelrheintal rollen könnten.

Nicht die Bürgerinitiativen, sondern die Politik sei gefordert, die Bürgerinnen und Bürger darüber zu informieren, anstatt parteipolitische Polemik zu üben. Dass Bahnlärm die Menschen krank macht und in den betroffenen Regionen die Lichter und die Löhne ausgehen lässt, sei inzwischen wissenschaftlicher Konsens.

Für die kommenden Wochen kündigte der Pro-Rheintal-Chef eine bundes- und europaweite Initiative an, mit der das Ende übermäßigen Bahnlärms eingeläutet werde.

Weitere Informationen unter:

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: Der Mittelrhein droht im Bahnlärmchaos zu ersticken, wenn Politiker und Initiativen nicht zusammenarbeiten, sagt Pro Rheintal.