

Minister-Besuch zur falschen Zeit

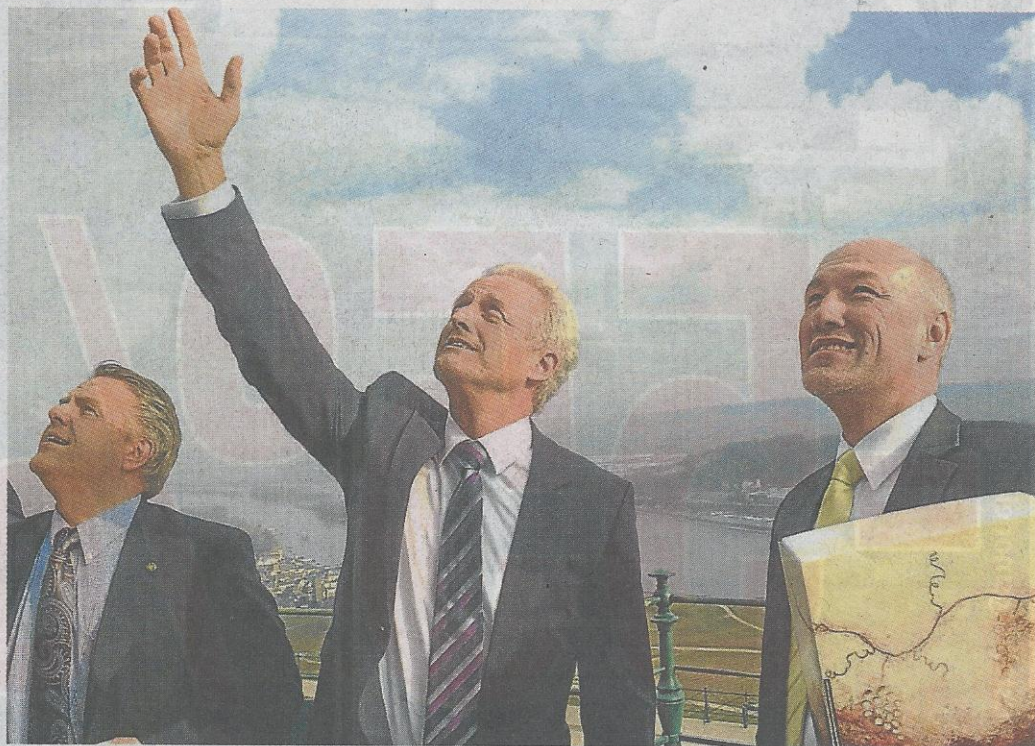
BAHNLÄRM Ramsauer will sich leisen Zug anhören / Bürgerinitiativen drängen auf sofortige Hilfe

RHEINGAU (bad). Die Ankündigung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), er wolle sich im Herbst im Mittelrheintal den ersten komplett auf Flüsterbremsen umgestellten Zug anhören, stößt den Aktiven gegen den Bahnlärm sauer auf. Der Minister wisse genau, dass der angekündigte Musterzug nicht dem täglichen Erlebnis der Betroffenen entspreche und die Umrüstung der Waggons, wenn sie denn endlich mal beginnen sollte, noch Jahrzehnte in Anspruch nehmen werde, so der Sprecher des Rheingau-Bundes gegen Bahnlärm und Kreisbeigeordnete, Karl Ottes.

Einladung ausgeschlagen

Dass der Minister mal kommen solle, „wenn alte quiet-schende, rumpelnde und Erschütterungen auslösende Gefahrgutzüge mit bis zu 100 Stundenkilometern an den Häusern vorbeirasen“, fordert auch Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn.

Kurz vor der Kommunalwahl im vergangenen Jahr hatte Ramsauer die Lärmstempelstation in Assmannshausen besucht, an einem Montagmorgen, wo kaum Güterzüge fahren. In dieser Zeit führen gar keine. Die Gelegenheit, bei der Bahnlärmdemo im Mai in Rüdeshheim zu sprechen, lehnte der Minister dankend ab. Sofortmaßnahmen statt Minis-



Im vergangenen Jahr war Peter Ramsauer (Mitte) schon mal im Rheingau. Laute Züge hörte er da jedoch nicht.

Foto: Archiv/RMB/Margielsky

ter-Besuche mit geschöntem Hintergrund, fordert Ottes und befindet sich damit in bester Gesellschaft. So begrüßenswert es auch sei, dass nun nach Alternativen für die Rheintalstrecke gesucht werde, so wichtig sei es, kurzfristig wirksame Hilfe aus Berlin zu bekommen. Hierzu gehörten ein Tempolimit und ein Nachtfahrverbot.

Dass die angekündigte Suche nach einer Ausweichtrasse gar nichts mit dem Begehren der

Bürger nach Ruhe zu tun habe, sondern allein den Interessen der Wirtschaft geschuldet sei, den Verkehrsengpass Mittelrhein und Rhein-Main aufzubrechen, vermutet Frank Gross, Vorsitzender des Bürgernetzwerks Pro Rheintal. In einer vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie mit dem Titel „Schienennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ heißt

es: „Die Überlast im mittleren Rheintal kann partiell durch Nutzung der Ruhr-Sieg-Strecke mit bis zu 90 Zügen gemildert werden.“ Statt sich mit Versprechen für eine Alternativtrasse abspeisen zu lassen, die in den nächsten Jahrzehnten ein Traum bleiben werde, müssten die Menschen im Mittelrheintal darauf dringen, dass der Bund endlich die Umrüstung der Waggons per Verordnung zur Pflicht mache, so Gross.