

Landrat wirft Grube Menschenverachtung vor

BAHN Proteste gegen Hupen an der Strecke Rüdesheim-Lorch werden immer heftiger / Arbeiten sollen heute Abend oder morgen beendet sein

RHEINGAU (bm). Die Proteste gegen das Verhalten der Bahn nehmen an Schärfe immer mehr zu. Nachdem erst die Bürgerinitiative im Mittelrheintal und der Rheingau-Bund gegen Bahnlärm massiv den ohrenbetäubenden Krach kritisiert hatten, der durch das Hupen während der Reparaturarbeiten zwischen Rüdesheim und Lorch verursacht wird, spricht Landrat Burkhard Albers (SPD) inzwischen von menschen-

verachtendem Verhalten des Bahnchefs und „Hardliners“ Rüdiger Grube.

Nach einem Ortstermin in Assmannshausen kritisiert die Bundestagsabgeordnete der Linken, Sabine Leidig, dass die Bahn das beschädigte Gleisbett „im Billigstverfahren“ repariere, „ohne Lärm- und Schwingungsdämpfung“. Sie fordert Durchfahrverbote für laute, lange und schwere Güterzüge. Der Privatisierungs-

kurs im Schienenverkehr müsse gestoppt werden. Die fatale Gewinnorientierung und die organisatorische Trennung von Bahnbetrieb und Infrastruktur, so Leidig, erhöhen das Sicherheitsrisiko.

Es gehe um das knallharte Durchdrücken der eigenen Interessen, kritisiert der Landrat. Er bezieht sich auf die Schilderung von Anwohnern, die tagsüber und vor allem nachts unter „einem wahnsinnigen Gehupe“ leiden. Albers spricht von „Psychoterror“.

In einem Antwortbrief an die BI im Mittelrheintal erklärt die Bahn, dass die Rottenwarnanlagen noch einmal überprüft worden seien, damit sie so positioniert sind, dass sich der Signalton vorwiegend längs der Gleise ausbreitet. Die Anlage sei nur noch in Betrieb, wenn Baumaschinen im Einsatz seien, und werde bis morgen benötigt, vielleicht könne sie schon heute Abend abgebaut werden.

Die Strecke soll schnellstmöglich instand gesetzt werden, um die Situation für Anwohner, Pendler und Verkehrsunternehmen wieder zu normalisieren. Dies bedeute aber auch, dass diese Arbei-

ten nachts, an den Wochenenden und zwischenzeitlich auch unter dem „rollenden Rad“ durchgeführt werden müssten.

Eile zu Lasten der Anwohner

Genau diese Eile ist aber ein Kritikpunkt. Um schnellstmöglich die Strecke wieder beidseitig befahren zu können, trete die Bahn die Bedürfnisse der Anwohner nach Nachtruhe mit Füßen, sagt Albers. Der Projektbeirat „Leiseres Mittelrheintal“ sei nicht mehr als eine Beruhigungsspielle. Es komme weder zu Tempolimits für Güterzüge, noch zu Nachtfahrverbote, einer drastischen Verschärfung des Systems der lärmabhängigen Trassenpreise oder zur zeitnahen Umrüstung der Waggons und schon gar nicht zu Planungen für eine Alternativtrasse.

Anders als in Ländern wie Italien, der Schweiz und der Niederlande werde in Deutschland weiter auf völlig veraltete Trassen gesetzt, die für die heutigen Achslasten der Güterzüge überhaupt nicht ausgerichtet seien.

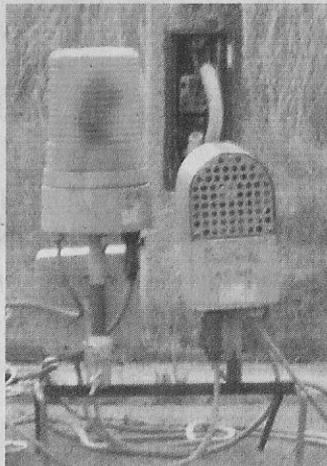
Albers fordert ebenso wie der SPD-Landtagskandidat Georg Mahr ein detailliertes Gutachten

der Bahn, wieso es zum Entgleisen der Waggons am 9. Juni kommen konnte, und warum das Warnsystem nicht funktionierte. Er erinnert an die Aussage des Bundesverkehrsministeriums, eine Alternativtrasse komme nicht aus Lärmschutzgründen, sondern allenfalls bei Kapazitätsengpässen in Betracht. Solchen Engpässen solle aber durch die derzeitige Ertüchtigung der Rheinostrecke vorgebeugt werden.

Der Ausgangspunkt des Unglücks habe im Bereich des Lorchener Bahnhofs gelegen. Da dort am Gleiskörper großflächig ausgekoffert werde, fragt sich der Vorsitzende der SPD-Kreistagsfraktion und Landtagskandidat Georg Mahr, ob Probleme im Untergrund für die Entgleisung von vier Waggons verantwortlich waren. Auf der Strecke seien zudem aus zahlreichen Betonschwellen größere Stücke herausgebrochen. Diese müssten ausgetauscht und alle anderen Schwellen auf Schäden untersucht werden. Mahr fordert weiter, dass an der Strecke eine niedrige Schutzmauer gebaut wird, die einen Schotterregen wie beim jüngsten Unglück auffängt.

WARNANLAGE

► Eine **Rottenwarnanlage** ist eine technische Sicherungseinrichtung, die beim Gleisbau verwendet wird. Sie warnt das Baustellenpersonal (sogenannte Rotte) vor dem Herannahen eines Zuges und besteht in der Regel aus einer Reihe von Signalleuchten und akustischen Warmmeldern, die auf Stahlstangen am Rande des Gleisbetts alle 30 Meter montiert werden. Beim Herannahen eines Zuges werden sie zum Beispiel durch einen Radkontakt im Gleisbett aktiviert. (Quelle: Wikipedia).



Sieht harmlos aus, macht aber offenbar einen Höllenlärm: die Rottenwarnanlage. Foto: Axel Morawietz