

Kritische Abschnitte nicht kartiert

GEFAHRGUTTRANSPORTE Manche Teilstrecken der Bahn für Feuerwehr schwer zugänglich / Thema im Ortsbeirat

Von Bernd Minges

GEISENHEIM. Würden auf der Bahnstrecke in Geisenheim wie bei der Katastrophe in Kanada mit Rohöl gefüllte Kesselwagons explodieren, „dann stünde bis zur Linde kein Haus mehr“, sagte Stadtbrandinspektor Thomas Kempenich. Das Schreckensszenario musste gar nicht so drastisch ausgemalt werden, um dem Ortsbeirat Talstadt und den wenigen Bürgern, die sich für das brisante Thema interessieren, die Gefahren vor Augen zu führen, mit denen die Anwohner an der Rheingauer Bahnlinie täglich leben müssen. Als früherer Berufsfeuerwehrmann kennt Ortsvorsteher Heinz Lupp die Folgen eines Unglücks. Wenn Salpetersäure auslaufe, ziehen die Gase ins Wohngebiet, sagte er. Und es sei möglich, dass sich nach acht Stunden die Lungenbläschen auflösen.

Der Ortsvorsteher weiß, dass die Forderung des Ortsbeirats nach einem Tempolimit für Güterzüge mit gefährlicher Fracht

und schärferen Sicherheitsvorkehrungen verpuffen wird. Aber der Ortsbeirat hat deutlich gemacht, dass großer Handlungsbedarf besteht. Insbesondere die Rheingauer Feuerwehren weisen immer wieder auf das riesige Gefahrenpotenzial hin.

Sicherer als auf der Straße

Der Transport gefährlicher Güter sei seit 1970 mehr und mehr auf die Schiene verlagert worden, weil das Risiko eines Unfalls geringer sei als auf der Straße, erklärte der Stadtbrandinspektor. Ein Bewohner in Walluf, Eltville, Erbach, Hattenheim Oestrich, Mittelheim, Winkel, Geisenheim, Rüdesheim, Assmannshausen, Lorch und Lorchhausen leben teilweise nur wenige Meter entfernt von der Bahnlinie. Für sie ist diese Statistik nicht beruhigend. Ebenso wenig beruhigend ist für sie, dass die in neun Klassen eingeteilten gefährlichen Stoffe von entzündbar über giftig bis explosiv auf den Tankcontainern und Wag-

gons gekennzeichnet sein müssen. Im Ernstfall brennt ein Kesselwagen schon oder ist umgekippt und die Feuerwehr kann die Ladung nicht gleich identifizieren. Laut Kempenich ist dann folgender Ablauf vorgesehen: Die Rettungsleitstelle in Bad Schwalbach setzt sich mit der Bahn in Frankfurt in Verbindung, die einen Überblick über jeden einzelnen Zug habe. Von dort sollen genaue Angaben über die Ladung kommen. Der Stadtbrandinspektor schätzt, dass es fünf bis sechs Minuten dauern könne, um diese Information zu erhalten. Einen Zugriff auf die Transportdatenbank der Bahn haben die Einsatzkräfte nicht.

In geschlossener Ortschaft

Die Probleme bei einem Unfall in geschlossener Ortschaft beginnen aber schon viel früher. Bestimmte Bahnabschnitte seien für die Feuerwehr nämlich schwer zugänglich. Als Beispiel nannte der Stadtbrandinspektor

„das kritische Teilstück“ zwischen Prälat-Werthmann-Straße und der Kreisstraße 630 nach Marienthal. In diesem Bereich liegt zum Beispiel auch die St. Ursula-Schule.

Die erforderliche Bahn-Erdung nach einem Unglück habe früher ein Fahrdienstleiter machen können, heute sei dafür der Notfallmanager“ zuständig, der einen Bereich von Koblenz bis Worms abzudecken habe, berichtete Kempenich. Ein weiteres Problem ist die Ausrüstung der Feuerwehr mit Chemieschutzanzügen. Diese Schutzkleidung gibt es beim Gefahrgutzug in Eltville und in Bad Schwalbach, außerdem bei den Spezialkräften von Infraseriv in Wiesbaden. Eigentlich, so Kempenich, müsste sich die Bahn an der Finanzierung von Schutzanzügen für die Bahnanlieger-Feuerwehren beteiligen.

Besonders gefährdete und schwer zugängliche Stellen innerhalb und außerhalb der Wohnbebauung seien nicht kartiert, antwortete der Stadtbrand-

inspektor auf eine Frage von Ortsbeiratsmitglied Hiltrud Kurz-Spörlein. Dies sei eine Aufgabe für den Kreis. Die Feuerwehr habe auch keine Möglichkeit, an der Strecke zu üben. Den Güterzugverkehr zu stoppen, sei nur dann möglich, wenn Verkehrsminister Peter Ramsauer zu Besuch in den Rheingau komme, meinte Karl Ottes, Sprecher des Rheingau-Bundes gegen Bahnlärm. Stadtverordnetenvorsteherin Susanne Göttel-Spaniol regte an, „Trainings-szenarien zu schaffen“.

Gemeinsames Handeln

Die örtlichen Feuerwehren seien die kleinsten Räder. Auf lange Sicht helfe nur ein Zusammenschluss und gemeinsames Handeln aller Bahnanlieger-Gemeinden. „Derzeit können wir nur appellieren“, sagte Bürgermeister Frank Kilian, der sich nicht vorstellen will, was bei einem Chemieunfall auf der Bahn passieren könnte, wenn 3000 Schüler in der Stadt unterwegs seien.