

LESERBRIEFE *aus dem Rheingau*



der DB AG ernstlich überlegen, ob ein dann von Güterzuglärm, Erschütterungen und Dieselfeinstaub zum Frachtkanal degradiertes Flusstal mit dem Status einer von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannten Region noch vereinbar ist.

Als permanente äußerst bedrohliche Gefahr stellt sich obendrein der Transport von ca. 70 Prozent Gefahrgut dar. Nirgendwo in Deutschland fahren die Güterzüge mitten durch Wohngebiete und das nur wenige Meter an den Häusern vorbei. „Viareggio lässt grüßen“. Angesichts dieser Situation ist es ungeheuerlich, Vergleiche mit Kirchenglockengeläute, Hahnenschreien auf stinkenden Misthaufen oder dem Geruch von Schweineställen anzustellen. „Seit Generationen ertragen die direkten Bahnanlieger des Rheingaus und des Mittelrheintals die Geräuschbelastung der ihnen direkt vor die Haustür gesetzten Bahnlinie“, so der Verfasser des Leserbriefes „Bahnwahnsinn“. Das ist leider richtig, müsste aber nicht so sein.

Seit Generationen ertragen die Anrainer des Rheins dessen hemmungslose Verschmutzung durch Einleitung von giftigen Schadstoffen durch örtliche und überörtliche Chemieunternehmen. Auch die Belastung der Luft mit krebserregenden Staubpartikeln und übelsten Gerüchen im Umfeld von großen Industrieanlagen war Jahrzehnte lang an der Tagesordnung. Last- und Personautos trugen ebenfalls einen gehörigen Teil zur Verunreinigung unserer Umwelt bei. Heute ist das Rheinwasser so sauber, dass sogar wieder Lachse angesiedelt werden konnten. Kein Mensch muss mehr kloakenartige Gerüche einatmen, wenn er sich der Stadt Wiesbaden aus Richtung Erbenheim kommend, nähert.

Fast jedes im öffentlichen Verkehr eingesetzte Fahrzeug hat einen Katalysator. Wenn auch nicht in allen Fällen optimale Ergebnisse erzielt werden konnten, so sind wir doch auf dem richtigen Weg. Diese Erfolge wurden aber nur mit strengen Auflagen erreicht. Der Staat hat die Verursacher, auch gegen deren anfänglichen Widerstand, in die Pflicht genommen. Niemand käme auf die Idee, diese Auflagen zu lockern oder gar rückgängig zu machen, weil dadurch angeblich die Wettbewerbsfähigkeit gefährdet wird.

Warum also nimmt der Staat, der Eigentümer der Schienenwege und alleiniger Aktionär der DB AG ist, sich nicht selbst in die Pflicht und verhindert mit entsprechenden Gesetzen den „Bahnwahnsinn“.

Warum hat der Schienengüterverkehr noch immer den sogenannten Schienenbonus und darf rund um die Uhr 5 dB(A) lauter sein als der Straßenverkehr?

Warum dürfen über 40 Jahre alte, mit

Graugussbremsen ausgestattete Waggons nachts mit 100 km/h durch historische Ortschaften rasen und Lärm von über 108 dB(A), noch lauter als ein Presslufthammer, verbreiten? Eine hohe Geschwindigkeit bedeutet laute Fahrgeräusche und wirkt in der Nacht besonders störend. Verantwortlich für eine Minderung des Lärms ist der Verursacher. Deshalb setzen wir uns für eine gesetzliche Regelung ein, die den Verursacher des Bahnlärms zur Sanierung des rollenden Materials innerhalb kürzester Zeit verpflichtet. Warum werden die Bahntrassen in den Ortschaften nicht so ausgebaut, dass Erschütterungen vermieden werden und Risse in Gebäuden links und rechts der Schiene unterbleiben? (die Technik ist vorhanden).

Warum wird seit 1970 beim Schienengüterverkehr quasi nichts in Lärm- und Erschütterungsschutz investiert? Laut Bahnlärmindex der Umweltministerien Hessen und Rheinland-Pfalz ist bei der Lärmbelastung im Mittelrheintal und im Rheingau die Grenze zur Gesundheitsschädigung um das 250fache überschritten. Jedem verantwortungsbewussten Politiker müsste klar sein, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.

Warum? Warum? Warum? Diese Frage könnte man noch bei sehr vielen Vorgehensweisen des Bundes und des Bahnmanagements stellen.

Da lässt sich als Entschuldigung auch nicht die „gute alte Zeit“ vor 50 Jahren heranziehen, als noch schaufelnde und qualmende Dampflokomotiven durchs Land gefahren sind oder nachts hin und wieder der legendäre Erzzug die Gläser im Schrank zum Klirren gebracht hat. Auch wenn man sich selbst mit den „unerträglichen Störungen“ arrangiert hat, die man möglicherweise auf Grund fortgeschrittenen Alters nicht mehr so wahrnimmt, ist der Zustand für die gesamte Region inakzeptabel und muss beseitigt werden.

Die Menschen haben ein Recht auf Nachtruhe und den Schutz ihrer Gesundheit und ihres Eigentums. So steht es in unserem Grundgesetz. Egal wann sie an die Bahn gezogen sind.

Sie haben ein Recht darauf, dass auch die Bahn, so wie alle anderen Unternehmen, verpflichtet wird, die verfügbaren technischen Möglichkeiten einzusetzen um die Bevölkerung und die Natur vor Schaden zu bewahren. Tut sie das nicht, und zwar sofort, wird der letzte Rest der angeblichen Umweltfreundlichkeit auch noch verspielt.

Antwort auf den Brief Bahnwahnsinn

Auf den Leserbrief von Dipl.-Ing. Heinz Stadelhoff aus Hattenheim mit dem Titel „Bahnwahnsinn“ auf Seite 62 in unserer letzten Ausgabe antworten für die Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. Willi Pusch und Wolfgang Schneider:

„Dem Verfasser des Leserbriefes über den Bahnwahnsinn ist offenbar entgangen, dass es sich bei der Rheintalbahn mittlerweile um die meistbelastete Güterverkehrsstrecke und den Lärmbrennpunkt Nr. 1 in Europa handelt. Das war früher nicht so. Die EU, der Bund und die Bahn AG beabsichtigen, nach Öffnung des St. Gotthartunnels die Kapazitäten nochmals um ca. 30 Prozent auszuweiten. Auch sollen auf dieser Strecke sogenannte Mammutzüge von bis zu 1.100 m Länge fahren.

Auf Grund der wenig erfreulichen Zukunftsperspektive, sollten sich die Politiker der EU, der deutschen Bundesregierung sowie die Verantwortlichen

Beilagen im Rheingau Echo
erreichen die Haushalte unserer
Abonnenten – garantiert!