

Stimmen zum Zugunglück

Karl Ottes, Sprecher Rheingau-Bund gegen Bahnlärm:

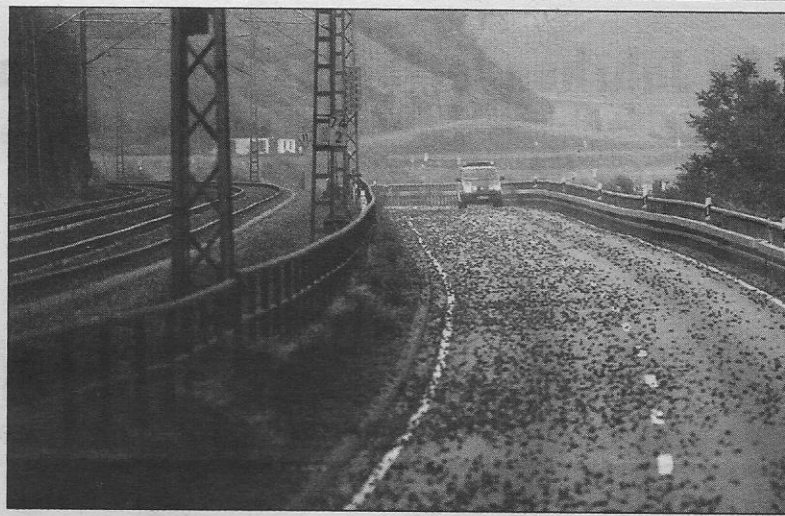
Nicht auszudenken, wenn es sich um einen der vielen Gefahrguttransporte auf der Rheingauer Güterstrecke und mitten – wie jetzt geschehen – in einer Ortslage wie Assmannshausen gehandelt hätte. Der Vorfall zeigt wieder einmal mehr, dass die Forderungen der Bürgerinitiativen für Nachtfahrverbote und besonders für Geschwindigkeitsreduzierungen mehr als berechtigt sind. Wir hoffen deshalb sehr, dass sich auch der neue Projektbeirat diesem dringenden Problem nicht verschließt. Der Deutschen Bahn sollte endlich bewusst werden, dass sich das Nadelöhr „Rheintal“ mit seinen kurvenreichen Strecken, einem teilweise veralteten Gleisbett und entlang zahlreicher rutschgefährdeten Hänge für diese Gütermassen nicht mehr eignet. Eine grundsätzliche Umdenken muss auf den Tisch.

SPD-Kreisvorsitzende und Bundestagskandidat Martin Rabanus und der SPD-Kreistagsfraktion Georg Mahr

Dass entgleiste Waggons zehn Kilometer weit hinter einem Güterzug hergeschleppt werden und dabei fortwährend Schäden an der Trasse anrichten, macht eine SPD-Forderung dringlich: Die digitale Überwachung der Bahnstrecke muss in allererster Linie der Sicherheit dienen, nicht der Verdichtung des Schienenverkehrs, forderte der Vorsitzende der SPD Rheingau-Taunus Martin Rabanus.

„Auch nachmittags noch zeigte der Schotter auf dem Fußweg zwischen Bahn und Bundesstraße, dass der Zug über Kilometer Anwohner und Autofahrer gefährdet hat. Es grenzt an ein Wunder, dass niemand verletzt wurde“ ergänzte der Vorsitzende der SPD-Kreistagsfraktion Georg Mahr, der für den hessischen Landtag kandidiert. „Die digitale Überwachung kann für mehr Sicherheit sorgen“, betonte Georg Mahr. „Der Zugführer bemerkte nichts: Das elektronische Stellwerk in Frankfurt erkannte die Gefahr und in Rüdeshheim wurde der Unfallzug endlich gestoppt. Das muss schneller und besser funktionieren“, forderte er.

Als „Glück im Unglück“ bezeichnete der SPD-Kreisvorsitzende und Bundestagskandidat Martin Rabanus, dass der Zug unbeladen war und es sich um vergleichsweise leichte und stabile Waggons für den Autotransport gehandelt habe. Allein der Gedanke an die Vielzahl von Gefahrguttransporten, die täglich die Strecke passieren, zeige, welcher Handlungsbedarf bestehe. „Die digitale Streckenüberwachung muss in erster Linie der Sicherheit dienen – und hier gibt es offenbar noch Nachbesserungsbedarf. Die zweite Schlussfolgerung“, unterstrich Rabanus, „die ich aus dem Unfall ziehe ist: Gefahrgüter müssen langsamer über die Rheinschiene bewegt werden, um die Gefährdung der Anwohner so weit wie möglich zu re-



Die B 42 zwischen Lorch und Assmannshausen nachdem der Zug mit den entgegengesetzten Wagen die Strecke passiert hatte. Foto: Kaltenbach

duzieren.“

Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross

Pro-Rheintal-Vorsitzender Frank Gross fordert von den Verantwortlichen ein unverzügliches Handeln. Es sei unverantwortlich seitens der Bahn, mit defekten und veraltetem Gerät durch bewohnte Gebiete im Mittelrheintal zu rasen, und das auch nachts, während die Fahrzeuge weder Sensoren hätten, die Entgleisungen melden, noch regelmäßig gewartet würden. „Die enorm hohen Lärmwerte mit bis zu 108 Dezibel, die wir jeden Tag und jede Nacht hier am Mittelrhein

messen, sind ein deutliches Zeichen dafür, dass hier Waggons eingesetzt werden, die in einem nicht betriebsbereiten Zustand sind, das heißt, die Räder haben Fachstellen oder weisen Radausbrüche auf“, so Gross. Entsprechende Reklamationen von Pro Rheintal an das Bundesverkehrsministerium seien von dort an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Bahn weitergeleitet worden. Diese haben auf die Beanstandungen mit der Feststellung reagiert, dass man nach den geltenden Vorschriften handele und auch die EU bis zu 6 Zentimeter lange Flachstellen für zulässig halte.

Gross weist darauf hin, dass die Be-

dingungen im Oberen Mittelrheintal äußerst schlecht für einen intensiven Güterverkehr seien, wie er hier Jahrzehnten abläuft und in Zukunft noch weiter intensiviert werden wird. Ein 150 Jahre altes Gleisbett, Güterwaggons, die bis zu 70 Jahre alt sind mit total veralteter Technik ausgestattet sind, die auf vier Spuren verkehren, die immer höher belastet werden durch immer länger und schwerere Züge, die wiederum mit immer höheren Geschwindigkeiten unterwegs sind – alles das passe überhaupt nicht zusammen. Deshalb müsse jetzt darüber nachdenken, ob es überhaupt Sinn macht, den Eisenbahngüterverkehr weiter auszubauen und mit auch die Eisenbahn – oder ob nicht besser gleich anständige Straßenstraßenbaue, die dem Verkehr gerecht werden können. Der Pro-Rheintal-Chef: „Wir müssen feststellen, dass bei der Bahn weder die Mittel für Strecke und Fahrzeuge ausreichen, um dem jetzigen und der Zukunft noch weiter zunehmenden (Güter-)Verkehr zu entsprechen.“ Die Politik sei gefordert, auf diese Situation sofort zu reagieren und die entsprechenden Nachtfahrverbote durch Tempolimits dafür zu sorgen, das Risiko zu begrenzen. Sollte nichts tun und das bestehende Risiko weiterhin eingehen, dann sei der nächste größere Unfall bereits absehbar, und dann seien die zuständigen Beamten und Behörden zur Verantwortung zu ziehen.

K.-H. Bäuml und W. Wemhöner (LINKEN):

Die Verantwortlichen der Bahn AG alle nennenswerten Politiker wie es. Anscheinend wollen es viele wohnerinnen und Anwohner nicht richtig glauben. Die rechte Rheinseite wird Teil der Warenrennstrecke von Genua nach Antwerpen und zurück. Nach der Öffnung des neuen Gotthardt Basistunnels um 2017 wird sich der Güterzugverkehr im Mittelrheintal zum Nadelöhr des ausufernden, unbalancierten Transportwahnsinns. Aber auch zur Schnittstelle zwischen nachhaltigen Leben und den geplanten grenzenlosen Wachstum nach immer niedriger Rendite strebender Unternehmen und Bankern. Diese Art wachsender Güterverkehr hat nichts mit Wohlstand zu tun. Er ist in erster Linie ein schuldig gesteigerten Transportintensität geschuldet: in einer Ware von einer derselben Qualität stecken immer mehr Transportkilometer. Während international zergliederte Fertigung immer absurdere Formen annimmt werden gleichzeitig regionale Wirtschaftsstrukturen zerstört. Die dramatische Zunahme des Güterverkehrs auf einer der Hauptmagistralen des Fernverkehrs, dem Mittelrheintal, steht im krassen Gegensatz zu den überalterten, technischen Standards des Bahnkörpers und den eingesetzten Fahrzeugen.

Dazu kommt die ständig hinhalten Versprechen aller Politiker zum Thema Bahnlärm und Ausweichstrecke Bis zur Bundestagswahl im September wird von Verkehrsminister R

Eisenbahnstrecke gesperrt

Aufgrund der Entgleisung des Güterzuges ist die Eisenbahnstrecke Kaub – Rüdeshheim für den Eisenbahnverkehr gesperrt.

Züge aus Koblenz/Neuwied enden in Kaub und fahren dort zurück nach Koblenz bzw. Neuwied.

Züge aus Frankfurt(Main) Hbf / Wiesbaden enden in Rüdeshheim und fahren dort wieder zurück nach Wiesbaden Hbf / Frankfurt(Main) Hbf.

Zwischen Kaub und Rüdeshheim ist ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Busse halten an allen Unterwegs-Bahnhöfen. Die Reisezeit verlängert sich leider in beiden Richtungen um etwa 60 Minuten (je nach Verkehrslage auf der Straße), da die Züge in Kaub und Rüdeshheim nicht auf die Busse des Schienenersatzverkehrs warten können. Leider ist es aufgrund des unvorhersehbaren Eintretens des Schienenersatzverkehrs nicht möglich, im Schienenersatzverkehr die Kapazität der ausfallenden Zugfahrten vollständig mit Bussen zu ersetzen. Daher kann es in den Hauptverkehrszeiten zwischen 06:30 Uhr und 09:00 Uhr sowie 15:00 Uhr und 18:30 Uhr zu Kapazitätsengpässen kommen, in Einzelfällen kann ggf. ein Ausweichen auf die nächste Verbindung erforderlich sein. Wir empfehlen falls möglich, in den Ersatz-

bussen diesen Zeitraum zu meiden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist in den Bussen des Schienenersatzverkehrs generell nicht möglich.

Reisehinweise

Von Koblenz nach Wiesbaden/Frankfurt: Fahrgäste aus Neuwied/Koblenz Hbf mit den Zielen Wiesbaden Hbf, Mainz-Kastel, Frankfurt-Höchst und Frankfurt(Main) Hbf nutzen ab Koblenz Hbf die Züge der linksrheinischen verkehrenden RE Linie 80 über Mainz Hbf nach Frankfurt(Main) Hbf. In Mainz Hbf besteht Anschluss an die Züge der S-Bahn Linie 8 bzw. RB75 nach Wiesbaden Hbf.

Von Frankfurt nach Koblenz: Fahrgäste von Frankfurt(Main) Hbf, Frankfurt-Höchst, Mainz-Kastel und Wiesbaden Hbf mit dem Fahrtziel Koblenz Hbf nutzen ab Frankfurt(Main) Hbf bzw. Mainz Hbf die Züge der linksrheinischen verkehrenden RE Linie 80 über Mainz Hbf nach Koblenz Hbf.

Die Vollsperrung der Strecke Kaub – Rüdeshheim wird voraussichtlich bis 14. Juni andauern. Auch anschließend ist aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Reparaturarbeiten mit Einschränkungen des Zugverkehrs zu rechnen.