

Der Felssturz am Rhein zeigt die Notwendigkeit des Westerwald-Taunus-Tunnels!

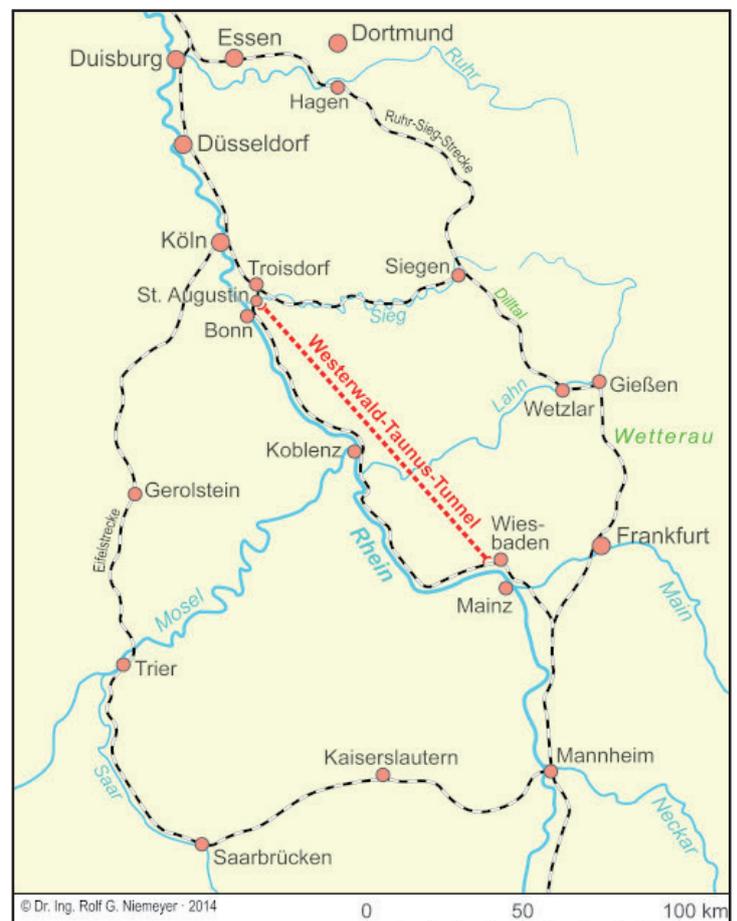
Seit am 15. März bei einem Felssturz in der Nähe der Loreley mehrere tausend Kubikmeter Gestein ins Rheintal stürzten, ist der gesamte Straßen- und Bahnverkehr auf der B42 und der rechtsrheinischen Bahnstrecke unterbrochen, und man rechnet mit einer wochenlangen Blockade. Wie Willi Pusch, der Vorsitzende der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn, zurecht feststellt, ist darüber hinaus damit zu rechnen, daß es durch starke Regengüsse und die Erschütterungen – ausgelöst von immer längeren, schwereren und schnelleren Transitgüterzügen – zwangsläufig immer häufiger zu Erdbeben und Schlammlawinen im Rheintal kommen wird, und somit weitere Blockaden drohen.

Durch den Bau einer rund 120 km langen, größtenteils im Tunnel verlaufenden Neubaustrecke zwischen St. Augustin bei Bonn und Bischofsheim bei Mainz würde der Güterverkehr der Bahn das Mittelrheintal umgehen.

Die Rheintalstrecke ist Teil des sog. Rhein-Alpen-Korridors, der die Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Zeebrugge mit dem italienischen Mittelmeerhafen Genua verbindet. Er führt durch eine der am dichtesten besiedelten Regionen und das „industrielle Herz“ Europas und ist der am stärksten befahrene Eisenbahnkorridor in Westeuropa. Er kreuzt oder berührt alle wichtigen europäischen Ost-West-Korridore.

Dieser Rhein-Alpen-Korridor bildet das Rückgrat des europäischen Bahnfrachtnetzes, stellt aber auf dem Weg durch Deutschland einen schwerwiegenden Engpaß dar. Wenn die Strecke frei ist, fahren täglich rund 400 schwere Güterzüge durch das Rheintal, viele davon nachts. Die Bahnanlagen wurden vor über 150 Jahren gebaut und waren ursprünglich für eine Achslast von 3 Tonnen ausgelegt. Heute wird eine Achslast von 23 Tonnen erreicht, was teilweise bereits zu einer Absenkung der Gleise geführt hat. Die Lärmbelastung in den Städten und Gemeinden entlang der Bahnstrecke ist enorm und gefährdet die Gesundheit der Anlieger.

Schon jetzt ist der Korridor durch die großen Frachtmengen aus den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen, den beiden größten Häfen Europas, enorm



überlastet, und die Kapazitäten können im Rheintal selbst auch nicht mehr ausgebaut werden. Tatsächlich gibt es seit Jahren Beschwerden aus dem Ausland,

Deutschland hinke beim Ausbau der internationalen Verkehrskorridore weit hinter den vereinbarten Plänen her und erfülle somit seine eingegangenen Verpflichtungen nicht.

Das muß schleunigst geändert werden. Ingenieure und regionale Bürgerinitiativen setzen sich daher für den Bau des Westerwald-Taunus-Tunnels ein, ein Großprojekt, das

den Bahngütertransport durch den Korridor entlang des Rheintals erleichtern soll (siehe Abbildung). Der Tunnel würde den Güterverkehr zwischen der Rhein-Ruhr-Region und dem Rhein-Main-Gebiet mit allen seinen negativen Begleiterscheinungen aus Rheintal herausnehmen und die vorhandenen Transport-Kapazitäten drastisch vergrößern. Die notwendigen Bautechniken für das vom Gotthard-Basistunnel inspirierte Projekt sind erprobt und verfügbar.

Deshalb haben wir, die Landesvorsitzenden der Bürgerrechtsbewegung Solidarität (BüSo) in Hessen, Alexander Hartmann, und Rheinland-Pfalz, Barbara Spahn, schon vor vier Jahren die Bundesregierung dazu aufgefordert, die vorgeschlagene rechtsrheinische Neubaustrecke Troisdorf-Mainz-Bischofsheim für den Schienengüterverkehr einschließlich des Westerwald-Taunus-Tunnels schnellstmöglich zu realisieren. Schon die Menschenrechte der Bürger in der Region sind eine ausreichende Rechtfertigung für das Projekt, aber noch wichtiger ist, daß es sich um ein unverzichtbares

Verbindungsstück für die Neue Seidenstraße zwischen Europa und Eurasien handelt.

Das Projekt wurde aber bisher leider nur als Bestandteil des längerfristig – mit anderen Worten: irgendwann vielleicht in ferner Zukunft – zu realisierenden Zielnetzes II für den Mittelrheinkorridor in den Potentiellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 aufgenommen. Das Projekt gehört aber in den Vordringlichen Bedarf und muß so schnell wie möglich verwirklicht werden. Ausgehend von dem Prinzip, daß für den Güterverkehr der Zukunft ein eigenes, unabhängiges Güterbahnnetz notwendig ist, könnte der Westerwald-Taunus-Tunnel die entscheidende Wende bringen und ein neues Paradigma für den Eisenbahnverkehr in Deutschland und auf der Neuen Seidenstraße einleiten.

Wiesbaden/Mainz, 25. März 2021

Alexander Hartmann, Landesvorsitzender BüSo Hessen,
Barbara Spahn, Landesvorsitzende BüSo Rheinland-Pfalz

WESTERWALD-TAUNUS-TUNNEL

Anbindung an
Chinas Seidenstraße

BüSo

Zentrale: 06131-23 73 84
Baden-Wrtbg.: 0711-7194 33 87
NRW: 0152 02 44 29 89
Niedersachsen: 0176 632 91447
Bayern: 089-725 40 11

Hamburg: 0163 73 65 726
Sachsen: 0351-427 81 40
Berlin: 030-802 34 05
Hessen: 0611-716 97 44

www.bueso.de

BüSo

Bürgerrechtsbewegung
Solidarität