

Rhein-Hunsrück

Fotos, Videos, Berichte auf www.rhein-zeitung.de/rhein-hunsrück

Güterzüge sollen wieder im Hunsrück rollen

Privater Bahnbetreiber hat konkrete Pläne – Schienenverkehr schon ab Dezember zwischen Langenlonsheim und Morbach?

Von unserem Redaktionsleiter
Thomas Torkler

Hunsrück. Nachdem es (mal wieder) für einen längeren Zeitraum ruhig war um die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn zwischen Langenlonsheim und Morbach, kommt Bewegung in die Diskussion. Aber anders als erwartet. Es geht nämlich nicht um Personenverkehr auf der Strecke, für deren Reaktivierung das Planfeststellungsverfahren seit sechs Jahren läuft. Die Schweizer WRS Widmer Rail Service AG will ab Dezember Güterzüge über den Hunsrück schicken. Das Unternehmen hat eine Niederlassung in Karlsruhe, beschäftigt rund 100 Angestellte und befördert insgesamt rund 1500 Güterzüge zwischen der Schweiz und Deutschland sowie noch einmal rund 600 Züge in den beiden Ländern selbst.

In einem Schreiben an den Landesbetrieb Mobilität (LBM), das der RHZ vorliegt, informiert die WRS das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, namentlich die Staatssekretäre Daniela Schmitt und Andy Becht, sowie die Landtagsabgeordnete Jutta Blatzheim-Roegler (Grüne), die Landräte Gregor Eibes (Bernkastel-Wittlich) und Günther Scharz (Trier-Saarburg), Kirchengesamtvorstand Harald Rosenbaum und Felix Jakob von der IG Nationalparkbahn über ihr Vorhaben. Demnach will die WRS Schienengüterverkehr zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren sowie weiter nach Morbach und Hermeskeil betreiben.

Ziel sei, dass dafür der Streckenabschnitt zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren genutzt werden soll, für den man im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits mehrere Einwendungen beim Eisenbahnbundesamt in Saarbrücken gemacht habe. Den weiterführenden Abschnitt zwischen Büchenbeuren und Morbach/Hermeskeil will man von der DB Netz AG pachten. Weiter heißt es in dem Schreiben, dass das Unternehmen bereits mit potenziellen Frachtkunden Gespräche geführt habe und zuversichtlich sei, ab Dezember 2020 Güterzüge über die Strecke rollen zu lassen. Mit der IG Nationalparkbahn, die seit fünf Jahren an einem Pachtvertrag mit der DB Netz AG für den Abschnitt Hünzerath-Morbach-Thalfang arbeitet, habe man vereinbart, dass die WRS sich um den gesamten Streckenabschnitt bemühen werde und man sich gegenseitig ergänzen wolle.

Drei Zugpaare täglich geplant

Das Unternehmen hat bei der DB Netz AG Trassen angemeldet. Angedacht sind jeweils drei Zugpaare, die von Montag bis Freitag verkehren sollen. Interessanterweise findet sich darunter auch eine Verbindung zwischen Simmern und Mailand-Smistamento, einem großen Bahndrehkreuz der norditalienischen Metropole. Die anderen Züge verkehren zwischen Morbach und Mannheim sowie zwischen Bingen und Simmern, alle jeweils hin und zurück.

Vertreter der WRS AG haben sich in Simmern mit Stadtbürgermeister Andreas Nikolay und den beiden Bürgermeistern der Verbandsgemeinden Simmern-Rheinböllen, Michael Boos, und Kirchengesamtvorstand Harald Rosenbaum, getroffen. Alle drei Bürgermeister teilten auf Anfrage unserer Zeitung mit, dass sie bei dem Treffen den Ein-



Der CDU-Kreisvorsitzende Tobias Vogt (links) und der Fraktionsvorsitzende der Union im Kreistag, Wolfgang Wagner, inspizierten einen Streckenabschnitt der Hunsrückquerbahn in Kirchberg-Denzen, wo das Gleis unmittelbar an Wohnhäusern vorbei verläuft.

Foto: Werner Dupuis

druck gewonnen hätten, dass das Ansinnen der WRS Widmer Rail AG sehr ernst zu nehmen sei.

Alexander Neubauer, Niederlassungsleiter der WRS Deutschland GmbH in Karlsruhe, hat auf Anfrage unserer Zeitung signalisiert, dass aus seiner Sicht die Strecke betriebsbereit durch die DB Netz AG sei und aktiv. „Somit können wir hier sofort fahren.“ Den ambitionierten Zeitplan, bereits im Dezember Güterverkehr auf der Strecke anzubieten, hält Neubauer für umsetzbar. Die DB Netz AG habe eine Betriebspflicht: „Sie müssen jetzt schauen, was sie damit machen“, sagt Neubauer.

Hürden sieht er „maximal bei der Weiterführung ab Büchenbeuren und den Gleisanlagen in Ellern und Simmern“. Letztere seien aber noch in Klärung und könnten den Start verzögern. Ellern habe einen Gleisanschluss an einer Ladestraße, die entsprechend auch im Planfeststellungsantrag für Güterverkehr eingeplant sei, erläutert Neubauer. Der Bahnhof in Ellern böte sich ebenso für das Verladen von Holz an, wie vor allem auch die Station Zolleiche zwischen Hochscheid und Hünzerath, wo derzeit riesige Holzlagerstapel lagern. Die Fahrtgeschwindigkeit spiele keine Rolle, sagte Neubauer.

Dass aber die Züge bei unbeschränkten Bahnübergängen pfeifen müssen, räumt Neubauer ein. Teilweise würden die nach seiner Auskunft 100 bis 400 Meter langen Güterzüge unmittelbar an Wohnbebauung entlang rollen. Beispiele dafür gibt es nahezu in allen Ortschaften entlang der Strecke. Es sollen ausschließlich moderne Waggons mit „leisen“ Bremsanlagen zum Einsatz kommen. „Altes Material ist nicht mehr zugelassen, das ist für uns maßgeblich“, sagt Neubauer. Sobald die DB Netz signalisiere, dass die Strecke aus ihrer Sicht befahrbar sei, will WRS loslegen. Personal werde bereits geschult, sagt Neubauer. Er möchte dazu beitragen, dass die viel geäußerte Absicht, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, umgesetzt wird. „Es rollen ja immer mehr Lkw über den Hunsrück, und jetzt ist sogar bei Argenthal noch eine teure neue Rastanlage im Bau. Die Leute müs-

sen anfangen, neu zu denken“, fordert Neubauer.

In diese Richtung „neu“ denkt auch Simmerns Stadtbürgermeister. Andreas Nikolay und verweist auf die bisherigen Bemühungen der Reaktivierung der Bahnstrecke, die im Koalitionsvertrag festgeschrieben sei. Dafür hat sich Nikolay in der Vergangenheit häufig klar ausgesprochen. Zahlreiche kommunale Entscheidungsträger haben sich allerdings wegen ihrer Meinung nach mangelnder Wirtschaftlichkeit gegen eine Wieder-

„Die Leute müssen mal anfangen, neu zu denken.“

WRS-Niederlassungsleiter Alexander Neubauer will dazu beitragen, die Forderungen, mehr Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, umzusetzen.

aufnahme eines Zugverkehrs durch den Hunsrück ausgesprochen. Zuletzt hatte die CDU in der Region und im Land wiederholt die Landesregierung aufgefordert, endlich eine Entscheidung zu treffen, egal ob für oder gegen eine Reaktivierung. Die Hängepartie mit dem seit sechs Jahren dauernden Planfeststellungsverfahren wurde von der Union scharf kritisiert.

Diese Kritik seiner Partei greift auch Nikolay auf: „Wir haben leise Personenzüge gefordert, die niemanden belästigt hätten. Nichts ist passiert! Die Strecke wurde weder stillgelegt noch reaktiviert. Es gab keine Klarheit! Jetzt sollen Güterzüge kommen. Während der Pla-

nungen hieß es immer, dass es nur leisen Personenverkehr geben soll. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, wie angesichts der Klimasituation und der vollkommenen Überlastung unseres Straßennetzes die Landesregierung die zeitgemäße Reaktivierung der Hunsrückbahn nicht vorangetrieben hat. Nun muss das Land handeln: Lärmschutz an der Strecke, sichere Bahnübergänge und endlich ein Konzept für die Zukunft. Aber bitte für Menschen, nicht nur für Waren.“

Harald Rosenbaum sagte auf Anfrage unserer Zeitung, dass er das Konzept der WRS AG „schon sehr beeindruckend“ findet. Er sei nicht gegen die Güterverkehre, aber wenn sie stattfinden sollten, dann müsse die Strecke so ertüchtigt werden, dass nicht an jedem Bahnübergang Gefahr drohe und die Züge ständig Signal geben müssten. Der Güterverkehr auf der Strecke sei im Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung bislang allenfalls ein Aspekt „unter ferner liefen“, wie Rosenbaum es ausdrückte. Wenn die Deutsche Bahn das Ansinnen der WRS Widmer AG ablehne, würde die DB schadenersatzpflichtig, denn es handle sich bei der Hunsrückquerbahn um eine bestehende Strecke, die nicht stillgelegt ist.

Wie zu hören ist, beabsichtigt das Schweizer Bahnunternehmen, in erster Linie Holz über die Strecke zu transportieren, aber auch Kerosin. Alexander Neubauer, antwortet auf die Nachfrage unserer Zeitung, was befördert werden soll: „Verschiedene Güter, die benötigt



Am Ellerner Bahnhof gibt es einen möglichen Frachtschlagplatz, der unmittelbar am ehemaligen Ladegleis genügend Platz böte.

Foto: Thomas Torkler

Abschied von der Schule mit Abstand

Die Soonwaldschule Gemünden verabschiedete ihre Viertklässler, die bald eine weiterführende Schule besuchen. Die kleine Feier erfolgte unter Einhaltung der Corona-Regeln. Seite 15

Kommentar

Thomas Torkler
zu geplanten Güterzügen
im Hunsrück



Weniger Laster wären doch eine feine Sache

Es dürfte sich so verhalten wie bei den Windrädern: Ich bin für Windkraft, aber bitteschön nicht direkt vor meiner Haustür. Das Vorhaben der Bahngesellschaft aus der Schweiz kam überraschend. Dennoch macht es Sinn, nimmt man die vielen vollmundigen Versprechungen sämtlicher Politiker wirklich ernst, die bei jeder Sonntagsrede beteuern, wie wichtig es sei, mehr Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Natürlich wird es Ärger geben. In Guldental gibt es eine Bürgerinitiative, die seit Beginn der Reaktivierungspläne der Strecke Langenlonsheim bis Büchenbeuren/Flughafen Hahn der Landesregierung dagegen protestiert, dass Züge mitten durch ihren Ort rollen. Deren Lärmbefürchtungen wurden damit beschwichtigt, dass moderne Triebwagen leise sind. Das Argument zieht. Sceptikern sei ein Ausflug an den Rhein empfohlen, wo die Mittelrheinbahn direkt neben der B9 nicht mehr wahrnehmbar ist, wenn neben ihr gleichzeitig Autos und Lkw fahren. Bei Güterzügen kommt einem natürlich sofort das Großthema Bahnlärm in den Sinn, gegen den man am Mittelrhein seit Jahren kämpft. Im Hunsrück sollen, so die Auskunft des Bahnbetreibers, nur Güterwaggons mit modernen Flüsterbremsen zum Einsatz kommen. Trotzdem, vor allem auch durch das Pfeifen vor unbeschränkten Bahnübergängen wird jeder Güterzug akustisch deutlich wahrnehmbar sein. Neubauegebiete, die im Laufe der Jahre neben der Strecke entstanden sind (nach dem Motto: Hier fährt eh niemals mehr ein Zug) werden ein Stück Wohnqualität verlieren. Aber anders als bei geplanten Windkraftanlagen ist es beim Güterzugverkehr auf der Strecke so, dass er nie wirklich weg war, auch wenn kein Zug mehr fuhr. In jedem Genehmigungsverfahren für Bauegebiete dürfte auf eine bestehende, betriebsfähige Bahnlinie hingewiesen worden sein.

Das Schweizer Unternehmen WRS ist entschlossen, seine Pläne umzusetzen. Bei aller verständlichen Kritik, die sicher laut werden wird, sollte man sich vor Augen halten, dass sich niemand mit auch nur annähernd gleicher Vehemenz, die zu erwarten ist, gegen Straßenlärm einsetzt. Weniger Lkws auf Hunsrücker Straßen – das wäre durchaus verlockend.

Corona-Zahlen unverändert

Keine neuen Covid-19-Fälle

Rhein-Hunsrück. Die Anzahl der im Kreis positiv Getesteten verharret seit 13. Juni bei 166 bei 160 Genesenen. Sechs Menschen sind mit Covid-19 gestorben. Einzelzahlen: Stadt Boppard 41, VG Hunsrück-Mittelrhein 33, VG Kastellaun 33, VG Kirchengesamtvorstand 18, VG Simmern-Rheinböllen 41.

Aktualisierungen im Internet unter <https://arcg.is/00jq5u>