

Der erste Zug rollt am 14. Dezember

Schweizer Unternehmen WRS hält an Pänen für Güterverkehr auf der Hunsrückbahn fest

Von Wolfgang Bartels

STROMBERG. „Unsere Pläne sind unverändert“, erklärt Alexander Neubauer vom Schweizer Bahnunternehmen „Widmer Rail Service – WRS“. Ungeachtet aller kritischen, aber auch befürwortenden Stellungnahmen von Kommunen, Politikern und Initiativen entlang der Hunsrück-Bahnstrecke soll am Montag, 14. Dezember, der erste WRS-Güterzug fahren. Um 4.30 Uhr wird der Zug am Stromberger Bahnhof eintreffen, um 6.30 Uhr geht es weiter über Simmern nach Morbach.

Der Fahrplan verzeichnet mehrere längere Stopps mit dem Begriff „Zugbehandlung“, das heißt: Be- und Entladung von Gütern. Am späten Abend geht es zurück bis zum Güterbahnhof Mannheim-Waldhof. Dieser Zug soll täglich von Sonntag bis Freitag verkehren. Auch weitere tägliche Züge sind angekündigt: Mailand Smistamento – Simmern und zurück sowie Ellern – Bingen und zurück. Die Züge sollen vorwiegend Holz aus dem Hunsrück zur Weiterverarbeitung im Süden transportieren. WRS ist aber auch offen für andere Massengüter wie Getreide oder Kerosin für den Flughafen Hahn. Am Bahnhof Zolleiche bei Morbach, in dessen Nähe der Verkehr von den belgischen Häfen über den neuen Hochmoselübergang im Hunsrück mündet, könnte sogar ein Umschlagplatz Schiene/Lkw errichtet werden, hält Neubauer schon weiterspannte Pläne parat.

Doch die Pläne zur Wieder-



Nach Jahrzehnten Tiefschlaf wieder Leben auf der Hunsrückbahn: Mit einer Erkundungslok testet das Schweizer Unternehmen WRS die alten Gleise. Ab dem 14. Dezember sollen täglich wieder Güterzüge zwischen Morbach und Bingen rollen.

Foto: Wolfgang Bartels

aufnahme des Bahnverkehrs auf der seit Jahrzehnten nicht mehr befahrenen Strecke haben heftige Diskussionen ausgelöst. Während der Verbandsgemeinderat Kirchberg die Reaktivierung der Strecke begrüßt hat, lehnen der Verbandsgemeinderat Langenlonsheim-Stromberg und der Gemeinderat Langenlonsheim die Wiederaufnahme des Güterverkehrs ab. Insbesondere fürchten die Kritiker den Lärm zu nächtlichen Stunden. Das sind zum einen die Fahrgeräusche der Güterwagen, zum anderen die Warnsignale, die an jedem Bahnübergang ertönen müs-

sen, weil die herkömmlichen Lichtanlagen und Schranken längst außer Funktion sind.

„Wir sind gar nicht daran interessiert, in der Nacht zu fahren. Das hängt mit dem Tempo zusammen, das uns vom Eisenbahnbundesamt erlaubt wird“, erklärt dazu Alexander Neubauer von WRS. Von Langenlonsheim bis Büchenbeuren sind höchstens zehn Stundenkilometer erlaubt. „Wenn die DB Netz“, so Neubauer, „uns die ursprünglich auf dieser Strecke erlaubten Geschwindigkeiten wieder genehmigen würde, bräuchten wir gar keine Nachtfahrten mehr durchzu-

führen.“ Am Hupen an den Bahnübergängen käme man allerdings nicht vorbei, so lange diese nicht gesichert seien. Das sei in den Sicherheitsvorschriften so vorgesehen.

Erst am Wochenende war der SPD-Bundestagsabgeordnete Joe Weingarten mit einer Pressemitteilung vorgeprescht: „Güterzüge sollen auf der Strecke grundsätzlich fahren. Aber nicht um halb vier in der Nacht. Da muss sich das Transportunternehmen WRS eine andere Lösung einfallen lassen.“ Dazu Neubauer: „Die Lösung liegt nicht bei uns, sondern bei der DB Netz.“ Weingarten hält

die WRS-Pläne für „ein undurchführbares Konzept“, zumal die Züge vor jedem Bahnübergang das Warnsignal abgeben müssten: „In Langenlonsheim gibt es drei ungesicherte und einen beschränkten Bahnübergang auf rund einem Kilometer Fahrstrecke, zwei davon in unmittelbarer Nähe eines Seniorenheimes.“

Dazu erklärt Erwin Manz, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Kreistag, es sei die DB Netz, die seit Jahrzehnten die Strecke samt Bahnübergängen habe verwaarloosen lassen, so dass jetzt nur noch mit geringsten Geschwindigkeiten gefahren werden könne: „Könnten die Züge mit 50 km/h fahren, würden sie in den frühen Abendstunden vorbeifahren und eine geringere Geräuschbelastung verursachen.“

Die Grünen haben für die nächste Kreistagssitzung eine Resolution eingebracht, mit der der Landesbetrieb Mobilität und das Eisenbahnbundesamt aufgefordert werden, das seit 2010 laufende Verfahren zur Reaktivierung der Hunsrückbahn zu beschleunigen. Die Aufnahme des Güterverkehrs seitens des Unternehmens WRS sei ein erster Schritt zu dieser Reaktivierung. Im zweiten Schritt müssten nun alle Anstrengungen unternommen werden, um einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr vom Hunsrück an die Rheinschiene zu realisieren. „Wir sollten“, so Manz, „die Chance nutzen, um für die Zukunft der nachfolgenden Generation hinsichtlich des Klimaschutzes ein Zeichen zu setzen.“