

Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz



Eifelquerbahn e.V.



Bündnis für Verkehrswende nördliches
Rheinland-Pfalz, Postfach 31 43, 55021 Mainz
Herrn Vorstandsvorsitzenden
Dr. Richard Lutz
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Fahrgastverband PRO BAHN e. V.
Postfach 31 43
55021 Mainz

Es schreibt Ihnen:
Martin Mendel
Mobil: 0170/ 4048236
Mail: martin.mendel@probahn-rlp-saar.de

14. Dezember 2020

Bitte um aktive Unterstützung bei der Verkehrswende im Norden von Rheinland-Pfalz

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz,

als Bündnis von Verkehrs- und Umweltverbänden, das sich für eine schienengebundene Verkehrswende in nördlichen Landesteil von Rheinland-Pfalz einsetzt, wenden wir uns an Sie mit unserer Sorge, dass die im Bereich der Politik aktuell hervorgehobene Stärkung des Schienenverkehrs (Stichwort: "starke Schiene") bisher am ländlich geprägten Norden unseres Bundeslandes vorbeigegangen ist, ja sogar durch Unternehmen Ihres Konzerns, namentlich DB Netz AG, aktiv konterkariert wird.

Der Norden von Rheinland-Pfalz hat nach wie vor damit zu kämpfen, dass hier lediglich ein extremes Rumpfangebot an öffentlichen Verkehren besteht. Dies fußt jedoch vielerorts nicht etwa auf dem Umstand, dass der zuständige Aufgabenträger im SPNV zu geringe Leistungen bestellt, sondern vielmehr auf der fehlenden oder über die Jahre durch unterlassene Instandhaltung zerstörten Infrastruktur. Letztlich haben Bürgerinnen und Bürger aufgrund dieser Entwicklung im Güter- und Personenverkehr nachhaltigen öffentlichen Verkehr aus dem Blickfeld verloren und stehen ihm inzwischen sogar ablehnend gegenüber. Diese Entwicklung hat auch dazu geführt, dass auch überwiegend Lokal- und Kommunalpolitiker dem Verkehrsmittel "Bahn" kritisch gegenüberstehen.

Wir möchten für unsere These nachstehende Beispiele anführen:

1. Hunsrückquerbahn (HQB) Langenlonsheim - Stromberg – Büchenbeuren (Strecken-Nr. 3021)

Auf der HQB findet seit 2003 kein Güterverkehr mehr statt. Die Strecke ist eisenbahnrechtlich nach wie vor nicht stillgelegt, erst recht nicht entwidmet. Dennoch hat DB Netz seither die notwendigen Unterhaltungsarbeiten unterlassen, insbesondere die Bahnübergangssicherungen entfernt bzw. die Schrankenbäume abgesägt, so dass jeder Bahnübergang nur mit Andreaskreuzen "gesichert" ist und einer personalbasierten Sicherung durch Posten sowie Pfeifsignale bedarf.

Es ist zwar richtig, dass seit 2003 keine Zugfahrten mehr stattgefunden haben. Gleichwohl hat das Bundesverwaltungsgericht höchstrichterlich durch Urteil (Az. 3 C 51/06) vom 25.10.2007 festgestellt, dass DB Netz AG verpflichtet ist, die Strecke in betriebsfähigem Zustand zu unterhalten und bei Unzumutbarkeit auf das Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG verwiesen. Ein solches ist bislang nicht durchgeführt, unseres Wissens auch nicht begonnen worden. Ob die aktuelle Befahrbarkeit mit 10 oder 20 km/h Höchstgeschwindigkeit noch eine "Unterhaltung" der Strecke entspricht, lässt sich u.E. schon bezweifeln.

Allerdings war das so lange nicht relevant, wie kein EVU die Strecke im Güterverkehr befahren wollte.

Nunmehr jedoch möchte das EVU Widmer Rail Service, Karlsruhe (WRS) die Strecke für Holzabfuhr und Güterverkehr nutzen und geht – auf eigenes unternehmerisches Risiko, das bspw. DB Cargo niemals tragen würde – sogar davon aus, Güterverkehr wirtschaftlich durchführen zu können und hat entsprechende Absichtserklärungen von verladewilligen Firmen vorliegen. WRS hat am 31.7./1.8.2020 eine Streckenerkundungsfahrt mit einer schweren Diesellokomotive Baureihe 225 durchgeführt, die aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeit mehrere Stunden in Anspruch genommen hat und nicht in einem Tag zu bewerkstelligen war. Ergebnis der Fahrt war, dass die Strecke unter Inkaufnahme der geringen Geschwindigkeit mit manueller Sicherung der Bahnübergänge gerade noch befahrbar ist. Natürlich löste dies nicht gerade Freude bei den Anwohner aus, welche ohnehin schon gegen die seit 2003 geplante Streckenreaktivierung (Bahn zum Hahn) eingestellt sind. Nun Zugsignale ab 3.30 Uhr am Morgen zu hören führt nicht dazu, dass die Bahn eine positivere Resonanz



Eifelquerbahn e.V.



im unteren Teil der Strecke bekommt. Dieser frühe Fahrbeginn ist auf die geringe Geschwindigkeit und die Streckenlänge von rd. 62 Kilometer bis zum Verladepunkt zurück zu führen.

Ein Kunde hat mithin DB Netz damit "gedroht", die verlotterte Strecke tatsächlich befahren zu wollen – und sofort wurde die Strecke gesperrt, zwischen Langenlonsheim und Stromberg bis Fahrplanwechsel 2020 am 13.12.2020, von Stromberg bis Büchenbeuren bis voraussichtlich Ende Dezember 2021. Als Grund werden Unterhaltungsarbeiten angegeben. Für den ersten Teil der Strecke ist dies sehr schwer nachvollziehbar, da hier Amprion aufgrund eines Trafo-Transportes in Winter 2018/19 die Strecke grundsaniert hatte.

Wir könnten diese Begründung akzeptieren, hätte sich nicht DB Netz jahrelang über ein höchstrichterliches Urteil hinweggesetzt und würden die Unterhaltungsarbeiten nicht ein ganzes Jahr in Anspruch nehmen (geht das wirklich nicht schneller?). Begonnen haben sie im Übrigen für den Bereich ab Stromberg nur rudimentär...

Wir halten eine Zeitdauer von einem Jahr Streckensperrung in Anbetracht des vorherigen Verhaltens von DB Netz für unangemessen. Auf diese Weise konterkariert ein zu 100% im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindliches Unternehmen die politische Leitlinie der Bundesregierung nach der "Starken Schiene". Wir fragen uns, was solche Bekundungen und Programme, an denen auch Sie mitgewirkt haben, wert sind, wenn in den mittleren Führungsebenen die Botschaften nicht zügig umgesetzt werden. Ein Jahr Streckensperrung könnte bedeuten, dass WRS die Aufträge verliert. Oder ist es gar beabsichtigt, diesen Kunden mürrisch zu machen und von seinem Vorhaben abzubringen?

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz, wir bitten sie, sich mit Ihrer Autorität als Vorstandsvorsitzender der DB dafür einzusetzen, dass die politischen Programme der "Starken Schiene" auch bei den Verantwortlichen von DB Netz in der Region ankommen und umgesetzt werden. Gerne hätten wir mit diesen ein Gespräch gesucht, jedoch ist uns nicht einmal klar, an wen wir uns wenden sollten, geschweige dass mit uns gesprochen würde.



Eifelquerbahn e.V.



2. Eifelquerbahn (EFQ) Gerolstein – Daun – Kaisersesch (Strecken-Nr. 3005)

Bei der EFQ (Strecken-Nr. 3005) ist seit Jahren der Streckenabschnitt Gerolstein – Daun – Kaisersesch nicht befahrbar.

Hier müssen wir feststellen, dass DB Netz u.E. die zumindest seit 2015 bestehende Verkehrssicherungspflicht für die vorgeschriebenen Bauwerksüberprüfungen vollständig vernachlässigt hat.

Nunmehr verdichten sich die Forderungen politisch Verantwortlicher im Norden des Landes nach einer Reaktivierung im Personenverkehr, auch der Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in Koblenz befürwortet sie. Nach wie vor können wir keine Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durch DB Netz feststellen. Darüber hinaus wird ehrenamtliches Engagement, wie Angebote zum freiwilligen Vegetationsrückschnitt durch den Verein Eifelquerbahn e. V. von der DB Netz ausgeschlagen.

Wie ein solches Verhalten mit dem höchstrichterlichen Urteil zur HQB (s.o.) vereinbar ist, bleibt das Geheimnis von DB Netz. Wir sehen es als nicht vereinbar an. Wir können nur vermuten, dass eine Reaktivierung der Strecke nicht erwünscht ist und verhindert werden soll.

Darüber hinaus gibt es interessierte Streckenpächter, die DB Netz gegenüber bereits ihr Interesse bekundet haben. Jedoch läuft ein Verfahren nach § 11 AEG nun bereits seit mehr als 20 Monaten, ohne dass DB Netz den beiden Interessenten die erforderlichen Unterlagen oder die Möglichkeit einer Streckenbereisung gegeben hat.

Wir können das nur als Verschleppung des Verfahrens nach § 11 AEG bewerten. Im Ergebnis führt es dazu, dass es in der Eifel eine "starke Schiene" nicht mehr geben wird, die u.E. mit vertretbaren; Kosten – ggf. durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen außerhalb des DB-Konzern – erfolgen könnte.

Sehr geehrter Herr Lutz, auch hier bitten wir sie, sich des Problems "Eifelquerbahn" anzunehmen, damit die Verfahren nach § 11 AEG endlich ihren Fortgang nehmen und ggf. ein Dritter die Streckeninfrastruktur zu einem dem technischen Zustand der Strecke angemessenen Preis übernehmen/pachten kann, wenn die DB die Strecke schon offensichtlich nicht instandsetzen will und das Verfahren nach § 11 AEG auf der Stelle tritt.



Eifelquerbahn e.V.



3. Oberwesterwaldbahn Limburg (Lahn) – Westerburg – Altenkirchen (Strecken-Nr. 3730)

Auch auf täglich im Personenverkehr (Stundentakt!) betriebenen Strecken kommen zurzeit die schon seit Jahren zugesagten Maßnahmen – beispielsweise für eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit – nicht voran, sodass Fahrplankonzepte für verbesserte Anschlüsse nicht umgesetzt werden können:

Die Oberwesterwaldbahn (Str.-Nr. 3730) soll zwischen Limburg und Altenkirchen für die Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Takts 2015 abschnittsweise auf Tempo 80 ausgebaut werden. Bis heute fehlen Unterlagen für einen Planfeststellungsabschnitt, eine Inbetriebnahme ist derzeit zwischen August 2022 und März 2023 vorgesehen.

Nach unserer Einschätzung ist auch dieser Termin fraglich.

Hängt der Nicht-Fortgang des Planfeststellungsverfahrens etwa damit zusammen, dass diese Strecke im Personenverkehr nicht von DB Regio, sondern einem "Dritten", der Hessischen Landesbahn, befahren wird?

4. Hellertalbahn Betzdorf – Haiger (Strecken-Nr. 2651)

Auf der Strecke Betzdorf – Haiger (Hellertalbahn) werden die schon seit Jahren geplanten Baumaßnahmen für ein ESTW und Bahnsteigarbeiten nicht umgesetzt. Damit funktionieren die an beiden Streckenenden (Betzdorf und Dillenburg) erforderlichen Anschlüsse nicht; ein Integraler Taktfahrplan mit schlanken Übergängen in Haiger/Dillenburg und Betzdorf kann nicht eingerichtet werden und macht die Nutzung des Angebots für Reisende unattraktiv.

Auch diese Strecke wird nicht von DB Regio, sondern von der Hessischen Landesbahn befahren.

Sehr geehrter Herr Dr. Lutz, die vorstehenden Beispiele mögen verdeutlichen, dass die Förderung des Schienenverkehrs in Sinne einer "starken Schiene" noch allzu oft im "Apparat" der mittleren Führungsebenen versandet. Das jedenfalls ist unsere Einschätzung – es geht alles unendlich zäh voran, bis hin zur Nichtbeachtung von höchstrichterlicher Rechtsprechung. Es sind eben nur Nebenbahnen in der "Provinz", aber auch für diese werden Trassenentgelte bezahlt. Wo bleiben sie?



Eifelquerbahn e.V.



Wir bitten Sie, sich der angeführten Fälle anzunehmen und auch hier für eine "starke Schiene" besorgt zu sein. Wir als "Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz" haben mit Ihnen gemeinsam das Interesse an einer Stärkung des Schienenverkehrs. Schnellen Regionalverbindungen und Reaktivierungen für den Güterverkehr auf der Schiene. Wie Ihnen vielleicht als gebürtigem Pfälzer bekannt ist, hat die Eisenbahn in Rheinland-Pfalz einen schweren Stand – umso notwendiger, dass er nicht durch Tun oder Unterlassen der DB zusätzlich erschwert wird.

Gern hören wir von Ihnen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen eine gesunde und besinnliche Adventszeit, ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und vor allem gesundes Neues Jahr 2021.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Verkehrsbündnisses

Martin Mendel

Fahrgastverband PRO BAHN

Landesverband Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V.

Landesvorsitzender



Eifelquerbahn e.V.

