

Gericht: Bahn muss Strecke instandhalten

Ein Schweizer Unternehmen wollte bereits 2020 mit Güterverkehr auf den Gleisen der ehemaligen Hunsrückquerbahn bis Morbach und Hermeskeil starten. Doch wehrt sich die Deutsche Bahn gegen die Instandsetzung, zu der sie jedoch verpflichtet ist. Das hat ein Koblenzer Gericht bestätigt.

VON CHRISTOPH STROUVELLE

MORBACH/THALFANG/HERMESKEIL

Wie geht es weiter mit der Hunsrückquerbahn und den Plänen für ihre Reaktivierung? Von Langenlonsheim bis Stromberg ist die Bahnstrecke inzwischen für den Zugverkehr freigegeben. Das Schweizer Unternehmen WRS Widmer Rail Service mit deutschem Sitz in Karlsruhe wollte bereits im Dezember 2020 damit starten, einen Güterverkehr auf der Linie einzurichten und hat dazu schon mit Unternehmen in Morbach, Thalfang und Hermeskeil verhandelt. Doch die Deutsche Bahn macht der WRS bislang einen Strich durch die Rechnung.

Zwar ist die Bahn dafür verantwortlich, dass die Strecke bis Büchenbeuren in einem Zustand gehalten wird, der einen Zugverkehr zulässt. Doch das ist offenbar nicht passiert. Anfang 2021 sagte eine Bahnsprecherin, dass die Instandsetzungsarbeiten bis Ende 2021 abgeschlossen sein sollten. Doch Züge können zwischen Stromberg und Büchenbeuren immer noch nicht fahren. Zudem hat die Bahn mit WRS einen Pachtvertrag für den weiteren Abschnitt von Büchenbeuren bis Hermeskeil abschließen wollen. Doch auf einen Vertragsentwurf warte WRS bis heute noch, sagt Alexander Neubauer, Leiter der deutschen Niederlassung. Warum die Instandsetzungsarbeiten so lange dauern, erschließt sich ihm nicht: „Aus unserer Sicht sind nur kleine Arbeiten notwendig“, sagt er.



Die Hunsrückquerbahn bei Morbach-Bischofsdhron: Ein Schweizer Unternehmen würde im Hunsrück gern Güterzüge rollen lassen - sogar bis nach Hermeskeil. Doch die Bahn ist ihrer Verpflichtung bislang nicht nachgekommen, die Strecke technisch betriebsfähig zu erhalten.

FOTO: CHRISTOPH STROUVELLE

Dies hat wohl auch das Eisenbahn-bundesamt so gesehen. Denn das hat gegen die Deutsche Bahn einen Bescheid erlassen mit Zwangsgeldandrohung, damit diese die Bahnstrecke nebst den zugehörigen Serviceeinrichtungen bis zum Sommer 2022 in einen technischen Zustand versetzt, der einen Zugverkehr ermöglicht. Zwar hat die Bahn dagegen Widerspruch eingelegt, doch ohne Erfolg. Stattdessen hat das Eisenbahn-bundesamt die sofortige Vollziehung des Bescheids angeordnet, wogegen die Bahn per Eilantrag geklagt hat.

Das Verwaltungsgericht Koblenz hat nun diesen Antrag abgewiesen, der der Deutschen Bahn vorläufigen Rechtsschutz gewährt hätte. In der Pressemeldung des Verwaltungsgerichts zu der Entscheidung ist nachzulesen, aus Sicht der Bahn seien die 50 Millionen Euro teuren Sanierungsarbeiten an der Strecke dermaßen

umfangreich, dass mit einem Abschluss der Arbeiten frühestens im Sommer 2023 zu rechnen sei. Das Interesse an der Vollziehung der angegriffenen Regelungen, also an der Sanierung der Strecke, überwiege die Interessen der Bahn, entgegnet darauf das Verwaltungsgericht in der Begründung seiner Entscheidung. Die WRS mache geltend, dass ihr aufgrund der mangelnden Einsatzbereitschaft der Strecke ein jährlicher Umsatzverlust von 1,5 Millionen Euro drohe. Neben den Verlusten der WRS sei zu berücksichtigen, dass bereits seit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2007 feststehe, dass die Bahn die Strecke grundsätzlich instandhalten müsse.

Die Deutsche Bahn bedauere die Entscheidung des Verwaltungsgerichts zu ihrem Eilantrag, teilt eine Sprecherin des Unternehmens auf TV-Anfrage mit. Die Instandsetzung des Abschnitts Stromberg-Büchen-

beuren auch auf einem niedrigen Niveau sei innerhalb der gesetzten Frist, also bis Sommer 2022, für die DB praktisch nicht zu realisieren. Grund hierfür seien nicht nur bereits gebundene Mitarbeiter und Mittel, sondern auch die für die Bauarbeiten erforderlichen Planungen. Eine qualifizierte Bewertung des komplexen Sachverhalts bleibe nun dem eigentlichen Klageverfahren, dem sogenannten Hauptsacheverfahren, vorbehalten. Die Frage, warum die Bahn auf einmal 50 Millionen Euro in einen Streckenabschnitt investieren muss, dessen Betriebsfähigkeit sie doch sowieso garantieren müsse, und die Frage, warum die anfallenden Arbeiten so umfangreich sind, lässt die Bahn unbeantwortet.

Gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts steht den Beteiligten die Beschwerde an das Obergerverwaltungsgericht (OVG) Rheinland-Pfalz zu. Die Bahn könnte

sich des Problems aber auch dadurch entledigen, dass sie die Strecke verkauft.

Für Patrick Pandel von der Interessengemeinschaft Nationalparkbahn, die seit Jahren an Plänen für eine Art Tourismusbahn entlang des Nationalparks Hunsrück-Hochwald arbeitet, ist die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Koblenz ein Schritt in die richtige Richtung. „Die Bahn hätte die Strecke betriebsbereit halten müssen. Das hat sie nicht gemacht“, sagt er. Die Mitglieder des Vereins haben in den vergangenen zwei Jahren den Streckenabschnitt zwischen Morbach und Büchenbeuren von Bewuchs freigeschnitten, damit sie mit dem Zugverkehr dort starten können, sobald die WRS diesen Abschnitt gepachtet hat. Pandel bedauert: „Alles ist zäh.“

Produktion dieser Seite:

Christine Catrein