

Rhein-Hunsrück

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

Hunsrückquerbahn muss ertüchtigt werden

Privates Bahnunternehmen aus der Schweiz macht Druck – Entweder die DB saniert oder gibt die Strecke ab

Von unserem Redaktionsleiter
Thomas Torkler

■ **Hunsrück/Koblenz.** Die Deutsche Bahn (DB) kommt nicht umhin, die Strecke der Hunsrückquerbahn technisch in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen, sodass Zugverkehr ermöglicht wird. Das geht aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz (VG) hervor, das von den Koblenzer Richtern am Montag bekannt gemacht wurde (wir berichteten). Vor dem Hintergrund, dass das Bahnunternehmen dieser Pflicht bisher nicht nachkommt, erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass bei der nächsthöheren Instanz Beschwerde gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts eingelegt wird. Oder die Deutsche Bahn entledigt sich des Problems durch Verkauf der Strecke.

Per Eilantrag hat das „bundeseigene Eisenbahnunternehmen“ – so die Bezeichnung des VG – gegen eine vom Eisenbahnbundesamt ausgesprochene Anordnung Widerspruch eingelegt. Das Eisenbahnbundesamt hatte das bundeseigene Eisenbahnunternehmen – die Deutschen Bahn – unter Zwangsgeldandrohung aufgefordert, die Strecke in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermöglicht.

In der Mitteilung des VG heißt es, dass die DB, nachdem sie seitens des Eisenbahnbundesamts die Anordnung zur sofortigen Vollziehung dieses Bescheids erhalten hatte, beim Verwaltungsgericht Klage erhoben und um vorläufigen Rechtsschutz gebeten habe. Die DB habe dabei darauf hingewiesen, dass die sich auf knapp 50 Millionen Euro belaufenden Sanierungsarbeiten derart umfangreich seien, dass mit einem Abschluss der Arbeiten nicht innerhalb der gesetzten Fristen, sondern frühestens im Sommer 2023 zu rechnen sei. Diesen Eilantrag lehnte das VG mit der Begründung ab, dass das Interesse an der sofortigen Vollziehung der angegriffenen Regelungen die Interessen der Antragstellerin überwiege.

In seiner Begründung der Entscheidung stellt das VG in seiner Pressemitteilung direkt nach Formulierung der Ablehnung des DB-Eilantrags unmissverständlich klar: „Seit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2007 steht grundsätzlich fest, dass das antragstellende bundeseigene Eisenbahnunternehmen zur Instandhaltung der 45 Kilometer langen Eisenbahnstrecke zwischen Stromberg und Büchenbeuren verpflichtet ist.“

Instandsetzungspflicht seit 2007

Weiter teilt das VG mit, dass das Netz Zugangsrecht der Beigeladenen sowie das öffentliche Interesse an der Vollziehung der Instandhaltungsanordnung Vorrang vor den rechtlich geschützten privaten Interessen der Antragstellerin hätten. Will heißen: Das Interesse des privaten Eisenbahnunternehmens Widmer Rail AG, das Güterverkehr auf der Strecke betreiben möchte, sowie das öffentliche Interesse seien höher einzustufen als das der klagenden Deutschen Bahn.

Abschließend heißt es in der VG-Mitteilung: Neben den drohenden erheblichen Umsatzeinbußen für die Beigeladene (Widmer Rail) sei unter anderem zu berücksichtigen, dass die grundsätzlich bestehende Instandhaltungspflicht der Antragstellerin (DB) bereits seit 2007 feststehe. Außerdem habe die



In Büchenbeuren verläuft hinter der Jahnhalle ein Rundwanderweg, der auch von Polizeistudenten vom Hahn auf ihrer Jogging-Runde genutzt wird. Hier fehlt der Schotter unterm Gleis im Bereich des Überwegs komplett. Adi Bremm räumt den Weg nach Rodungsarbeiten von Geäst und Zweigen frei.

Foto: Thomas Torkler

Beigeladene (Widmer Rail) konkreten Bedarf an der Nutzung der Eisenbahnstrecke angemeldet.

Das Verwaltungsgericht schreibt weiter, es sei „nicht zu befürchten, dass die Antragstellerin wegen der Durchführung der Maßnahme im Sofortvollzug in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet“ sei. Letztlich habe die Antragstellerin (DB) auch von ihrer Möglichkeit, ihre Instandhaltungspflicht gegebenenfalls durch Einleitung eines Verfahrens zur Stilllegung der Strecke zu beenden, keinen Gebrauch gemacht.

Eine Stilllegung ist nicht mehr möglich, seit die Deutsche Bahn die Strecke im August 2021 zur Übernahme ausgeschrieben hat. Das private Eisenbahnunternehmen Widmer Rail hat Interesse bekundet und einen gültigen Trassenvertrag. Der erste gültige Nutzungsvertrag sei datiert auf den 13. Dezember 2020, erklärt Alexander Neubauer, Deutschlandvertreter des Eisenbahnunternehmens aus der Schweiz.

Im Grunde genommen geht die jetzt erfolgte gerichtliche Auseinandersetzung darauf zurück, dass Widmer Rail auf der Strecke Güterverkehr abwickeln möchte. Weil die DB seit 2007 ihrer Pflicht nicht nachkommt, die Strecke betriebsfertig zu ertüchtigen, habe sich Widmer an das Eisenbahnbundesamt (EBA) gewandt. Hier hat man die DB unter Androhung von Zwangsgeld aufgefordert, der Pflicht nachzukommen und die Strecke zu ertüchtigen. Da diese Anordnung bereits vom Bundesverwaltungsgericht erfolgt ist, blieb der DB nur die Möglichkeit, gegen die sofortige Umsetzung der Anordnung vorzugehen. Aber mit diesem Widerspruch ist die DB nun beim VG gescheitert.

Gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts steht den Beteiligten die Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht (OVG) Rheinland-Pfalz zu. Daher bewertet die FDP-Kreisvorsitzende und Bundestagsabgeordnete Carina Konrad die Entscheidung momentan noch zurückhaltend: „In einem Rechtsstaat ist den Urteilen unabhängiger Gerichte Folge zu leisten.“

„Wir sind dem Ziel Reaktivierung der Strecke ein Stück näher gekommen.“

Simmerns Stadtbürgermeister Andreas Nikolay sieht die Gerichtsentscheidung positiv.

Allerdings ist der Rechtsweg noch nicht ausgeschöpft, und wir werden abwarten müssen, ob das Urteil noch angefochten wird“, teilt Konrad auf Anfrage mit.

Simmerns Stadtbürgermeister Andreas Nikolay, der sich in der Vergangenheit wiederholt für die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn stark gemacht hat, rechnet damit, dass die DB sich ans OVG wendet. Trotzdem sagt er: „Wir sind dem Ziel Reaktivierung der Strecke ein Stück näher gekommen“. Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts kommentiert Nikolay wie folgt: „Die Deutsche Bahn geht gegen eine Anordnung des Eisenbahnbundesamts zur Sanierung der Strecke Stromberg – Büchenbeuren vor Gericht. Deutlicher kann uns nicht demonstriert werden, dass die Deutsche Bahn keinerlei Interesse an einer Reaktivierung der Hunsrückbahn hat. Sie will die Strecke ja noch nicht einmal in den Zustand versetzen, dass sie betriebsbereit ist. Diese Posse fügt sich in die mehr als 20-

Symbolträchtige Feier im Soonwald

Der Verlust ihrer Heimat ist für viele Ehemalige aus Pferdsfeld, Eckweiler und Rehbach immer noch eine Wunde. Das wurde bei einer berührenden Einweihungsfeier einer Bank deutlich. Seite 17

Kommentar

Thomas Torkler
zur Hunsrückquerbahn



Deutsche Bahn sollte sich von Ballast befreien

Kommt wirklich bald Bewegung in das Trauerspiel, wie Simmerns Stadtbürgermeister, die Grünen Sprecherin und der Landrat hoffen? Andreas Nikolay liegt richtig, wenn er sagt, dass die Deutsche Bahn mit ihrer Klage eindeutig ihr Desinteresse an der Hunsrückquerbahn belegt habe. Was hat man sich mit der Klage beim Verwaltungsgericht erhofft? War es ein letztes verzweifeltes Aufbäumen gegen die Anordnung, endlich aktiv zu werden auf der Strecke? Noch ein bisschen länger aussitzen? Seit 2007 besteht die Anordnung des Bundesverwaltungsgerichts, also der höchsten richterlichen Instanz, die Strecke wieder verkehrstüchtig zu machen. 15 Jahre erfolgreiches Aussitzen. Und jetzt kommt man damit um die Ecke, mehr Zeit (bis 2023) zu brauchen, um der Anordnung durch das Eisenbahnbundesamt nachzukommen? Verstehen muss man das nicht mehr. Außer, dass wir ein weiteres Beispiel dafür bekommen haben, dass die Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen eben nicht für alle zu gelten scheint. Dabei hat die Deutsche Bahn sogar schon die Strecke freigeschnitten. Es wurden also bereits erste Schritte unternommen, um die Zugstrecke wieder befahrbar zu machen. Und dann zieht man vor Gericht?

Die jetzige Entscheidung des Verwaltungsgerichts erhöht den Druck auf die Deutsche Bahn, die eigentlich schon vom Eisenbahnbundesamt unter Zugzwang gesetzt wurde. Insofern liegen Andreas Nikolay, Daniela Lukas-von Nievenheim und Volker Boch richtig, wenn sie davon sprechen, man sei ein Stück weitergekommen in der Angelegenheit. Die Prognose, dass man eventuell weiterkommt, weil die Eigentümerin der Strecke möglicherweise bald wechseln könnte, erscheint nicht so abwegig. Die DB sollte sich jetzt von ungeliebtem Ballast befreien. Vielleicht hat es dieser Gerichtsentscheidung bedurft, um sich endlich zu dieser Entscheidung durchzuringen.

„Es wird höchste Zeit, dass hier von der Deutschen Bahn Fakten geschaffen werden, die mit diesem Stillstand im wahrsten Sinne des Wortes aufräumen.“

Katharina Monteith, Vorsitzende der SPD-Kreistagsfraktion, will endlich Taten sehen.

richtsurteil kommt wieder Bewegung ins Spiel, worüber ich mich freue. Vielleicht beginnen jetzt doch die Bauarbeiten an der Strecke, die Hoffnung stirbt zuletzt.“

Landrat Volker Boch sieht das Ganze ebenfalls positiv: „Aus meiner Sicht ist die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Koblenz ein wichtiges Signal und ein Etappenschritt auf dem Weg zu einer Entscheidung, wie es auf und mit der Trasse grundsätzlich weitergeht“, sagt er. Die 2007 stehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Strecke durch den Bahnkonzern instand zu halten sei, werde mit der jetzigen Ablehnung des Eilantrags nun noch einmal untermauert. „Mit dieser Entscheidung ist ein Auftrag an das bundeseigene Eisenbahnunternehmen verbunden, zu handeln und die Trasse instand zu halten. Ich hoffe, dass wir darüber hinaus bald auch ganz grundsätzlich Klarheit haben, ob auf der Trasse der Hunsrückquerbahn Mobilität möglich sein wird oder auch nicht“, so der Landrat.

Bahnübergänge haben Vorrang

Ob Mobilität oder Güterverkehr, wer „aufräumt“, bleibt abzuwarten. Die Widmer Rail AG habe nach wie vor Interesse, auf der Strecke Güterverkehr abzuwickeln, sagt Alexander Neubauer. Widmer wolle die Strecke betreiben und würde sie auch erwerben, wenn sich die DB dazu entschließen würde, sie abzugeben. In dem Fall müsste die Herstellung der Betriebsfähigkeit von der Widmer Rail AG übernommen werden. Behält die DB die Strecke, muss sie das erledigen.

Dabei geht es zunächst um die Sicherheit. Erste Voraussetzung sei die ertüchtigung der Bahnübergänge, sagt Alexander Neubauer. Ansonsten sei an einzelnen Stellen der Austausch von Schienen und Schwellen erforderlich und das Auffüllen mit Schotter am Gleiskörper. Neubauer sagt noch: „Die DB hat das Gleis vermessen, sie weiß also, was zu tun ist.“

Inzidenz steigt weiterhin

Wert liegt bei 1161,5

■ **Rhein-Hunsrück.** Die Sieben-Tage-Inzidenz im Kreis steigt laut Landesuntersuchungsamt (LUA) am Mittwoch auf 1161,5 (Dienstag 1148,9). Es meldete 29 Neuinfektionen. Seit März 2020 wurden 18 505 Rhein-Hunsrücker

positiv getestet, an oder mit Covid-19 gestorben sind nach wie vor 123 Menschen, als genesen gelten 13 643 (+53). Die Einzelwerte der Kommunen vom Mittwoch (Differenz zum Vortag in Klammern): Stadt Boppard 599 (+24), VG Hunsrück-Mittelrhein 1003 (+47), VG Kastellaun 682 (+30), VG Kirchberg 1062 (+29), VG Simmern-Rheinböhlen 1445 (+90).

Weitere Infos: www.kreis-sim.de/coronazahlen