Hunsrückquerbahn: Hängepartie geht weiter

Verwaltungsgericht: Anwalt der DB Netz AG empfiehlt Widmer Rail Services AG, Holztransporte über die B 50 zu absolvieren

Von Thomas Torkler

Im September 2020 arbeitete ein Bautrupp an der Brücke bei Nickweiler. Die Sicherungsarbeiten erfolgten im Auftrag der Deutschen Bahn. Foto: Thomas Torkler

Koblenz/Hunsrück. Eine Tendenz, wo die Zugreise auf der Hunsrückquerbahn hingeht, ließ sich aus der Verhandlung am Verwaltungsgericht (VG) Koblenz am Ende nicht ableiten. Unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten des VG, Christoph Gietzen, ging es um die Klage der DB Netz AG gegen den Bescheid des Eisenbahnbundesamtes (EBA), das die DB Netz aufgefordert hatte, die Eisenbahnstrecke zwischen Stromberg und Büchenbeuren nebst den zugehörigen Serviceeinrichtungen in einen technischen Zustand zu versetzen, der einen Zugverkehr ermöglicht. Das EBA hatte in seinem Bescheid eine Frist für die Instandsetzung von sechs Monaten festgesetzt, ansonsten drohe ein Zwangsgeld.

Gegen den Widerspruchsbescheid des Eisenbahnbundesamtes hat DB Netz Klage erhoben und argumentiert unter anderem, die sich auf knapp 50 Millionen Euro belaufenden Sanierungsarbeiten seien derart umfangreich, dass mit einem Abschluss der Arbeiten nicht innerhalb der gesetzten Fristen, sondern frühestens im Sommer 2023 zu rechnen sei. In der Verhandlung am VG erklärte Dr. Thomas Krappel, Anwalt der klagenden DB Netz AG, dass die Herstellung der Strecke sogar bis Ende 2024 in Anspruch nehmen werde. Davon rückten die Kläger auch keinen Millimeter ab.

Selbst als Richter Gietzen vorschlug, dass sich beide Parteien doch auf einen Zeitplan für die Instandsetzung verständigen könnten, blieb die Klägerseite hart. Dr. Daniel Schlering, der das beklagte Eisenbahnbundesamt vor Gericht vertrat, hielt dagegen, dass die Strecke sehr wohl in sechs Monaten wieder befahrbar zu machen sei. Neben dem EBA war als Beigeladene auch die Widmer Rail Services AG (WRS) in der Verhandlung anwesend, die von Anwalt Christian Paschen vor Gericht vertreten wurde. „Die DB kennt den Zustand der Strecke. Meine Mandantin, die WRS, hat durch die Hängepartie 1,5 Millionen Euro Umsatzeinbußen zu beklagen. Außerdem hat die Widmer Rail Services AG rund eine Million Euro in Lokomotiven und Personal investiert“, so Paschen.

Solche Argumente prallten am Kläger ab. DB-Anwalt Krappel ließ sich sogar zu der Bemerkung hinreißen, dass die WRS ja ihre Holztransporte auf die B 50 verlagern könne, wenn sie das Bedürfnis habe, Umsatz zu machen. „Eine Frechheit“, befand Axel Neubauer, der als Geschäftsführer der beigeladenen WRS im Koblenzer VG die Verhandlung aufmerksam verfolgte. Man müsse sich auf der Zunge zergehen lassen, dass ein juristischer Vertreter eines Eisenbahnstrukturunternehmens empfiehlt, Transporte von der Schiene auf die Straße zu verlegen, erklärte Neubauer gegenüber unserer Zeitung. Im Verlauf der Verhandlung ging es mehr um einzelne juristische Aspekte, aber weniger um eine Entscheidung, ob DB Netz nun seiner Pflicht zur Instandsetzung der Strecke nachkommen muss oder nicht und wie viel Zeit sie dafür braucht.

Unstrittig sei, so Richter Gietzen, dass DB Netz nicht um die Wiederherstellung der Befahrbarkeit herumkomme. DB Netz-Anwalt Krappel stimmte dem auch zu.

An das Eisenbahnbundesamt gerichtet, sagte der Richter: „Ich verstehe es als Dilemma, in dem Sie sich befinden, sich als Verwaltungsbehörde gegenüber der starken DB zu behaupten.“

> **„Ich hab' keine Fantasie mehr, ich wüsste nicht, was ich Ihnen als Vergleich noch vorschlagen könnte.“**
>
> Christoph Gietzen, Vizepräsident des Verwaltungsgerichts Koblenz, scheiterte am Ende mit seinem Angebot zur Güte.

Eine Annäherung, bis wann die Hunsrückquerbahn wieder so weit hergestellt ist, dass wieder Züge über die Trasse rollen können, war nicht in Sicht. DB-Anwalt Krappel versuchte sich dagegen in Wortklauberei: Es sei zu unpräzise, wenn das EBA fordere, die Strecke in „einen“ Zustand zu versetzen, der „einen“ Zugverkehr ermögliche. Hier seien präzisere Angaben notwendig. Spätestens hier schüttelten einige Zuhörer im Gerichtssaal den Kopf. Daniel Schlering konterte für das EBA: „Es ist schon verwunderlich, dass das Strukturunternehmen nicht wissen soll, wie es seine Strecke wiederherstellen soll. Die Klägerin ist die Expertin, sie weiß, was zu tun ist.“

Richter Gietzen wandte sich schließlich an die Klägerin: „Es ist sicher so, dass die Strecke keine Priorität bei Ihnen hat“, trotzdem bestehe die gesetzliche Pflicht, sie betriebsfähig zu halten, erinnerte Gietzen die DB-Seite.

Die DB hätte längst dieser Pflicht nachkommen und mit den Arbeiten beginnen können, sagte der Anwalt der Beigeladenen WRS. Wenn das EBA gesehen hätte, es werde was getan, und DB Netz signalisiert hätte, dass es noch ein wenig dauere, sei man schon ein Stück weiter. „Wir bauen hier keine Neubaustrecke. Es wäre einiges machbar gewesen“, so Paschen.

Im Übrigen habe die beigeladene WRS ja ein Kaufangebot abgegeben. In dem Fall hätte sie selbst für die Instandsetzung sorgen müssen, wenn sie die Strecke von DB Netz übernommen hätte. Aber DB Netz habe das Angebot ausgeschlagen. WRS hätte selbst die Instandsetzung vorgenommen, die Kosten aber der DB Netz AG in Rechnung gestellt.

Richter Gietzen war irgendwann klar, dass sein Ansinnen auf einen Vergleich aussichtslos sein würde: „Ich hab' keine Fantasie mehr, ich wüsste nicht, was ich Ihnen als Vergleich noch vorschlagen könnte“, sagte Gietzen. Er befürchte, dass weiteres Prozessieren die Arbeiten noch mehr verzögern werde.

Axel Neubauer gab sich am Ende enttäuscht. DB Netz spiele weiter auf Zeit, obwohl sie beispielsweise bewiesen habe, eine Behelfsbrücke innerhalb von vier Monaten auswechseln zu können. Der DB gehe es wohl nur darum, nicht zahlen zu müssen. Sie wolle die Kosten auf Land und Bund abwälzen. Seine Entscheidung gibt das VG in zwei Wochen bekannt.

Kommentar

Thomas Torkler
zur Verhandlung am Verwaltungsgericht

Richter beurteilt Lage feinfühlig

Es gibt immer ein erstes Mal. Diese Verhandlung sei für ihn die erste, die sich mit Eisenbahn befasse, bekannte der Vizepräsident am Verwaltungsgericht, Christoph Gietzen. Ist das nun ein gutes oder ein schlechtes Zeichen? Weder noch.

Wer Vizepräsident an einem Verwaltungsgericht ist, wird seiner Aufgabe bei jedem Thema gerecht. Aber, wenn nicht Richter wie er, wer wüsste besser, dass es einen Unterschied bedeutet, Recht zu haben und Recht zu bekommen?

Wie feinfühlig Richter Gietzen die Lage zu beurteilen weiß, wurde deutlich an den Bemerkungen, die er während der Verhandlung machte, als er vom Dilemma des Eisenbahnbundesamtes sprach, sich gegen die starke DB behaupten zu müssen, und dass er konstatierte, die Strecke der Hunsrückquerbahn habe keine Priorität bei der DB Netz AG. Als Gietzen am Ende auch noch freimütig bekannte, keine weiteren Vorschläge für einen Vergleich mehr in petto zu haben, war deutlich geworden: Er hat die Sachlage erkannt, zumal er schon mahnte, weiteres Prozessieren ziehe die Sache nur in die Länge. Aber darum geht es der DB.