

Austausch ohne größeren Erkenntnisgewinn

Aktivisten für eine parallele Nutzung von Bahn und Rad auf der Zugstrecke zwischen Türkismühle und Bierfeld diskutierten mit Politikern.

VON THORSTEN GRIM

BOSEN Was lange währt, wird noch lange nicht gut. So könnte man aus Sicht der Bürgerinitiative (BI) Bahn + Rad im Hochwald einen lange ersehnten Gedankenaustausch beschreiben. Zu dem hatten sich Mitglieder der BI und weitere Aktivisten, die für den Erhalt der Gleise auf dem Abschnitt Türkismühle-Nonnweiler des geplanten Freizeitweges ab Freisen plädieren, kürzlich mit dem St. Wendeler Landrat Udo Recktenwald (CDU) sowie den Bürgermeistern der drei Anlieger-Kommunen getroffen. Nach Monaten des Wartens. Ort des Geschehens war die Seeverwaltung in Bosen.

Um es vorweg zu nehmen: Keinem gelang es, die jeweilige Gegenpartei von seiner Sicht der Dinge zu überzeugen. „Man muss auch mal akzeptieren, dass es unterschiedliche Positionen gibt, die nicht vereinbar sind“, lautete daher Recktenwalds Fazit. Alle Anwesenden hätten ihre Argumente ausgetauscht und über vieles diskutiert, „das finde ich auch völlig okay. Aber letztendlich sind es ja Gremien, die Entscheidungen treffen. Entscheidungen, die umgesetzt werden, so wie sie finanziert werden können, wie sie machbar sind“, sagte der Landrat. Die handelnden Personen saßen ja nicht seit drei oder vier Jahren zusammen und wüssten nicht, was sie tun, „sondern wir machen das sehr fachlich fundiert, fachlich begleitet und sehr intensiv“.

Aber strikt auf einen Freizeitweg ausgerichtet, bemängelten die Vertreter der BI. Zwar sei Bernd Zollhöfer vom Velo-Büro Saar, der das Projekt und die technische Ausführung im Auftrag des Landkreises St. Wen-



Bernd Zollhöfer erklärte in der Bosener Seeverwaltung, warum in seinen Augen Rad und Bahn nebeneinander nicht möglich sind.

FOTO: THORSTEN GRIM

del federführend plant, bestimmt geeignet, den Freizeitweg-Bau voranzutreiben.

Aber auf die Forderung der BI und der Interessengemeinschaft (IG) Nationalparkbahn Hunsrück-Hochwald, auf dem ehemals zweigleisigen Planum einen Radweg zu bauen, ohne den noch liegenden Gleisstrang herauszureißen, sei er nie eingegangen. Mehr noch: Es sei nie auch nur in Erwägung gezogen worden, dazu eine Untersuchung in Auftrag zu geben. Und das sei die Kernfrage, die sich die BI-Mitglieder stellen würden: „Warum wurde für den Erhalt der Bahnstrecke nie eine Machbarkeitsstudie erstellt, eine Kosten-Nutzen-Analyse, die die Kosten für den Erhalt der Strecke parallel neben einem Radweg denen für den Bau eines reinen Radwegs gegenüber stellt?“, fragte Daniel Braun. Und er unterstrich, dass es der Initiative nicht um ein Entweder-oder ginge,

wie das hin und wieder von Seiten der reinen Freizeitweg-Befürworter kolportiert worden sei, sondern um ein Sowohl-als-auch. Zudem widersprach er strikt der Darstellung, dass das verbliebene Gleis – nachdem das andere nach dem Zweiten Weltkrieg abmontiert und als Reparationszahlung nach Frankreich verbracht wurde – in die Mitte des Plenums verschwenkt worden sei. Einzige Ausnahme sei die Brücke über die Autobahn bei Otzenhausen, die seinerzeit im Zuge des Autobahnbaus erneuert wurde – einspurig.

Den Gedanken, dass es sich bei den Bahn- und Radwegbefürwortern möglicherweise nur um ein kleines versprengtes Grüppchen handeln könnte, versuchte BI-Mitglied Heike Kugler zu widerlegen, indem sie einen ganzen Block gesammelter Unterschriften auf den Tisch legte. Insgesamt 1300 Menschen haben sich

laut Kugler mit ihrer Signatur für den Erhalt der Gleisstrecke parallel neben dem geplanten Radweg ausgesprochen. „Ich war selbst überrascht, dass so viele Unterschriften zusammen gekommen sind. Ich schließe daraus, dass das Interesse am Erhalt der Gleise groß ist.“

Ginge es nach dem Willen der BI, würde auf dem Schienenstrang zunächst ein touristischer Draisinen-Verkehr seinen Betrieb aufnehmen. Später könnte eine Tourismusbahn den Nationalpark Hunsrück-Hochwald bereichern – wofür einst auch die heutige saarländische Verkehrsministerin Anke Rehlinger (SPD) geworben hatte. Man dürfe das Vorhaben auch nicht isoliert betrachten, denn auch Rheinland-Pfalz sei ja betroffen, wenn die Weiche bei Türkismühle abgebaut und somit der Anschluss an die Nahe-Strecke gekappt werde. Zumal auf

der anderen Seite der Landesgrenze das Potenzial einer Tourismusbahn durch Hunsrück und Hochwald durchaus anders eingeschätzt wird als im Saarland.

Eine Machbarkeitsstudie, ob Bahn und Rad nebeneinander mehr Sinn machen würden als ein reiner Freizeitweg, sei nie gemacht worden, weil klar sei, dass das sinnlos sei. „Die Idee der Reaktivierung ist so utopisch, dass es überhaupt keinen Sinn gemacht hat, dafür Geld in die Hand zu nehmen“, wies Zollhöfer die Forderung zurück. „Wenn wir das Gleis erhalten wollten, wäre es doch völlig klar, dass der bauliche Aufwand, den wir dafür betreiben müssten, den Radweg auf dem anderen Teil des Planums zu führen, deutlich teurer würde“, sagte Nohfeldens Bürgermeister Andreas Veit (CDU). Und das, obwohl es derzeit ja nur um die reine Sicherung des Gleiskörpers

ginge, „falls der in 20 oder 25 Jahren wieder genutzt werden sollte“. Wenn das dann nicht der Fall sei, müssten sich die Verantwortlichen fragen lassen, warum sie damals so viel Geld ausgegeben hätten. Das wäre unverantwortlich. Denn: „So, wie Sie denken, dass da in 30 Jahren etwas ist und die Strecke benötigt wird, denke ich, da wird nix sein.“ Die Strecke sei seit 50 Jahren nicht für den Personenverkehr genutzt worden, „und wird auch in Zukunft nicht genutzt“, erklärte Veit.

Bleibe noch das Thema Geld. Bis vor wenigen Wochen waren die Baukosten offiziell mit 5,2 Millionen Euro beziffert worden. Sowohl die IG Nationalparkbahn, als auch die BI Bahn + Rad sowie die Plattform Mobilität hatten stets darauf hingewiesen, dass diese Summe nicht ausreichen würde – gerade angesichts der sanierungsbedürftigen Brücken und Tunnel auf der Strecke. Denn die muss verkehrssicher sein, egal ob eine Draisine oder ein Fahrrad darüber fährt. Jetzt werden die Baukosten mit rund zehn Millionen Euro angegeben, weil der Bund den Bau eines alltagsverkehrstauglichen Radweges finanziell unterstützt.

Der Vermutung des BI-Mitglieds Andreas Kilian, dass man seit längerem gewusst habe, dass der Bau des Freizeitwegs teurer würde, man aber bewusst nicht mit den tatsächlichen Zahlen gearbeitet habe, widersprach die Politik. Wenn die Förderung aus Berlin nicht kommen würde, wäre es bei den 5,2 Millionen geblieben und damit wäre man ausgekommen. Doch nun könne man den Weg und vor allem die Bauwerke so sanieren, dass für die nächsten 25 Jahre Ruhe herrsche.