

# Streit um Radweg auf Bahntrasse im Hochwald



Foto: Christian Barth

Der Rückbau der Schienen auf der ehemaligen Bahnstrecke Türkismühle-Nonnweiler hat begonnen. Derzeit werden die Schienen und Schwellen zwischen Eckelhausen und Sötern zurückgebaut.

**Eine Tochter der Naturlandstiftung weist Vorwürfe der Plattform Mobilität Saar-Lor-Lux rund um die Hochwaldbahn zurück. Derzeit werden Schienen abgebaut .**

VON THORSTEN GRIM

TÜRKISMÜHLE | „Bewahren – schützen – entwickeln, so lautet das Motto der Naturlandstiftung Saar“, sagt Erhard Pitzius, Vorsitzender und Sprecher der Bürger-Initiative Plattform Mobilität Saar-Lor-Lux. Gemeinsam mit anderen Interessensgruppen, Bürgerinitiativen und engagierten Befürwortern hatte sich die Plattform über Jahre für eine Doppellösung mit Bahn- und Radweg auf der zweigleisigen Trasse der Hochwaldbahn eingesetzt – vergebens. Inzwischen rollen die Bagger und reißen die letzten Schienen aus dem Bett der ehemaligen Bahnlinie 3131. Damit ist die Ära der Dampfrösser auf der Hochwaldbahn Geschichte. Das Zeitalter der Drahtesel beginnt. Allerdings mit Verzögerung, denn laut ursprünglichem Zeitplan sollten alsbald die ersten Fahrräder über den frischen Asphalt rollen. So weit ist es aber noch lange nicht.

Nachdem im Februar die Strecke freigeschnitten und gerodet wurde, werden derzeit auf dem letzten verbleibenden längeren Abschnitt zwischen Türkismühle und Nonnweiler-Bierfeld die Gleise abgebaut. Zwischen Freisen und Türkismühle ist das bereits geschehen. Federführend beim Bau des Radweges ist die Ökoflächenmanagement GmbH (ÖFM), eine Tochter der Natur-

landstiftung Saar – was für Pitzius unverständlich ist. Eben weil dieses Engagement dem Stiftungszweck zuwiderlaufe. In seinen Augen ist „die Vernichtung der Hochwaldbahn für einen Radweg ein vollkommener Irrsinn“. Und er hegt einen Verdacht: „Es liegt nahe, dass es hier um mehr als einen Radweg geht, die Vermutung geht in Richtung Spekulation mit Grundstücken.“ Er erklärt: „Die Ökoflächenmanagement GmbH der Naturlandstiftung Saar hat 80 Hektar von der Deutschen Bahn zwischen Freisen und Bierfeld an der Landesgrenze erworben.“ Hiervon würden etwa 27 Hektar für den Radweg benötigt, überbaut und versiegelt. Was mit den Restflächen passiere, sei ein großes Rätsel.

Dass lediglich ein drei Meter breiter Mittelteil als Radweg versiegelt werde, also etwa ein Viertel der 27 Trassen-Hektar, darauf weist ein Sprecher des St. Wendeler Landratsamtes hin. Eine Sprecherin der Naturlandstiftung klärt auf, dass die ÖFM bei besagtem Projekt lediglich 50 Hektar im Eigentum habe – und nicht 80, wie von der Plattform in den Raum gestellt. Davon seien 30 Hektar für die Trasse beziehungsweise den Radweg vorgesehen. Die verbleibenden Flächen sollen im Sinne des Artenschutzes ökologisch aufgewertet werden. „Durch ökologische Aufwertungen ist es der ÖFM möglich, für bedrohte Tier- und Pflanzenarten ganz gezielt geeignete Lebensräume zu schaffen.“ Wichtig sei, dass die Rest- oder Dammflächen rechts und links des Bahndamms keine landwirtschaftlich oder anderweitig nutzbare Flächen seien. Auf ihnen sollen insbesondere Maßnahmen für Amphibienschutz beziehungsweise bei Hangeinschnitten Felsgrasfluren realisiert werden.

Ungeachtet dessen lautet Pitzius' Vorwurf: „Anstatt die vorhandene Bahnstrecke zu entwickeln, verfolgt die ÖFM mit Billigung des Verkehrsministeriums Saarland, auch gegen den Willen von Teilen der örtlichen Bevölkerung, den Bau eines Radweges auf der Trasse.“ Vor diesem Hintergrund mutete es geradezu abenteuerlich an, wenn dafür Fördermillionen aus dem Programm Klimaschutz durch Radverkehr beantragt werden. Die Rede ist von fünf Millionen Euro. Verantwortet wird das Förderprogramm durch das Bundesumweltministerium.

Bereits vergangenes Jahr hatte der Landkreis eine Förderzusage bekanntgegeben, musste das aber später korrigieren. Denn eine Entscheidung war zu jenem Zeitpunkt in Berlin noch gar nicht gefallen – und ist es bis heute nicht. „Im vergangenen Jahr konnte noch keine Entscheidung zur Förderung des Hochwaldbahn-Projekts aus der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) mehr getroffen werden“, erklärt dazu auf SZ-Nachfrage ein Sprecher des Bundesumweltministeriums. „Angesichts der Komplexität der planungsrechtlichen Gemengelage bei diesem Projektantrag ist daher bislang keine Bewilligung erfolgt. Wir gehen aber davon aus, dass wir in diesem Frühjahr zu einer Entscheidung kommen.“

Mit einer positiven Antwort rechnet der Landkreis St. Wendel, wie dessen

Sprecher erklärt: „Der Zuwendungsbescheid wird im April erwartet. Sobald er eintrifft, erfolgt die Auftragsvergabe zum Bahnschotterfräsen auf dem Abschnitt eins.“ Abschnitt eins ist das Teilstück im Bereich der Gemeinde Freisen. Mit dem Beginn der Arbeiten würden zugleich die Bauwerksanierungen und der Wegebau auf besagtem Teilstück ausgeschrieben. Die gesamten Baumaßnahmen in den Abschnitten eins bis drei, also Freisen, Nohfelden, Nonnweiler, sollen dann im Frühjahr 2023 beendet sein.

Gründe dafür, dass es so lange gedauert hat, bis der Zuwendungsbescheid aus Berlin vorliegen werde, „sind die erforderlichen Genehmigungsverfahren. Für die Bahntrassenabschnitte sind jeweils zwei Verfahren notwendig: Das Plangenehmigungsverfahren zum Rückbau der Schienen und das Freistellungsverfahren von Bahnbetriebszwecken“, lässt der Landkreis mitteilen.

Seit März würde der letzte Genehmigungsbescheid für den Rückbau der Schienen auf dem Abschnitt Türkismühle – Bierfeld vorliegen. Der Landkreis-Sprecher erklärt: „Auf diesem Abschnitt will das Land auf eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken verzichten. Nach mehreren Schreiben des Ministeriums wurde dies nun akzeptiert.“ Auch liege die erforderliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken auf dem Abschnitt Türkismühle – Wolfersweiler noch nicht vor, wozu sich die Deutsche Bahn im Verkaufsvertrag der Flächen an die ÖFM jedoch verpflichtet habe. „DB-intern werden jedoch derzeit bundesweit alle Freistellungsverfahren ruhen gelassen, bis eine komplette Neubewertung aller stillgelegten Bahnstrecken vorliegt, was nach Auskunft der DB bis zum Sommer/Herbst 2020 der Fall sein soll.“ Die Schienen auf dem Stück von Türkismühle nach Freisen hat die Bahn bereits abgebaut.

Ein weiterer Punkt im Bewilligungsverfahren sei, dass derzeit Nonnweiler und Nohfelden aktualisierte Bescheinigungen vorlegen müssen, bezüglich ihrer immer noch geltenden Finanzschwäche. Auch sei es wegen der zeitlichen Verzögerung notwendig, eine neue Mittelbereitstellung für die Jahre 2020 bis 2023 zu erstellen. Der Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland des Deutschen Bahnkundenverbandes (DBV) hält eine mögliche Förderung für ein fatales Zeichen mit unabsehbaren Folgen für weitere Strecken in Deutschland. Denn der Abbau einer intakten und nutzbaren Eisenbahnstrecke und das Überbauen durch einen Radweg erfülle nicht die Förder-Voraussetzungen. Unter anderem nicht die, mit einem Projekt „einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgas-Emissionen, erstmalige Anwendung und pilothafte Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen sowie eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz zu leisten. Davon ist der Abriss der Hochwaldbahn weit entfernt“, erklärt Wolfgang Klapdor, DBV-Landesvorsitzender Rheinland-Pfalz/Saarland.

---

INFO

---

## Das kostet der Radweg Bierfeld-Freisen

Der Landkreis beziffert die Kosten für den Radweg mit 9 623 530 Euro. Davon Zuschüsse: 8 851 781 Euro.

Der Eigenanteil der Kommunen beträgt nach Angaben des Landratsamtes für Nohfelden 316 128, für Nonnweiler 248 304 und für Freisen 207 317 Euro.