

# Saarland beschließt Aus für Nationalparkbahn

Nationalpark Landkreis St. Wendel gibt Startschuss für Radweg Nonnweiler-Freisen – Wirtschaftsministerin lobt Leuchtturmprojekt

■ **Nonnweiler/Freisen.** Mit der aktuellen Vergabe der Projektsteuerung und Projektplanung an das Velobüro Saar hat der Landkreis St. Wendel offiziell mit der Umsetzung der Baumaßnahme des Freizeitweges Freisen-Nohfelden-Nonnweiler begonnen – und damit den Plänen der IG Nationalparkbahn für eine Reaktivierung der Hunsrückbahn auch im Teilabschnitt Morbach-Türkismühle endgültig eine Absage erteilt.

Gemessen an der zu erwartenden Wertschöpfung, den ökonomischen Ergebnissen und den im Vergleich immens hohen Kosten für Instandsetzung und Unterhaltung einer Bahnstrecke, dem Wiederaufbau der Haltestellen sowie einem ständigen Zuschussbedarf für die Nutzung der Bahnlinie sei die Entscheidung pro Freizeitweg „absolut richtig“, waren sich bei der Vorstellung des Projekts die saarländische Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger, Landrat Udo Recktenwald und die Bürgermeister völlig einig.

Im nördlichen Saarland gebe es mit der Ostertalbahn und der Merzig-Büschfelder Eisenbahn zwei Museumsbahnen, die aus Kosten- und Personalgründen nur an wenigen Tagen im Jahr Fahrten anbieten. Die Museumsbahn Merzig-Losheim konnte jüngst erst durch Zuschüsse von einigen Hunderttausend Euro gerettet werden.

Auch eine parallele Nutzung der Bahntrasse durch Rad- und Bahnverkehr, wie vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) vorgeschlagen, sei unrealistisch: „Die Strecke war

in früheren Jahren zweispurig, das Gleis wurde aber auf Grund des Zustands der Strecke später in Mittellage gebracht. Ein Rückbau sowie die Neuverlegung der Gleise wären nur mit einem immensen Kostenaufwand möglich“, erläutert Dr. Martina Scheer von der federführenden Tourist-Information Sankt Wendeler Land. Zudem wäre eine Trennung des Radwegs zur Bahntrasse zum Schutz der Radfahrer notwendig, und einige Zufahrten müssten umständlich und aufwendig neu angelegt werden. Die Gleise von Freisen bis nach Wolfersweiler seien ohnehin schon längst abgebaut.

Hinzu kämen die immens höheren Kosten. „Eisenbahnromantik ist da nicht hilfreich.“ Scheer erläutert: „Die Mobilitätsstudie ging 2015 von einem Kostenvolumen von 12 Millionen Euro für eine Reaktivierung der Bahnlinie aus. Diese dürften heute wesentlich höher liegen, wobei die Kosten für den Bau und die Ertüchtigung von sieben Haltepunkten noch nicht einmal eingerechnet sind.“

## Kosten: 5 Millionen Euro

Der 30 Kilometer lange Freizeitweg soll behindertengerecht ausgebaut werden. Der Ausbau erfolgt in Asphalt und wird voraussichtlich 5 Millionen Euro kosten. Landrat Udo Recktenwald sagt: „Dies ist gut angelegtes Geld in eine Infrastruktur, die das bisherige Angebot an Rad-, Wander- und Freizeitwegen hervorragend ergänzt. Wir sind sicher, dass der landschaftlich herausragende Weg zu einem Er-

folgsmodell werden wird, mit dem wir zusätzliche Wertschöpfung erzielen können.“

Genauso sieht es die saarländische Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger. Das Land fördert den Ausbau mit 70 Prozent und spricht von einem „Leuchtturmprojekt“. Die Vorstellung der Machbarkeitsstudie von Bernd Zollhöfer (Velobüro Saar) überzeugte die Bürgermeister Karl-Josef Scheer (Freisen), Andreas Veit (Nohfelden) und Dr. Franz Josef Barth (Nonnweiler). Mit der ehemaligen Bahntrasse würden wichtige Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen in den Gemeinden optimal angebunden: Naturwildpark, Windpark, Mineralienmuseen, Burg Nohfelden, Bostalsee und Center Parcs, Keltenpark, Primstalsperre und der Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Auch als Alltagsradweg für die Schulstandorte Türkismühle und Freisen übernehme die neue Trasse eine wichtige Funktion, ebenso würden große Firmen wie zum Beispiel Hörmann in Freisen, die Gewerbegebiete Eckelhausen und Otzenhausen, darunter Nestlé-Wagner, umweltfreundlich angeschlossen.

Hervorgehoben wurden auch die dadurch möglich werdenden Anschlüsse an das überregionale Radwegenetz: Saarland-Radweg, Rheinland-Pfalz Radweg, Nahe-Radweg, Primstal-Radweg, Fritz-Wunderlich-Radweg und Ruwer-Hochwald-Radweg auf der bereits längst zurückgebauten Bahntrasse an die Mosel werden direkt angebunden, sodass Verbindungen von

Trier, Kusel, Homburg bis nach Worms über den Barbarossaweg möglich werden. Durch die unmittelbare Anbindung an den neu gestalteten Bahnhof in Türkismühle können regionale wie überregionale Gäste umweltfreundlich mit der Bahn anreisen. Damit können zusätzliche Gäste, sowohl Tagesausflügler als auch Übernachtungsgäste, für das Sankt Wendeler Land und die Nationalparkregion gewonnen werden, sind die Verantwortlichen im Nachbarlandkreis überzeugt.

## Touren auch für Rennradfahrer

Insbesondere im Radtourismus habe das Sankt Wendeler Land weit die Nase vorn, sagte Martina Scheer: „Neben Radwandertouren mit ausgewiesenen Rundstrecken und vielen Verbindungswegen gibt es neun Mountainbike-Touren und sieben Rundtouren für Rennradfahrer.“ Wie die neueste Radanalyse der Tourismus Zentrale Saarland von 2016 zeige, sind Radfahrende Gäste eine wichtige Zielgruppe, nicht nur im Sankt Wendeler Land: Hochgerechnet auf das Jahr, passieren nachgewiesenermaßen allein 40 000 Radfahrer den Bostalsee (Messstation: Römerhof).

Fast 80 Prozent der befragten Radfahrer waren Tagestouristen, 16 Prozent Radwanderer und immerhin 6,1 Prozent Regioradler, die über mehrere Tage unterwegs waren. Untersuchungen zeigen: Im Durchschnitt gibt jeder Radfahrende Tagesgast 16 Euro aus. Diejenigen, die unterwegs einkehren, lassen im Schnitt nochmals 15 Euro

in der Gastronomie. Radwanderer geben im Schnitt 75 Euro pro Tag aus, Regioradler sogar 79,33 Euro.

Die Radanalyse zeige auch, dass sich Radwege gemessen an den Entstehungs-, Unterhaltungs- und Marketingkosten und der erzielten Wertschöpfung stets „rechnen“. Scheer: „Rechnet man die 40 000 Radler am Bostalsee um, so ergibt sich ein Bruttoumsatz von 1,2 Millionen Euro pro Jahr.“ Nicht zu unterschätzen seien auch die Übernachtungsgäste, im letzten Jahr immerhin 225 000 im Sankt Wendeler Land. „Auch diese Gruppe kommt wegen naturnaher Angebote wie Radfahren oder Wandern. 85 Prozent der Befragten empfehlen die Radrouten weiter, ein Ergebnis, das nur durch ein durchdachtes und durchgängiges touristisches Konzept und den Gästenwünschen angepasstes Radwegenetz erzielt werden konnte“, erläutert Martina Scheer weiter.

In den Überlegungen spielten auch neueste Zahlen einer Studie der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Saar über die regionalökonomischen Effekte des Center Parcs Bostalsee eine Rolle: Danach reisen nur 0,5 Prozent der dortigen Gäste mit dem ÖPNV an. Zum gleichen Ergebnis kommt die Mobilitätsstudie von 2015, die für den Nationalpark Hunsrück-Hochwald erstellt wurde: Lediglich 3 Prozent der Befragten gaben an, mit dem ÖPNV in den Nationalpark fahren zu wollen. Insofern mache eine Erhaltung der Bahnlinie allein schon aus Nutzergründen wenig Sinn. red/sc