



Wälder ENERGIEZEITUNG KOMPAKT

Eine Werbe-Information von
MANN Naturenergie



Markus Mann beobachtet einen Lkw voll Rundholz, der vom Bahnhof Rosenheimer Lay aus in Richtung Langenbach unterwegs ist und am Ortseingang von Elkenroth genau jene Bahntrasse kreuzt, die die „Westerwälder Holzpellets“ anstelle der Straße nutzen möchten.



Am Ufer des Elkenrother Weihers fuhr die „Westerwaldbahn“ einst Richtung Weitefeld. Markus Mann würde den Bahnanschluss gerne reaktivieren und perspektivisch bis zu den „Westerwälder Holzpellets“ fortführen.

Seite 3



Auf dem Rundholzplatz der „Westerwälder Holzpellets“ sind Stämme nach Länge sortiert worden, ehe sie im stofflich-energetisch optimierten Sägewerk verarbeitet werden. Dabei fällt zudem wertvoller Rohstoff für Pellets an.

Seite 6



Was passiert am Ende mit der alten Trasse der „Westerwaldbahn“? Die Ortsgemeinde Elkenroth hat andere Pläne als Markus Mann und möchte darauf einen Radweg bauen. Wäre ein sinnvoller Kompromiss denkbar?

Seite 9

Melden Sie sich bitte, wenn Sie Fragen haben!

Liebe Leserinnen und Leser,

die heutige „Wäller Energiezeitung“-KOMPAKT ist ein „Spezial“. Die Ausgabe widmet sich der Aufklärung rund um die Bahnanbindung eines Industriebetriebes, der Holzrohstoffe zu Endprodukten für den regionalen Verbrauch verarbeitet. Da doch vielerlei Nebelschwaden um das Thema wabern und so manche Sagen und Märchen gedichtet werden, möchten wir aufklären zu den Hintergründen.

Die „Wäller Energiezeitung“ ist eine regionale Zeitung, welche dem Pressekodex des Deutschen Presserats sowie dem Presserecht unterliegt. Die Redaktion achtet extrem auf die Ausgewogenheit und die Möglichkeit, dass sich auch kritische Stimmen äußern können. Die Ausgaben werden aufgrund des „Gesetzes über die Deutsche Nationalbibliothek“ sogar an die Deutsche Nationalbibliothek in Leipzig gesandt und dort archiviert. Ebenso gehen Belegexemplare pflichtgemäß an das Landesbibliothekszentrum Rheinland-Pfalz, Sachgebiet Fortsetzungen/Zeitschriften, in Koblenz sowie die in Münster beheimatete Universitäts- und Landesbibliothek, Medienbearbeitungszeitschriften. Die „Wäller Energiezeitung“ ist in allen drei Bibliotheken für jeden in Deutschland hinterlegt und kann sogar in Generationen noch abgerufen und eingesehen werden.

Doch zurück zum Bahn-Vorhaben der „Westerwälder Holzpellets“: Auch zukunftssträchtige Industrien, die nachhaltige Produkte herstellen, brauchen eine gute Infrastruktur und weitsichtige Investitionen. Während es sich unsere Gesellschaft über Jahrzehnte leisten konnte, die Verkehrsinfrastruktur recht einseitig mit einer Fokussierung auf die Straße zu entwickeln, ist auch hier eine Zeitenwende eingetreten. Nicht nur ökologische Verkehrswege, sondern auch personalsparende Transportsysteme braucht unsere Gesellschaft in Zukunft. Hierzu zählt die Reaktivierung der Strecke Bindweide-Weitefeld gleichermaßen wie der Wunsch nach Verlängerung der Trasse bis Langenbach.

Derzeit werden in Langenbach pro Jahr etwa 130.000 Festmeter (FM) Rundholz zu Schnittholz und Holzpellets verarbeitet. Im Jahr 2024 soll eine zweite Sägelinie in Betrieb gehen, und damit wird einerseits das Rohstoffsortiment erweitert und andererseits werden damit die Mengen gesteigert.

Ein Komplettzug beladen mit Rundholz trägt bis

zu 1.800 Festmeter, bei einer Gesamtlänge von circa 500 Meter. Damit ein solcher Zug die Bergstrecke zur Bindweide schafft, muss er in vier bis fünf Teilstücke aufgeteilt werden. Oben angekommen, kann er mittels Rangieren wieder zusammengefügt werden und könnte mit einer Länge von 250 Metern bis nach Langenbach weiterfahren.

Mit der Reaktivierung des Bahnverkehrs zur Rosenheimer Lay und dem Ziel der Verlängerung bis Langenbach geht ein Projekt einher, ebenso Nachbarbetriebe zum Beispiel in Weitefeld oder der nahen Umgebung „auf die Bahn“ zu bringen. Sei es durch Direktverladung oder sogar im kombinierten Verkehr, womit unsere Westerwälder Straßen zusätzlich vom Lkw-Verkehr entlastet werden würden.

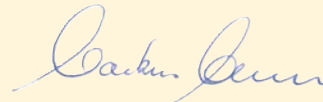
Man kann heute noch nicht zu 100 Prozent sicher sagen, wie erfolgreich die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sein wird, geplant ist jedoch, mehr als 60 Prozent der Rohstoffe per Bahn anliefern zu lassen. Denn Transporte, die Rundholz aus mehr als 250 Kilometern Entfernung per Lastkraftwagen befördern, werden zunehmend unwirtschaftlich und sind ökologisch ebenso wenig sinnvoll.

Derzeit ist es bei uns daher so geplant, dass ein Werksanschlussgleis von der Rosenheimer Lay bis nach Langenbach geführt wird – ein Anschluss jedoch, der ausdrücklich jederzeit offen ist für Nachbarbetriebe und Förderung der regionalen Verkehrsinfrastruktur.

Durch Gespräche mit Nachbarn der Bahnstrecke fand ich heraus, dass ein womögliches frühes Wecken durch den Signalton der Züge stören könnte. Hier werden wir als Nutzer der Strecke bestmögliche Lösungen suchen – man kann hier ja über den Fahrplan und ebenso technische Lösungen an den Bahnübergängen und weitere Ansätze gegensteuern –, damit die Menschen so ungestört wie möglich sind, wenn die Eisenbahn wieder fährt. Wir gehen davon aus, dass zukünftig im Mittel arbeitstäglich vier Fahrten zur Bindweide stattfinden.

Wichtig ist, dass alle, die es betrifft, miteinander ins Gespräch kommen und im fortgesetzten Austausch bleiben, damit stets alle, die das Thema betrifft, auch sämtliche Argumente kennen. Darum: Wenn Sie Fragen, Sorgen oder Ideen rund um das Bahn-Thema haben, freue ich mich jederzeit über Ihre Kontaktaufnahme!

Es grüßt aus Langenbach
Ihr



Ist die Reaktivierung wirklich eine gute Idee?

„Die Reaktivierung der Bahnstrecke halte ich für sehr sinnvoll und im Hinblick auf die Klimaproblematik absolut erstrebenswert.“ Das hat ein Elkenrother an Markus Mann geschrieben – und spricht dem Chef der „Westerwälder Holzpellets“ aus der Seele. Die möchten nämlich genau das tun: die 2019 entworfene Schienenverbindung vom Bahnhof Rosenheimer Lay bis nach Weitefeld wieder in Betrieb nehmen, um so im Sägewerk in Langenbach bei Kirburg benötigtes Rundholz nicht auf der Straße dorthin transportieren zu müssen. Das gibt es „vor der Haustür“ wegen des Klimawandels nicht mehr in ausreichender Menge, um zum Beispiel die heimische Bauwirtschaft mit dem wichtigen Rohstoff zu versorgen.

„Die Forst-, Holz- und Papierwirtschaft ist mit über 50.000 Be-

schäftigten der größte Wirtschaftszweig im produzierenden Gewerbe von Rheinland-Pfalz“, schreibt die seinerzeitige Staatsministerin für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz, Ulrike Höfken (Grüne), im August 2020 in der Publikation „10 Jahre Holzbau-Cluster“. Sie unterstreicht damit die Bedeutung der Holzwirtschaft, die im Westerwald wie im gesamten Bundesland noch größer ist als im Bundesdurchschnitt.

Andere Quellen heben ebenfalls die wirtschaftliche Wichtigkeit des Rohstoffes Holz hervor und räumen zugleich mit dem offensichtlichen Mythos auf, die Automobilindustrie sei Deutschlands wichtigste Branche, betrachtet man die Zahl der Beschäftigten: „Die Bewirtschaftung des Waldes mit den

Mythos

angeschlossenen Branchen der Holz- und Papierwirtschaft unterhält etwa 1,1 Million Arbeitsplätze (Quelle: Thuenen-Institut). Der Wald versorgt Menschen mit einem regelmäßigen Einkommen und unsere Gesellschaft mit Holz

(...)“, betont der Verein „Familienbetriebe Land und Forst e.V.“

Eins Komma eine Million Arbeitsplätze: Damit erzielen mit dem Rohstoff Holz – dem einzig nachwachsenden übrigens – mehr Menschen ein Einkommen, als in

Automobilindustrie

der gesamten Automobilindustrie! Dort sind es im Jahresdurchschnitt 2021 laut Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) nämlich nur etwa 786.000 gewesen.

Bei den „Westerwälder Holzpellets“ (WWP) weiß man um die Bedeutung eines zukunftssicheren Arbeitsplatzes im Zusammenhang mit Holz ebenso. Über 200 Familien sind laut WWP-Chef Markus Mann in der Region um den Standort des Pelletproduzenten und Sägewerksbetreibers davon abhängig. Diese geben das dort verdiente Geld zudem in der Region aus – sei es im Supermarkt in Hachenburg, in der Eisdiele in Montabaur oder im Jeans-Shop in Altenkirchen –, wodurch weitere Menschen im Oberen, Vorderen und Hohen Wester-

Fortsetzung Seite 4



An der Rosenheimer Lay müsste das Holz vom Zug auf Lkw umgeladen werden, falls der Weitertransport auf dem Schienenweg nicht möglich wäre. Fotos: Schmalenbach

wald ihr Auskommen erzielen können.

Hinzu kommt, dass die WWP aufgrund ihrer Tätigkeit in Langenbach nicht unerheblich Steuern zahlen: Ein Millionenbetrag an Abgaben fließt jährlich von dort in öffentliche Kassen – aus denen wiederum der Betrieb von Kindergärten im Westerwald finanziert, Schulen renoviert oder in der ländlichen Region wichtige Verkehrsverbindungen gebaut werden können.

Zudem sorgen Nebenprodukte, die im Sägewerk anfallen – Späne – dafür, dass über 50.000 Menschen in der Region mit umweltfreundlicher und von russischem Gas unabhängiger Wärme sicher versorgt werden können. Denn aus den Resten aus dem Langenbacher SEO-Sägewerk werden 100 Meter weiter Westerwälder Holzpellets gepresst (siehe Seite 6), die ausschließlich aus diesen hölzernen „Überbleibseln“ gemacht werden und für die so nie eigens ein Baum gefällt werden muss.

Aber wie lange funktioniert diese regionale Wertschöpfungskette, dieser bewährte Kreislauf aus Forstwirtschaft, Holznutzung im Sägewerk, Verwertung der dort anfallenden Späne als Holzpellets und Einkommensmöglichkeit für die Einheimischen vor Ort noch? Ein Spaziergang über Flächen, die

Kreislauf

bis vor kurzem bewaldet waren, zeigt: Trockenheit und Borkenkäfer haben im Westerwald verheerende Schäden hinterlassen. Bis eine Wiederaufforstung, unter Berücksichtigung anderer Baumarten, wieder einen Zustand hergestellt hat, wie die Menschen der Region ihn bis vor zehn Jahren kannten, vergehen Jahrzehnte.

Bei den WWP wird deswegen gerade erneut in Erweiterungen und Optimierungen investiert. 15 bis 18 Millionen Euro sind unter anderem für eine neue Bandsäge gedacht, finanziert aus den Erlösen des Pelletverkaufs. Mit der neuen Sägelinie, so Projekt-Ingenieur Daniel Rahn, seien zukünftig gleicher-

maßen Stämme größerer Durchmesser zu verarbeiten sowie bisher nicht verarbeitete Holzarten verwendbar, auf die man wegen des klimabedingten Wandels im Waldbild zurückgreifen muss.

Eine kombinierte Hobel- und Keilzinkanlage soll in Langenbach ebenfalls errichtet werden. Die Leistungsfähigkeit und das Produktsortiment werde somit verbreitert, erläutert Markus Mann. So lassen sich mit der neuen Technik später auch „Binder“ und „Tafeln“ herstellen, die anstelle von „CO₂-intensivem“ Stahl als stabilste Holz-Verbindungen immer größere Bedeutung im Bauwesen erhalten.

Die Folge beider Investitionen: Die derzeit bestehenden plus weitere neue Arbeitsplätze werden in der Region bewahrt – jedoch nur, wenn zugleich der Rohstoff Holz weiterhin in ausreichender Menge herangeschafft werden kann.

Mann hat dazu eine Idee vorgestellt, die das sicherstellen

Fortsetzung Seite 5

Hier, auf dem ehemaligen Gleis der „Westerwaldbahn“ in der Nähe des zwischen Elkenroth und Weitefeld gelegenen Bahnübergangs, könnte das Rundholz weiter nach Weitefeld gebracht und von dort vielleicht sogar mit dem Zug bis auf das Gelände der „Westerwälder Holzpellets“ gefahren werden.



könnte: Anstatt einheimisches Holz im großen Stil weiter in Seecontainern nach China zu verfrachten, solle es künftig besser auf dem Schienenweg vom bei Betzdorf gelegenen Scheuerfeld aus so nah wie möglich an den Firmensitz

Abzweig

Langenbach herangebracht werden. In Scheuerfeld gibt es einen Abzweig von der Siegstrecke im Flusstal in Richtung Süden. Die

bahn“ nicht mehr zur Verfügung: sie wurde entwidmet, vor Elkenroth ist Schluss.

Die WWP würden das gerne ändern, die Bahn reaktivieren und die alte Schienenverbindung in einer zweiten Phase sogar noch über den einstigen Endbahnhof Weitefeld hinaus verlängern. Benachbart zu einer dort verlaufenden Stromtrasse könnten Holz-Züge auf der Schiene direkt bis zum Firmensitz in Langenbach fahren, so dass der

ren würden die Holztransporte von der Rosenheimer Lay aus per Lkw entfallen, die nötig sind, wenn die Bahn ab dort nicht weiterfahren kann. 160 wöchentliche Lastwagen-Fahrten durch Elkenroth müssten die Lücke ohne Bahnanschluss füllen. Die Lkw passieren dabei an die 100 Gebäude. „Dem gegenüber stehen nur etwa 25 Häuser, an denen ein Zug lediglich zweimal täglich vorbeifahren würde, wenn wir das Rundholz auf diese



Einst befuhr die „Westerwaldbahn“ die Trasse bis hierher zur Bahnhofstraße in Weitefeld.

Trasse knickt in Steinebach/Siegren Osten ab und erreicht hinter Bindweide die Rosenheimer Lay.

Der Name „Kotzenrother Lay“ war für die Rosenheimer Lay früher einmal ebenso geläufig. Bis 1976 wurde in diesem Steinbruch Basalt abgebaut, inzwischen ist der nicht mehr dafür genutzte Landschaftsraum zwischen den Gemeinden Elkenroth und Rosenheim ein wertvolles Naturschutzgebiet.

Von der industriellen Vergangenheit hier zeugt der Bahnhof an der Rosenheimer Lay. Bis dorthin könnte Rundholz schon jetzt per Bahn gebracht werden. Weiter nach Osten jedoch steht die vormalige Trasse der „Westerwald-

als weniger umweltverträglich geltende Transport per Lastwagen (siehe Seite 11) vollständig und ohne Umschlagen an der Rosenheimer Lay durch die ökonomisch wie ökologisch sinnvollere Lösung mit der Eisenbahn ersetzt werden würde.

Markus Mann ist überzeugt, dass die Bewohner der an der Schienenverbindung liegenden Gemeinden gleichermaßen von dem Projekt profitieren würden, wie sein Unternehmen: Zum einen müssten die WWP an die „Westerwaldbahn“ Trassengebühr entrichten, die wiederum für öffentliche Investitionen im AK-Land zur Verfügung stehen könnten. Zum ande-

Weise zum WWP-Sägewerk beförderten“, sagt Mann.

Den Bahnanschluss – einmal reaktiviert – könnten daneben weitere Unternehmen zum Beispiel in den Gewerbegebieten Elkenroth

Chance

und Weitefeld mitnutzen. Und die örtlichen Eisenbahnfreunde hätten die Chance zu Fahrten, samt denkbarem Museumsbahnhof, oder zu touristischen Fahrten, die etwa den idyllischen Elkenrother Weiher zwischen der Ortschaft und Weitefeld einbeziehen könnten, an dem die Trasse ohnehin vorbeiführt.

Uwe Schmalenbach

Nützliche Nachbarschaft

Die großen Berge Hackschnitzel, die Markus Mann damals jeden Tag auf der anderen Straßenseite in Langenbach bei Kirburg sah, ließen ihn nicht los: Aus diesem „Abfall“ eines benachbarten Sägewerkes müsste sich doch etwas Sinnvolles machen lassen... Mann gründete 2001 die „Westerwälder Holzpellets“ (WWP), trocknete das wertvolle Ausgangsmaterial aus dem Sägewerk mithilfe der Abwärme aus seinem Biomasse-Heizkraftwerk und presste daraus in der ersten großtechnischen Holzpelletproduktion Deutschlands umweltfreundliche Pellets.

Seither wurden beispielsweise das Kraftwerk immer wieder optimiert oder effizientere Pelletpressen angeschafft, die mit weniger Strom dieselben Mengen Pellets produzieren können. Doch das Prinzip ist das selbe wie seinerzeit: Aus reinen Spänen, die aus Nadelholz bestehen, werden unter hohem Druck die begehrten Presslinge gemacht. Deren Beliebtheit nimmt weiter zu: Eine Prognose des Deutschen Pelletinstituts (DEPI) geht davon aus, dass Ende des Jahres an die 650.000 Pelletfeuerungen installiert sein werden und der Pelletverbrauch in Deutschland 2022 erstmals die Schwelle von drei Millionen Tonnen überschreiten wird – und das sogar deutlich. Während die Deutschen ein Jahr zuvor noch rund 2.900.000 Tonnen des umweltfreundlichen Brennstoffs nutzten, werden es im laufen-

den Jahr vermutlich weitere 200.000 Tonnen mehr sein – eine Zunahme um fast sieben Prozent! Wahrscheinlich sind ein steigendes ökologisches Bewusstsein als auch zugleich der entsetzliche und die Abhängigkeit von russischen fossilen Brennstoffen offenbarende Krieg in der Ukraine Gründe für diese Veränderung.

Apropos Veränderung: Wurden im WWP-Pelletwerk in Langenbach anno 2001 ausschließlich Späne aus anderen Sägewerken genutzt, „machen“ die WWP ihren Rohstoff inzwischen quasi selbst – beziehungsweise verwenden jene Nebenprodukte, die in der vom Unternehmen betriebenen stofflich-energetisch optimierten Sägeanlage (SEO) ohnehin anfallen und die erheblich zu schade sind, um ungenutzt entsorgt zu werden: Sägespäne und Hackschnitzel. Die bleiben bei der Bearbeitung des „Rundholzes“ übrig, wie die Fachleute die Stämme nennen, die per Lkw nach Langenbach bei Kirburg gebracht werden und künftig auf dem Schienenweg dorthin transportiert werden sollen.

Die direkte Nachbarschaft des WWP-Sägewerkes zu den Pelletpressen bringt der Umwelt übrigens noch einen weiteren Vorteil: Es fallen Jahr für Jahr über 1,3 Millionen Kilometer Transportweg und der damit zusammenhängende Schadstoffaustausch weg, weil für die Westerwälder Holzpellets der Rohstoff „Späne“ nicht erst eigens herangefahren werden muss.

Sehen Sie hier in sieben Bildern den „Weg des Holzes“ von der Ankunft, über die Herstellung von Brettern daraus, bis hin zur Pelletproduktion:

Los geht es mit dem Eintreffen eines Holztransportes: Am „Rundholzsortierplatz“ werden die Stämme entladen und auf den „Aufgabetisch“ gelegt, von wo aus das Rundholz nach Länge und Dicke gruppiert wird.



Fortsetzung von Seite 6



Aus jedem Stamm wird zunächst ein „Model“ ge-
fräst und geschnitten...



...und an der
nächsten Station
werden daraus
die benötigten
Bretter gesägt.



Der Bedarf an diesem in Langenbach
gesägten Industrieholz zum Beispiel
für die Verpackung hochwertiger
Maschinen wächst in der Region.

Fortsetzung Seite 8



Die Späne, die beim Sägen anfallen, sind kein „Abfall“ – sondern ein hochwertiger, energiereicher Rohstoff und werden zu Pellets gepresst.



Bretter, die nicht einwandfrei sind und zum Beispiel ein Astloch enthalten, werden zu Hackschnitzeln und gehen ebenfalls in die Pelletproduktion – so dass auch diese Holzreste nicht weggeworfen werden müssen.



Fertig! Aus dem natürlichen, nachwachsenden Rohstoff Holz sind auf diese Weise Pellets geworden – ohne, dass dafür eigens Bäume gefällt worden wären, da sie nur aus den Nebenprodukten der SEO-Anlage bestehen.

Offenbar ökologisch sinnvoll

Während Markus Mann die 2019 entwidmete Bahntrasse von der Rosenheimer Lay nach Weitefeld reaktivieren möchte, um darauf Rundholz zum Langenbacher Firmensitz der „Westerwälder Holzpellets“ (WWP) zu transportieren, will die Ortsgemeinde Elkenroth die Flächen erwerben, damit im Ortsbereich ein Radweg entstehen kann. Gegen Manns Bestreben regt sich in Teilen der lokalen Politik Widerstand. Was sind die Gründe?

Sowohl Markus Mann als auch die Ortsgemeinde Elkenroth möchten dem Kreis Altenkirchen die alte Bahntrasse der kreiseigenen

Ortsgemeinde

„Westerwaldbahn“ abkaufen, die sich quer durch Elkenroth zieht. In einem Gemeinderatsbeschluss spricht sich die Orts-

gemeinde gegen den von Mann geplanten erneuten Bahnverkehr in dem Dorf aus und für die Errichtung des Radwegs auf den Flächen.

Mittlerweile scheint sich allerdings herausgestellt zu haben, dass Elkenroth als Käufer gar nicht

Entscheidung

in Frage kommt, weil der Kreis an den Meistbietenden verkaufen muss: und das sind derzeit die WWP. Markus Mann ist entschlossen, sein Vorhaben zu realisieren. In einem zweiten Schritt könnte er sich vorstellen, die Streckenführung bis nach Langenbach fortzusetzen. Eine Entscheidung des Kreistags Altenkirchen über den Verkauf wird im Dezember erwartet.

Dass ein neuer Radweg – den übrigens auch Markus Mann für eine verfolgenswerte, weil ökologisch sinnvolle, Idee hält, wie er betont – nicht gebaut werden kann, wenn außerdem wieder eine Bahn-

linie durch Elkenroth führt, ist mit all dem nicht gesagt. Mann hält es für möglich, dass man beides einrichten kann, zum Beispiel mit einem Radweg, der parallel zur Schienenführung gebaut wird.

Allerdings gibt es einen kleinen Bereich der Strecke, auf dem dies nicht umzusetzen wäre. Doch wohlgemerkt: Bei dieser fraglichen Fläche handelt es sich keineswegs um den möglichen Radweg, der ganz bis zur Rosenheimer Lay führen würde, sondern lediglich um den kurzen Abschnitt, der sich vom westlichen Ortsein-

Abschnitt

gang (Hildburgstraße) bis zum Friedhof erstreckt. Die Route für Zweiräder könnte diesen circa 300 Meter betreffenden Teil jedoch umgehen, der Weg könnte womöglich straßenbegleitend oder hinter dem Friedhof verlaufen. Weil die WWP den Radweg ebenfalls für

Fortsetzung Seite 10



Der kurze Abschnitt, auf dem neben der Bahn kein Platz für einen Radweg bliebe, führt bis zum Elkenrother Friedhof. Fotos (2): Schmalenbach

ein sinnvolles Vorhaben halten, würden sie sogar versuchen, es zu fördern.

Über die ablehnende Entscheidung des Gemeinderats hätte sich die „Wäller Energiezeitung“

Stellungnahme

gerne mit den Beteiligten ausgetauscht. Doch eine Interviewanfrage an den Elkenrother Ortsbürgermeister Peter Schwan lehnte dieser mit der Begründung ab, bis zum „endgültigen Abschluss der Angelegenheit keine Stellungnahmen beziehungsweise Interview zu der Thematik“ mehr zu geben, „wobei im Hinblick auf die örtliche Presse (SZ und RZ) Ausnahmen gemacht werden können.“

Ebenso interessierte die Redaktion die Positionen der „Westerwaldbahn“ und von Dr. Peter Enders, Landrat des Landkreises

Altenkirchen, welcher Eigentümer der Bahn ist. Andreas Schultheis, Pressesprecher bei der Kreisverwaltung Altenkirchen, beschied eine Anfrage der Redaktion negativ: „Da wir aktuell davon ausgehen, dass sich die Entscheidungsgremien des Landkreises in absehbarer Zeit final mit dem Ver-

Position

kauf der benannten Bahnstrecke befassen werden, halten wir es für unpassend, uns als Kreis über eine von einem Kaufinteressenten herausgegebene Publikation zu diesem Themenkomplex zu Wort zu melden.“

Für die Grünenfraktion im Kreistag Altenkirchen wäre ein Verkauf an die WWP „praktizierte regionale Wirtschaftsförderung“, äußert sich hingegen deren Fraktionsvorsitzende Anna Neuhof gegenüber der „Wäller Energiezei-

tung“. „Moderne Unternehmen mit sicheren Arbeits- und Ausbildungsplätzen steigern die Attraktivität der ganzen Region. Möglicherweise ergeben sich zusätzliche Synergieeffekte mit anderen Unternehmen, die die Strecke auch nutzen könnten“, hebt die Grünen-Politikerin in ihrer Antwort auf die redaktionelle Anfrage hervor.

Zudem entspreche die Verlagerung von Transporten auf die Schiene den grundsätzlichen Forderungen ihrer Fraktion für eine Verkehrswende. „Der ökologische Nutzen ist evident – die Abgasemissionen, der reduzierte Gebrauch erdölbasierter Kraftstoffe sowie die Lärmbelästigung werden durch die Verlagerung auf die Schiene deutlich gesenkt. Die Straßenschäden und letztlich auch die

Fortsetzung Seite 11

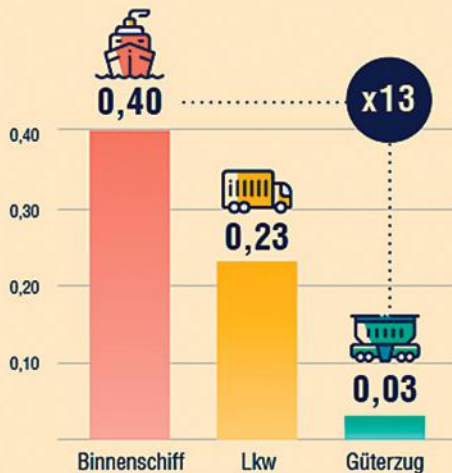
Derzeit liegt die Bahnstrecke, hier in Weitefeld, brach. Die WWP möchten die aufgegebenen Gleise freilegen und wieder nutzen.



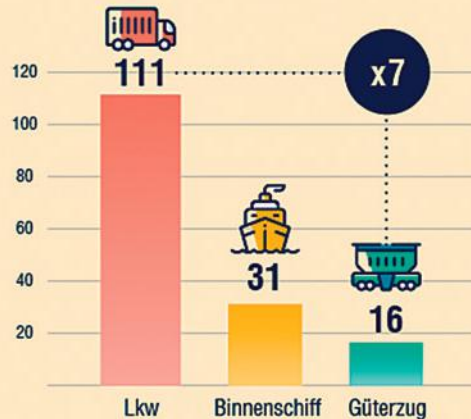
Emissionen des Güterverkehrs



Stickoxide
in Gramm pro Tonnenkilometer, 2020



Treibhausgase
in Gramm pro Tonnenkilometer, 2020



Quelle: Allianz pro Schiene | 12/2021 | mit Material vom Umweltbundesamt
Lizenz: © ⓘ Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Ökobilanz von Schiene und Straße: Lastwagen verursachen erheblich mehr Abgase und Feinstaub als Güterzüge

In ihrer Ökobilanz unterscheiden sich der Güterverkehr auf Schienen und der auf der Straße deutlich voneinander, so „Allianz pro Schiene e.V.“: „Güterbahnen fahren wegen ihres geringen Rollwiderstandes fünfmal energieeffizienter als Lkw. Stahl auf Stahl rollt einfach besser als Gummi auf Asphalt“, betont der Verein. Der Schienengüterverkehr schütze das Klima: „Pro Tonnenkilometer verursachen Güterzüge 80 Prozent weniger CO₂ als Lkw.“

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) warnt sogar: „Für die Umwelt ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße eine große Gefahr. Zwar produziert auch die Bahn Lärm und Abgase wie das klimaschädigende Kohlendioxid (CO₂). Bei voller Auslastung der Güterzüge entsteht pro transportierter Tonne aber nur ein Bruchteil der Emissionen, die ein Lkw ausstößt.“ Der Güterverkehr auf der Straße sei daher umweltschädlicher, Lkw-Verkehr aufgrund seiner Masse der „Klimasünder Nr. 1“, mahnt der BUND. Und weiter: „Die Dieselmotoren der Lastwagen sind eine wesentliche Quelle für die gesundheitsschädlichen Feinstaubpartikel.“

Das Umweltbundesamt belegt in einer Statistik konkret, wie sehr sich die Emissionen der beiden Verkehrsmittel voneinander unterscheiden: Während Lkw im Bezugsjahr 2020 111 g/tkm (Gramm pro Tonnenkilometer) Treibhausgase produzierten, emittierte die Güterbahn lediglich 16 g/tkm. Setzte der Lkw-Güterverkehr 0,077 g/tkm Kohlenmonoxid frei, lag die Güterbahn bei 0,010. Besonders frappierend ist der Unterschied bei Stickoxiden: Lkw emittierten 0,232 g/tkm – dem gegenüber stehen nur 0,025 bei der Güterbahn.

Unfallgefahr werden deutlich minimiert“, betont Neuhof.

Hendrik Hering (MdL) ist SPD-Abgeordneter im Landtag von Rheinland-Pfalz mit dem Wahlkreis 5 (Bad Marienberg/Westerburg) sowie Präsident des Landtags Rheinland-Pfalz. In einer nach einem Besuch bei den WWP herausgegebenen Pressemitteilung vom 13. April des Jahres bezeichnet er eine Reaktivierung der Bahnverbindung ebenfalls als sinnvoll: „Ein Umlagern vom Lkw auf die Schiene entlastet nicht nur die Umwelt, sondern auch den Verkehr.“

Es gibt offensichtlich enorme ökologische Vorteile des Gütertransports mit der Eisenbahn ge-

Alternative

genüber dem auf der Straße. Dieser Unterschied lässt sich unter anderem an Zahlen des Umweltbundesamtes ablesen (siehe Kasten): Der Bahnverkehr ist die deutlich umweltverträglichere und klimaschonendere Alternative zu den Lkw, die das Rundholz von der Rosenheimer Lay nach Langenbach bringen müssten, wenn der Zug nicht fahren kann.

Andra de Wit

„Lieber drei Züge hinterm Haus“

Nein, richtig „gemütlich“ ist das Wetter an diesem Nachmittag nicht. Zum ersten Mal in diesem Jahr zeigt sich der Herbst im Westerwald mit kräftigem Regen und kühleren Temperaturen, starkem Wind, der auf Südost gedreht hat. Entsprechend sind wenige Menschen zu Fuß auf der Straße unterwegs und bereit zu einer Unterhaltung über die mögliche Bahn-Reaktivierung.

Einige Elkenrother kehren gerade mit dem Auto von ihren Arbeitsplätzen außerhalb der Ortsgemeinde heim, andere laden die Lebensmittel aus dem Kofferraum aus, die sie kurz zuvor bei REWE Müller an der Weitfelder Straße gekauft haben. Im Café einer aus Netphen stammenden Großbäckerei sitzen an fünf Tischen mit Blick auf die derzeit eingerüstete Sankt-Elisabeth-Kirche Gäste, eine Teenagerin in Reithosen kauft derweil an der Theke ein Brot. Vor und hinter dem benachbarten Bürgerhaus parken ein paar Autos; zwei der Fahrer erledigen nebenan in der örtlichen Filiale der Sparkasse Westerwald-Sieg ihre Bankgeschäfte.

Eine Seniorin hat dann aber doch kurz Zeit für ein Gespräch, bleibt stehen. „Wissen Sie, früher hatten wir ja längst nicht alle ein Auto, sind mit dem Zug in Urlaub oder zu meiner Schwester nach Osnabrück gefahren“, erzählt die Rüstige. „Ich hätte nichts dagegen, wenn die ‚Westerwaldbahn‘ wieder durchs Dorf fahren würde. Das war ja früher auch so.“

„Hör bloß uff mit dieser Bahn!“, wirft ein schätzungsweise etwa Sechzigjähriger, dessen gegerbtes Gesicht nur teilweise von

Erwägung

einem mäßig spießenden Vollbart verdeckt wird, im Vorbeigehen ein. Die Frau jedenfalls meint noch, dass „das Bahnthema“ ernsthaft in Erwägung gezogen werden müsse. Sie frage sich allerdings, ob die Reaktivierung der Zugverbindung zwischen Rosenheimer Lay und Weitfeld zuweilen am westlichen Ortsrand Staus vor dem Bahnüber-

gang über die Hildburgstraße verursachen würde, ergänzt die Elkenrotherin.

„Ich habe nichts gegen die Bahntrasse durch Elkenroth. An den Gleisen entlang könnte auch der Radweg führen.“ Dies ist wiederum nur eine von zahlreichen Rückmeldungen, die Markus Mann im vergangenen Herbst erhalten hat: Mit einer Fragebogenaktion bat der Energiepionier seinerzeit Elkenrother um ihre Meinung, um einen Eindruck zu gewinnen, wie die Menschen vor Ort die von den „Westerwälder Holzpellets“ angestrebte Wiederaufnahme des Güterbahnverkehrs bewerten.

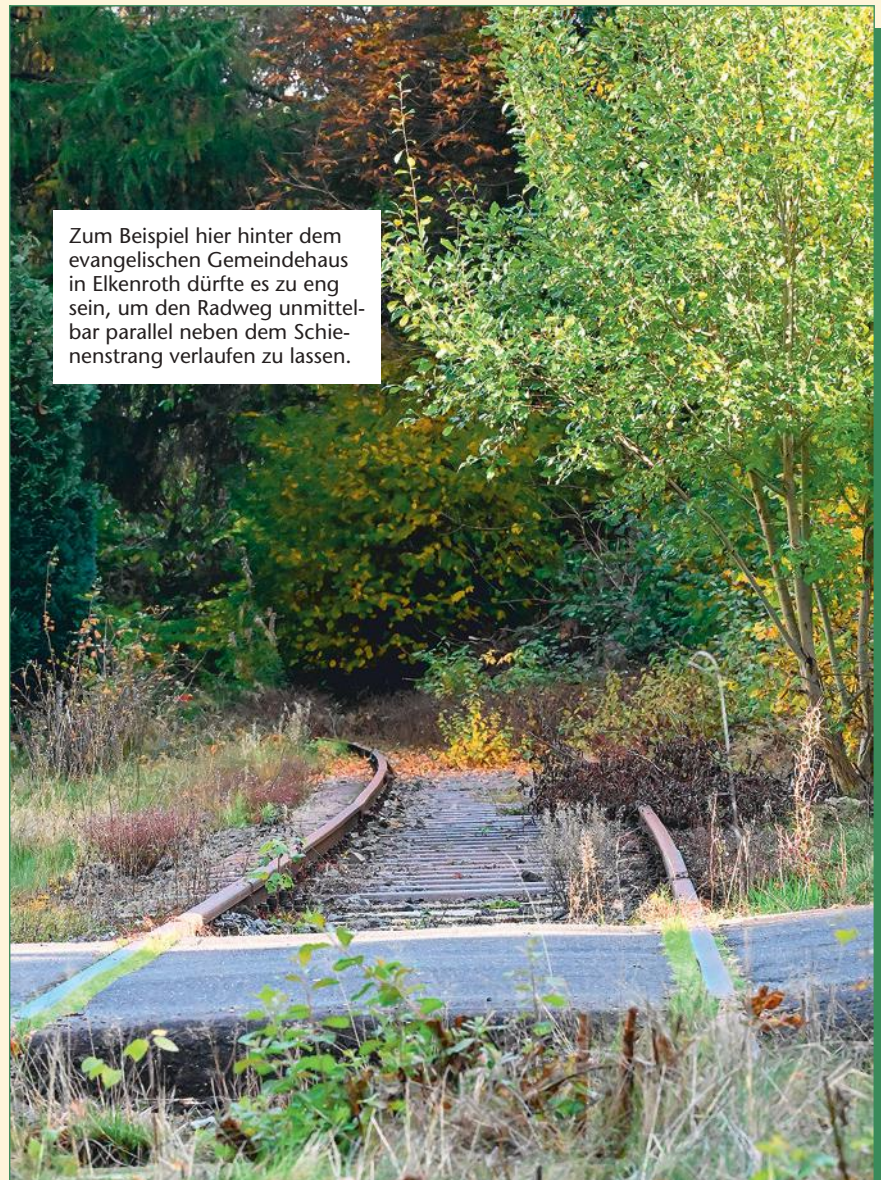
Es äußerten sich relativ viele Einwohner: Von rund 770 Haushalten des Dorfes in der Verbands-

gemeinde Betzdorf-Gebhardshain antworteten 186, elektronisch und per Postkarte. Das Ergebnis der – nicht repräsentativen – Umfrage: Über 71 Prozent von ihnen befürworteten die Reaktivierung der

Befürwortung

Bahntrasse! Diese sei, schrieb etwa ein Elkenrother, „ein wichtiger Weg zum Umweltschutz, da der Schienenweg eine Alternative zur Straße“ sei. Ein anderer begründete seine Zustimmung aus ökonomischer Sicht: „Mir ist wichtig, dass Arbeitsmarkt und Wirtschaft in der Region unterstützt werden.“

Ein Kommentator fasste seine Ansicht kurz und bündig zusammen: „Lieber drei Züge hinterm Haus als 80 Lkw vorm Haus.“



Zum Beispiel hier hinter dem evangelischen Gemeindehaus in Elkenroth dürfte es zu eng sein, um den Radweg unmittelbar parallel neben dem Schienenstrang verlaufen zu lassen.