

Brexbachtalbahn

Zeitliche Entwicklung

- 1994/19995 Zusammenbruch Bendorfer Industriebetriebe
Überlegungen zur Ausweisung neuer Gewerbegebiete und zur Neunutzung alter Industriebrachen
Planungen zur Schaffung der Brauereistraße mit einer Verbindung zwischen einem neuen Kreisverkehrsplatz an der B42 und der Koblenz-Olper-Straße
- 30.01.1997 Beschluss des Landtags: Förderung von Güterschienenverkehr auf der Brexbachtalbahn **Anlage 1**
- 18.12.1997 Schreiben Deutsche Bahn an Wirtschaftsministerium
Bereitschaft zur vorläufigen Bestandsicherung des Streckenabschnitts Engers-Siershahn **Anlage 2**
- 31.08.1998 Schreiben Deutsche Bahn an Stadt Bendorf **Anlage 3**
„... In Bezug auf die von Ihnen in den Planunterlagen dargestellte höhengleiche Kreuzung zw. Der neuen Gemeindestraße und der Bahnlinie 3032 Engers-Au handelt es sich – so lange die Bahnstrecke betrieblich noch nicht stillgelegt wurde – um eine neue Kreuzung i.S. des § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Für deren Einrichtung ist bei Kfz-fähigen Straßen grundsätzlich eine Ausnahmegenehmigung gem. § 2 (2) EKrG erforderlich. Da es sich noch um Eisenbahnstrecke des Bundes handelt, ist im vorliegenden Fall z.Zt. der BMV für deren Erteilung zuständig. Sollte die Strecke an ein anderen verkauft und von diesem der Betrieb weiter geführt werden, ist das Land für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung zuständig...“
- 17.09.1998 Besprechung verschiedener Behördenvertreter mit Mitarbeitern der Verwaltung zum Thema Kreuzung der neuen Straßenplanung mit Anlagen der DB **Anlage 4**
- April 1999 Stilllegung der Bahnstrecke ohne Entwidmung
- 27.09.1999 Ausfertigung des Bebauungsplans Anbindung Brauereistraße an die L 307 / B 42 **Anlage 5**

Auszug aus der Begründung des Bebauungsplans, dort Seite 5:

Wegen den beiden höhengleichen Bahnübergängen werden z.Z. Verhandlungen mit den zuständigen Behörden geführt. Seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MfWVLW) wurde mitgeteilt, dass die DB AG die Stilllegung der Bahnstrecke beantragt hat. Das Land Rheinland-Pfalz und die DB AG werden jedoch, dies vor allem aus verkehrs- und strukturpolitischen Gründen, einen Infrastruktursicherungsvertrag abschließen. In dieser Zeit besteht weiterhin die Möglichkeit, einen „Dritten“ zu finden, der den Schienenverkehr wieder aufnehmen will. Sollte ein dritter die Schienenstrecke betreiben wollen, müsste er die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) beantragen. Mit dieser Vorgehensweise ist gewährleistet, dass die Strecke für eine evtl. spätere Nutzung offen gehalten wird.

16.03./20.03./
17.05.2000

Vereinbarung zwischen der Stadt Bendorf, dem Landwirtschaftsministerium und der DB Netz AG zu Baubeginn, Durchführung und Kostentragung der Bahnquerungen durch die Brauereistraße
Regelung für den Fall, dass die Übertragung der Bahnstrecke von der DB Netz AG auf die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH übertragen wird. **Anlage 6**

- Die Stadt Bendorf wird eine Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EKrG für die neue höhengleiche Kreuzung bei Bahn-km 1,5 beantragen. Das Wirtschaftsministerium stellt die Erteilung einer befristeten Ausnahmegenehmigung in Aussicht.
- Die Stadt Bendorf wird unter Einbeziehung der bereits rechtswirksamen Planung des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz (Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.1997) die höhenfreie Lösung bei Bahn-km 1,5 übernehmen und den Bebauungsplan ergänzen. Die Kosten für die Herstellung der neuen Kreuzung trägt der Baulastträger.
- Die bereits vorhandene technisch gesicherte höhengleiche Kreuzung bei Bahn-km 1,95 bleibt bestehen.

24.01.2001

Der Ausschuss für Stadtentwicklungs- und Planungsangelegenheiten formuliert Bedenken gegen eine Reaktivierung der Bahnstrecke **Anlage 7**

- 12.02.2001 Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Bendorf an die Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, in dem die vom Ausschuss formulierten Bedenken mitgeteilt werden. **Anlage 8**
- 02.04.2001 Der Stadtrat beschließt einstimmig: **Anlage 9**
1. Der Rat der Stadt Bendorf spricht sich gegen die Reaktivierung der Bahnstrecke Engers-Grenzau aus, sowohl gegen den Personenverkehr als auch gegen den Güterverkehr. Die Umsetzung dieser bringt gravierende Nachteile für die Stadt Bendorf mit sich und gefährdet die mit hohem finanziellen Aufwand der Stadt und des Landkreises eingeleitete Umstrukturierung vom Industriestandort in einen Standort für Handel, Dienstleistungen und Gewerbe.
 2. Die Verwaltung wird beauftragt, massiv gegen die Reaktivierung dieses Teils der Bahnstrecke vorzugehen und – nach erneuter Befassung des Rates hiermit – erforderlichenfalls alle Rechtsmittel auszuschöpfen.
- 20.11.2003 Schreiben des Wirtschaftsministeriums an den Pro-Bahn e.V. mit Darstellung der komplexen Sach- und Rechtslage **Anlage 10**
- 15.05.2007 Einstimmiger Beschluss des Stadtrates **Anlage 11**
1. Der Stadtrat der Stadt Bendorf spricht sich für eine touristische Nutzung der Schienenstrecke durch das Brexbachtal an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen aus.
 2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Betreiber der Bahnlinie über die Standorte möglicher Haltepunkte zu verhandeln.
 3. Der Beschluss des Stadtrates aus dem Jahre 2001 wird insoweit aufgehoben, dass die Verwaltung entbunden wird, rechtliche Schritte gegen eine ausschließlich touristische Nutzung der Bahnlinie am Wochenende und an Feiertagen einzulegen.
 4. Die Verwaltung wird mit der Prüfung beauftragt, wie eine touristische Nutzung zum Vorteil der Stadt Bendorf und insbesondere für den Stadtteil Sayn erfolgen kann. In die Prüfung sollen auch Überlegungen zu einer mittelfristigen Anlegung eines parallel verlaufenden Geh- und Radweges einbezogen werden. Dabei müssen auch

die Sorgen und Ängste der Bürgerinnen und Bürger wegen Lärm und Verschmutzung berücksichtigt werden.

09.08.2011	Schreiben des Innenministeriums an den Brexbachtalbahnhof-Verein	Anlage 12
24.10.2011	Schreiben Eifelbahn an Innenministerium	Anlage 13
24.11.2011	Schreiben Innenministerium an Eifelbahn	Anlage 14
02.05.2013	Schreiben Innenministerium an Brexbachtalbahnhof-Verein	Anlage 15
16.05.2013	Stadtrat Neuwied: Resolution zur touristischen Reaktivierung der Brexbachtalbahnhof	Anlage 16
21.05.2013	Sitzung des Ausschusses für Stadtmarketing, Wirtschafts- und Tourismusförderung	Anlage 17
	Beschluss: Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen sie für die Bahnstrecke Bendorf-Mitte bis Anschluss Grenzau eine Betriebserlaubnis erhalten kann, um einen Bahnpendelverkehr ggfls. zu fördern.	
28.05.2013	Schreiben Landkreis Mayen-Koblenz an Innenministerium	Anlage 18
25.06.2013	Schreiben Innenministerium an Landkreis Mayen-Koblenz	Anlage 19
22.10.2013	Schreiben Innenministerium an MdL Fredi Winter: Im Doppelhaushalt 2014/2015 sind für Bahnstrecken wie die Brexbachtalbahnhof pro Jahr je 1 Mio. Euro vorgesehen. Voraussichtlich bis Mitte 2014 soll eine Förderrichtlinie erstellt werden. Zuwendungshöhe 85 %, den Rest sollen die Kommunen finanzieren, die für Umsetzung der Projekte als Partner des Landes fungieren sollen.	Anlage 20

„... Darüber hinaus ist vor einer abschließenden Entscheidung zur Umsetzung des Infrastrukturprojektes eine verbindliche Entscheidung zur Bestellung und Finanzierung der auf der Brexbachtalbahnhof vorgesehenen touristischen Verkehre für einen längeren Zeitraum (15 Jahre) notwendig. Sofern eine Bestellung des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Nord beabsichtigt sein sollte, müsste die Verbandsversammlung dieses Zweckverbands vorab einen entsprechenden Beschluss fassen.

Die in Ihrem Schreiben genannten gemeinsame Sitzung der Vertreter der an der Strecke liegenden Kommunen greift eine der darin zu nennenden Anforderungen des Landes auf, wonach vor einer weiteren Bearbeitung des Antrags zunächst eine belastbare Aussage zum finanziellen Engagement der Kommune vorliegen muss... Der weitere Fortgang wird neben den Aktivitäten des Landes (Verabschiedung Doppelhaushalt 2014/2015, Erstellung einer Förderrichtlinie) auch von den parallel hierzu notwendigen Entscheidungsprozessen in der Region abhängig sein. Ebenfalls von Bedeutung wird sein, wie schnell für notwendige Teilmaßnahmen wie z.B. den teilweisen Rückbau der Lärmschutzwand an der rechten Rheinstrecke zur Wiederanbindung der Brexbachtalbahn Baurecht beschafft werden kann ...“

- | | |
|---------------|---|
| 04.11.2013 | <p>Gesprächsrunde zur Reaktivierung der Brexbachtalbahn mit Vertretern von Kommunen, Landkreisen, Abgeordneten, Vertretern des Zweckverbands Personen-Schienen-Nahverkehr RLP Nord, der Eifelbahnverkehrsgesellschaft mbH und des Brexbachtalbahn e.V.
Ohne konkretes Ergebnis Anlage 21</p> |
| Dezember 2013 | <p>Schreiben verschiedener Gesprächsteilnehmer an den Brexbachtalbahn-Verein Anlagen 22.1. bis 22.4.)</p> |
| 15.04.2014 | <p>Gespräch im Innenministerium mit Staatssekretär Kern unter Beteiligung von Landtagsabgeordneten, Vertretern der Landkreise, der Stadt Bendorf und des Vereins Die Brex Anlage 23</p> <p>Darstellung der Voraussetzungen für eine Inbetriebnahme der Brexbachtalstrecke
Nächster Schritt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die beteiligten Kommunen führen am 12.05.2014 ein Gespräch über weiteres Vorgehen unter Berücksichtigung der von Staatssekretär Kern vorgetragenen Informationen. 2. In diesem Gespräch soll über folgende Punkte beraten und nach Möglichkeit entschieden werden: <ol style="list-style-type: none"> a) Kauf oder langfristige Anpachtung der Strecke b) Grundsätzliche Entscheidung der Kommunen, ob sie – oder eine Kommune federführend – die Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) anstreben oder einen Dritten als EIU beauftragen wollen. c) Beauftragung einer Vorentwurfsplanung gem. Lph 1 und 2 HOAI (Kostenverteilung: Land 85 %, Kommunen 15 %) |

3. Das Ministerium für Sport und Infrastruktur bittet die Kommunen um schriftlichen Informationen zum weiteren Vorgehen der Kommunen im Nachgang zum Gespräch am 12.05.2014

12.05.2014	<p>Gesprächsrunde mit Landtagsabgeordneten, Vertretern der Landkreise, der Städte/Verbandsgemeinden, des Zweckverbands Personenschienennahverkehr RLP Nord, des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel GmbH, der Eifelbahnverkehrs GmbH und des Brexbachtalbahnhof e.V.</p> <p style="text-align: right;">Anlage 24</p> <p>Die verschiedenen Teilnehmer äußern Bedenken zu verschiedenen Punkten. Einvernehmen besteht, eine Vorentwurfsplanung zu erstellen, die Kosten der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH tragen, federführend will die Stadt Bendorf sich für alle Beteiligten um die Einholung des Gutachtens bemühen.</p> <p>In der Folge kann der Verkehrsverbund sein Kostenübernahmeangebot nicht aufrecht erhalten. Letztendlich wird mit dem Land Rheinland-Pfalz ein Einvernehmen erzielt, dass Investitionskosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke durch ein Ingenieurbüro im Rahmen der Leistungsphase 1 HOAI mit 85 % bezuschusst werden. Bei Kosten von 10.500 € übernimmt das Land 8.925 €. Den Rest teilen sich die beteiligten Kommunen. Dies ergibt sich aus dem Bewilligungsbescheid vom 03.03.2015</p>
Juni 2014	<p>Vertrag zwischen DB Netz AG und der Eifelbahnverkehrsgesellschaft mbH über die Verpachtung der Streckengrundstücke von Engers-Siershahn mit dem Ziel, die Strecke wieder betriebsbereit herzustellen. Laufzeit bis 31.12.2017.</p> <p>Solange nur Gelegenheitsverkehre stattfinden (nicht mehr als 5 Zugfahrten je Tag) muss der Verpächter nicht informiert werden</p>
04.06.2014	<p>Schreiben DB Netz AG an Eisenbahn Bundesamt in Sachen Weiche Engers</p> <p style="text-align: right;">Anlage 25</p>
11.08.2014	<p>Besprechung zu Abgabekonditionen der Bahnstrecke</p> <p style="text-align: right;">Anlage 26</p>
19.11.2014	<p>Schreiben Innenministerium an Stadt Bendorf wegen Weiche Engers</p> <p style="text-align: right;">Anlage 27</p>
Dezember 2014	<p>Schreiben Innenministerium an Eisenbahn-Bundesamt in Sachen Weiche Engers</p> <p style="text-align: right;">Anlage 28</p>

- 24.07.2015 Untersuchung der Firma Grontmij GmbH zur Kostenermittlung „Ertüchtigung der Brexbachtalbahn für den Freizeitverkehr im SPNV“ **Anlage 29**
- Der Überprüfung liegen zugrunde das vom Verein Brexbachtalbahn e.V. und der Eifelbahngesellschaft mbH vorgelegte „Rahmenkonzept zur Reaktivierung und Finanzierung der Strecke Engers-Grenzau-Siershahn sowie Grenzau-Höhr-Grenzhausen“.
Geschätzte Kosten auf Basis einer Inaugenscheinnahme und ohne weitergehende Planung ca. 5,25 Mio. Euro.
- 06.08.2015 Stellungnahme des Innenministeriums zu der Kostenuntersuchung **Anlage 30**
- 08.09.2015 Sitzung des Wirtschafts- und Kulturausschusses Sachstandsbericht der Verwaltung **Anlage 31**
- 30.09.2015 Stadtratssitzung **Anlage 32**
Beschluss auf gemeinsamen Antrag der SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, Speyerer
1. Die Verwaltung wird beauftragt zu klären, ob und unter welchen Bedingung es möglich ist, die Strecke Engers-Siershahn langfristig zu pachten.
 2. Die Verwaltung wird beauftragt mit den beteiligten Kommunen verbindlich zu klären, ob und in welcher Höhe sie sich an der geforderten Eigenbeteiligung in Höhe von 15 % der förderfähigen Kosten beteiligen.
 3. Die Verwaltung wird beauftragt mit den beteiligten Kommunen und dem Innenministerium zu klären, ob auch andere Rechtsformen für die Antragstellung zugelassen werden (Zweckverband; GmbH; Eigenbetrieb) und wie ein Betrieb der Strecke ermöglicht werden kann.
 4. Der Stadtrat beschließt, über die Reaktivierung der Brexbachtalbahn in der nächsten Sitzung am 24.11.2015 erneut zu beraten und beauftragt die Verwaltung, die dann notwendigen Beschlüsse vorzubereiten. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, die Ergebnisse der Gesprächsrunde der betroffenen Entscheidungsträger am 05.11. in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 10.11. vorzustellen und zur Diskussion zu stellen.
- 05.11.2015 Gesprächsrunde mit Landtagsabgeordneten, Vertretern der Landkreise, der Städte/Verbandsgemeinden, des

Zweckverbands Personenschienennahverkehr RLP Nord,
des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel GmbH, der
Eifelbahnverkehrs GmbH und der Firma Grontmij

Ergebnis:

Meinungsbilder im Detail

Potenzieller Güterverkehr auf der Strecke:

Kein Gesprächs-Teilnehmer wünscht Güterverkehr auf der Strecke.

Herr Brand und Herr Pauly erklärten, dass der aktuelle Ausbauzustand nach Ertüchtigung für Züge mit einer Achslast von maximal 15 Tonnen geeignet sei, also nicht für Schwerlastgüterverkehre.

Zu der Frage, ob mit (normalen) Güterverkehren gerechnet werden müsse, gab es unterschiedliche Einschätzungen.

Fest steht allerdings: Güterverkehre mit einer Achslast bis zu 15 Tonnen könnten grundsätzlich auch bei einer Reaktivierung zu touristischen Zwecken aus rechtlichen Gründen nicht ausgeschlossen werden. Denn nach EU – Recht müsse der sogenannte diskriminierungsfreie Zugang gewährt werden.

Betrieb der Strecke durch kommunale Körperschaften:

Die anwesenden kommunalen Vertreter konnten sich nicht vorstellen, dass die von ihnen vertretenen Körperschaften die Strecke kaufen, auch nicht, dass sie alleine oder mit anderen die Strecke pachten. Für die Abgabe einer solchen Erklärung gebe es in keiner der Kommunen einen Beschluss der zuständigen Gremien.

Finanzierung der Investition zur Reaktivierung der Bahnstrecke:

Ein Teilnehmer konnte sich vorstellen, dass sich seine Gebietskörperschaft mit einem einmaligen Betrag beteiligt. Ein Vertreter schloss eine Kostenbeteiligung aus.

Das vorherrschende Meinungsbild war:

Es bestehe keine Neigung, ein im Einzelnen nicht genau kalkulierbares Kostenrisiko einzugehen. Es sei auch müßig, sich ohne Existenz und nähere Kenntnis von Förderbedingungen über Finanzierungen und Finanzierungsschlüssel Gedanken zu machen.

- 10.11.2015 Sitzung des Bauausschusses: Lagebericht der Verwaltung
- Mögliche Rechtsform der Zusammenarbeit zwischen den Kommunen nach Auskunft des Innenministeriums : keine privatrechtlichen, nur öffentlich-rechtliche Formen, wie z.B. Zweckverband oder durch eine Kommune alleine mit Zweckvereinbarung, in die alle Kommunen einbezogen sind (eine Art BGB-Gesellschaft).
- 24.11.2015 Stadtratssitzung
- Mitteilung der Verwaltung zum Ergebnis der Gesprächsrunde vom 05.11.2015 **Anlage 33**
- 17.12.2015 Schreiben der Stadt Bendorf an das Innenministerium mit Fragenkatalog **Anlage 34**
- 06.01.2016 Kleine Anfrage des Abgeordneten Josef Dötsch zur Förderung einer etwaigen Reaktivierung der Brexbachtalbahn **Anlage 35**
- 15.02.2016 Beantwortung der kleinen Anfrage des Abgeordneten Dötsch durch das Innenministerium (Minister Lewentz) **Anlage 36**
- 22.01.2016 Schreiben des Innenministeriums (Staatssekretär Kern) in Beantwortung des Schreibens der Stadtverwaltung von 17.12.2015 **Anlage 37**
- 15.03.2016 Sitzung des Stadtrates **Anlage 38**
- Information des Rats durch die Verwaltung über den aktuellen Sachstand mit Überlassung der entsprechenden Schreiben in Kopie

31.03.2016	Veröffentlichung der rheinland-pfälzischen Investitionsrichtlinien (Verwaltungsvorschrift vom 08.03.2016/VVNE-Bahnen) im Ministerialblatt der Landesregierung	Anlage 39
04.04.2016	Überlassung eines „neuen Konzeptansatzes als Schnellübersicht“ durch die Eifelbahnverkehrsgesellschaft mbH	Anlage 40
25.04.2016	Gespräch mit Herrn Seyffert zur Erläuterung des schriftlich hereingegebenen Konzeptes	
17.05.2016	Sitzung des Bau- und Planungsausschusses Beschluss: Der Ausschuss beauftragt die Verwaltung, die Brextalbahnstrecke der DB zur eigenen Prüfung im Rahmen der Sachdarstellung vorzuschlagen.	Anlage 41
03.06.2016	Schreiben Stadt Bendorf an Deutsche Bahn Meldung der Brexbachtalbahnstrecke Neuwied-Siershahn zur bahninternen Überprüfung, ob eine Reaktivierung für touristische Zwecke in Betracht kommt.	
13.06.2016	Schreiben Kreisverwaltung an Eisenbahn-Bundesamt wegen Weiche Engers	Anlage 42

Veröffentlichungen des Brexbachtalbahn e.V.:

BREXPOSE von September 2015, Seiten 7, 11, 13, 17, 19	Anlage B1
Rahmenkonzept zur Reaktivierung und Finanzierung von 2013 Seiten 41 – 53	Anlage B2
Struktur, Betrieb und Finanzierung einer Touristikbahn „Die Brex“ Neuwied-Bendorf-Siershahn (ohne Datum)	Anlage B 3