

Die CDU Ratsfraktion Bendorf stellt die Weichen auf Information und gibt zur Reaktivierung der Bahnstrecke durch das Brexbachtal ein klares Signal

21 Juni 2021 | [CDU-Bendorf Aktuell](#)



Interessante Fakten zum Vorhaben der Reaktivierung

In der örtlichen Presse konnte man bereits mehrfach lesen, dass die Bahnstrecke von Bendorf in den Westerwald durch das Brexbachtal wieder reaktiviert werden soll. Auch der Stadtentwicklungsausschuss beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit diesem Thema.

Der im März 2007, mit dem Ziel diesen Streckenabschnitt für touristische Zwecke wieder in Betrieb zu nehmen, gegründete Brexbachtalverein e.V. plant dort an Wochenenden regelmäßige Fahrten mit historischen Zügen, wie sie in der Vergangenheit bereits zu besonderen Gelegenheiten stattgefunden haben. Ein solches Angebot, Touristen und Eisenbahnliebhaber auf der wunderschönen Strecke durch das Brexbachtal zu befördern wäre zweifelsohne eine touristische Attraktion für Bendorf. Nur leider würde es, nach einer Reaktivierung der Strecke, nicht nur bei diesen Fahrten bleiben, denn schließlich müsste die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts auch finanziert werden. Hier kommt dann die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH mit ihrem Geschäftsführer Jörg Seyffert ins Spiel, deren Absicht es ist, auf der Strecke Personen- und Güterverkehr rund um die Uhr zu betreiben.

Im Jahr 1994, genauer am 1.8.1994, wurde der Güterverkehr auf der betreffenden Strecke eingestellt, nachdem fünf Jahre zuvor, am 28. Mai 1989, bereits der letzte Personenzug durch Bendorf rollte. Der Stadt Bendorf wurde damals seitens der Deutschen Bahn und des zuständigen Ministeriums zugesichert, dass die Strecke nicht wieder reaktiviert wird und mit einer Befahrung in Zukunft nicht zu rechnen ist.

Erst auf diese Zusicherung hin wurden für Bendorf sehr wichtige, wenn nicht sogar überlebenswichtige, Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt.

Im Jahr 2001 führte die Stadt Bendorf mehrere straßenbauliche Maßnahmen durch, die unter anderem unter der Prämisse geplant wurden, dass die Bahnstrecke stillgelegt bleibt. Darunter fallen der Kreisverkehr an der B42 mit der Brauereistrasse, der Kreisverkehr am Kaufland mit der Adolph-Kolping-Straße und der Kreisverkehr am ALDI. Auch die Erschließung des ehemaligen Geländes der Concordia-Hütte mit der Dieter-Trennheuser-Straße zur Nutzung als Industrie- und Gewerbegebiet gehörte zu diesen Maßnahmen. In einigen dieser Bereiche kommt es zu Querungen

mit der besagten Bahnstrecke, so z.B. im Bereich des Kreisverkehrs an der B42 auf der Brauereistraße oder auch im Bereich des Kreisverkehrs am Kaufland auf der Adolph-Kolping-Straße, jeweils niveaugleich ohne Schranken. Ebenso würde der Bahnverkehr auch die stark befahrene Hauptstraße kreuzen.

Offensichtlich gibt es nun Pläne, die Strecke wieder für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb zu nehmen, und zwar rund um die Uhr.

Laut einem Gutachten, das der CDU-Stadtratsfraktion vorliegt, sind 50 (FÜNFZIG) Züge pro Tag geplant, davon 34 Personen- und 16 Güterzüge, die mit ca. 80 km/h durch Bendorf fahren sollen. Für den Autoverkehr in Bendorf bedeutet dieses 150 Minuten Stillstand pro Tag - 3 Minuten je durchfahrendem Zug pro Kreuzung der Schienen mit den Straßen, und das auf für den Berufsverkehr neuralgischen Strecken. Es bedeutet Bahnlärm in Alt-Sayn, am Hellenpfad und in der Innenstadt - jeden Tag und jede Nacht. Denn die Strecke soll nicht mit modernen elektrisch betriebenen Flüsterzügen befahren werden, sondern mit von der Deutschen Bahn ausrangierten Dieselloks.

Bendorf als Einkaufsort und auch die Innenstadt würden von den geplanten Personenzügen nicht profitieren. Hinzu kommt, dass es einen Bedarf für Bahnverkehr zur Personenbeförderung aus dem unteren Westerwald in Richtung Neuwied nicht gibt, was überspitzt ausgedrückt bedeutet, dass Luft eingeschlossen in Bahnwaggons mit Steuergeldern finanziert hin und her bewegt werden würde. Ein weiterer Aspekt ist, dass die Güterzüge beladen mit Ton, den Bendorfer Hafen, im Gegensatz zum derzeitigen Transport mit LKWs, nicht anfahren würden. Denn wenn die Ware einmal auf die Schiene verladen ist, würde sie auch so bis an ihren Bestimmungsort transportiert werden. Das bedeutet, dass die Existenz des Bendorfer Hafens langfristig bedroht wäre. Eine wirtschaftliche Konsequenz, die sich die Stadt Bendorf nicht leisten kann.

Die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH betreibt rein wirtschaftliche Ziele, in dem sie die dafür vorgesehenen Fördertöpfe der Rot-Grün-Gelben Landesregierung anzapft, die, wie sollte es anders sein, aus Steuergeldern gefüllt werden. Unter dem Deckmantel des Klimaschutzes und der Verkehrswende werden so sinnlos Steuergelder verschwendet, z.B. allein der behindertengerechte und barrierefreie Gleiszugang am Bahnhof in Engers würde über eine Million Euro kosten, die nicht niveaugleiche Querung (Über -oder Unterführung) der Brauereistraße am B42 Kreisel in Bendorf mehr als 5 Millionen. Des Weiteren gibt es entlang der Strecke durch Bendorf keine Lärmschutzwände und keine baulichen Schutzmaßnahmen zur Absicherung der Strecke. Für diese notwendigen Posten existiert noch nicht einmal eine Kostenschätzung. Ganz zu schweigen von den Kosten der Überprüfung der gesamten Strecke mit Gleisen, Tunnel und Brücken/Viadukten. Die Gelder, die für dieses Vorhaben vernichtet werden würden, könnten Zweifelsohne an anderen Stellen zum Schutz des Klimas oder zur Herbeiführung der Verkehrswende sinnvoller investiert werden, was wir von der CDU-Bendorf als wesentlich vernünftiger erachten und auch unterstützen würden.

Mit Ratsbeschluss vom 28. März 2017 haben wir uns im Rat mit überwältigender Mehrheit genau aus den oben genannten Gründen gegen eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen. An diesen Beschluss ist sowohl der Bürgermeister als auch die Stadtverwaltung immer noch gebunden. Und diesem Beschluss sieht sich die CDU-Ratsfraktion verpflichtet. Im Übrigen haben sich auch die anderen an der Strecke anliegenden Gemeinden, Höhr - Grenzhausen und Ransbach-Baumbach, gegen eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen. Das wohl aus gutem Grund, denn auch sie würden davon genau so wenig wie Bendorf profitieren.

Die CDU-Bendorf, sowohl der Stadtverband als auch die Ratsfraktion, haben sich mit dem Vorhaben der Streckenreaktivierung auseinandergesetzt. Als von den Bendorfer Bürgern gewählte Volksvertreter, sieht die CDU-Ratsfraktion es als ihre Pflicht an, Schaden von der Stadt und ihren Bürgern abzuwenden.

Aufgrund der vorliegenden Fakten können wir nur zu dem Schluss kommen, dieses Projekt abzulehnen und nicht zu unterstützen. Viel mehr werden wir versuchen, es mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln sowohl politisch als auch rechtlich zu verhindern.

Die erneute Inbetriebnahme der Bahnstrecke durch Bendorf schadet unseres Erachtens nach der Entwicklung unserer Stadt, sowohl unter dem Aspekt der Lebensqualität als auch in finanzieller Hinsicht. Niemand in Bendorf profitiert davon, ganz im Gegenteil. Für uns sieht zukunftsorientierter Klimaschutz anders aus. Gerade das Brexbachtal mit seiner unberührten und einzigartigen Natur und den vielen Wanderwegen sollte erhalten werden. Dazu ist regelmäßiger Bahnverkehr kontraproduktiv. Daher lehnen wir die Reaktivierung der Bahnstrecke ab.

<https://www.cdu-bendorf.de/cdu-bendorf/cdu-bendorf-aktuell/152-die-cdu-ratsfraktion-bendorf-stellt-die-weichen-auf-information-und-gibt-zur-reaktivierung-der-bahnstrecke-durch-das-brexachtal-ein-klares-signal.html>

Informationen zur Reaktivierung der Brexbachtalbahn

Bendorfer GRÜNE ergänzen und korrigieren den Artikel der CDU

Wir, die Bendorfer GRÜNEN, möchten an dieser Stelle Stellung nehmen zu dem letztwöchigen Artikel der CDU. Hier stellte der CDU Fraktionsvorsitzende, Goran Varvodic einige Behauptungen auf, die wir so nicht stehen lassen wollen. Uns ist an einer sachlichen Lösung gelegen – es muss schließlich das Ziel des gesamten Bendorfer Stadtrates sein, hier eine für alle Bendorfer Bürger erträgliche Lösung zu finden.

In der jüngst stattgefundenen Sitzung des Stadtentwicklungs-Ausschusses, die sich ausschließlich diesem komplexen Thema widmete, wurden zwei Experten eingeladen. Diese erläuterten die Problematik sehr eingehend und sorgten damit für eine breite und faktenbasierte Information. Herr Thorsten Müller informierte über die möglichen Verkehre, die der Schienen-Personen-Nahverkehr Nord (SPNV-Nord) auf der Strecke bestellen könnte. Herr Carsten Schwenk beleuchtete die Situation aus der Sicht des Eisenbahn-Rechts.

In einigen Punkten herrscht auch sicher Einigkeit zwischen den verschiedenen Fraktionen: genau wie die CDU würden die Grünen eine touristische Nutzung der Strecke an Wochenende und Feiertagen begrüßen, sofern die gesamte Strecke den Sicherheitsanforderungen genügt.

Die beschriebenen diversen Kreuzungssituationen lassen allerdings eine getaktete Nutzung für den Personen-Nahverkehr als auch eine regelmäßige Nutzung für Güterverkehr schwierig erscheinen. Die von der Stadt seit langem geplante Umlegung der Bundesstraße 413 aus dem Stadtzentrum heraus, auf die Brauereistraße, würde die Kreuzungssituationen noch enorm verschärfen. In diesem Zusammenhang ist bisher noch keine Ideallösung gefunden. Die zuletzt vom Planungsbüro als Variante 5 vorgestellte Hochbrücke über die Bahn lehnen die GRÜNEN kategorisch ab, da dies zu enormen Geräuschbelästigungen der Anwohner von Königsberger.- bis Wiegandstraße führen würde. Natürlich müssten vor der Genehmigung eines Regelverkehrs auch andere Anwohner, wie die von Sayn vor Bahnlärm geschützt werden.

Insofern muss eine Kompromiss-Lösung her. Sie sollte aber auf sachlicher Basis und ohne Wahlkampf-Polemik gesucht werden.

Im Folgenden möchten wir einige Punkte der CDU korrigieren:

Zum ersten ist die Information, die Strecke solle mit von der Bahn ausrangierten Dieselloks betrieben werden, unkorrekt. Herr Thorsten Müller wies in besagter Sitzung deutlich daraufhin, dass für den Regelverkehr nur Loks und Triebwagen mit neuester Technologie eine Zulassung erhielten.

Zum zweiten existiert die von der CDU zitierte „Zusicherung“, dass die Brexbachtalbahn nicht wieder reaktiviert werde, weder in schriftlicher noch in sonst einer juristisch verwertbaren Form. Folgerichtig hat Herr Seyffert ja auch bereits eine „Unternehmer-Genehmigung“ für die Strecke und eine Betriebsgenehmigung für Teilstücke erhalten. Auch die Verwaltung spricht von „sehr dünnem Eis“, auf dem sich die Stadt bei einer eventuellen Klage gegen die Wiederinbetriebnahme bewegen würde. Die Position der CDU, die Wiederinbetriebnahme „sowohl politisch als auch rechtlich“ verhindern zu wollen, ist also weder strategisch sinnvoll

noch juristisch aussichtsreich. Und wenn die CDU in diesem Zusammenhang ihre Pflicht anspricht, „Schaden von der Stadt und ihren Bürgern“ abzuwenden, so ist eine Klage mit Sicherheit der falsche Weg. Dies sah auch der Experte für Eisenbahnrecht, Herr Carsten Schwenk so.

Drittens sind die Bendorfer GRÜNEN doch sehr erstaunt, wie sehr die CDU sich verbal für „zukunftsorientierten Klimaschutz“ einsetzen und die „Verkehrswende“ herbeiführen möchte. „Zuletzt hat die CDU-Fraktion Klimaschutzmaßnahmen wie eine Fotovoltaik für die neue Kita in Stromberg sowie alle der Verkehrswende dienenden Vorschläge der Verwaltung abgelehnt. Sowohl das Elektro-Dorf-Auto-Projekt als auch die Einrichtung von Ladesäulen an diversen Bendorfer Parkplätzen“ merkt Ulrich Starke an. „Wir hoffen, dass sich die CDU jetzt beim Thema Brexbachtalbahn kompromissbereit zeigt.“