

Für Brex mehr Licht am Ende des Tunnels

Genehmigungsverfahren zur Reaktivierung der Bahnstrecke wird in Mainz neu aufgerollt – Verwaltungsgericht gibt Fingerzeig

Bendorf/Engers. So richtig in Fahrt ist die Sache der Brexbachtalbahn vor dem Verwaltungsgericht Koblenz zwar nicht gekommen. Aber es flackert ein immer größer werdendes Licht am Ende des Tunnels. Gut möglich, dass tatsächlich in Zukunft die Bahn, deren Trasse Neuwied-Engers mit Siershahn verbindet, rollen wird. Für Jörg Seyffert, den Geschäftsführer der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft, steht nach dem knapp zweistündigen Verfahren vor Gericht fest: „Es gibt eine klare Botschaft. Die Reaktivierung der Brexbachtalbahn wird auf privatem Wege kommen.“

Allerdings spielte sich vor Gericht eher eine Hängepartie ab. Jörg Seyffert hatte das Land verklagt, untätig zu sein im Hinblick auf die Genehmigung seiner Firma als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für mehrere Streckenabschnitte im öffentlichen Verkehr. Das Land argumentierte, Seyfferts Unternehmen habe bislang nicht alle erforderlichen Antragsunterlagen beigebracht. Insbesondere fehle der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit.

Doch es war dem Gericht anhand der vorliegenden Unterlagen unklar, ob sich die Reaktivierung auch bis nach Engers in die eine und bis nach Siershahn in die andere Richtung erstrecken soll. Genauso fasste dies der Anwalt des Verkehrsministeriums auf. Wenn diese große Lösung angedacht sei, müsse das Thema finanzielle Leistungsfähigkeit neu bewertet werden. Hinzu kommt das Problem, dass die DB Netz AG „eine bestandskräftige Planung zum Rückbau der Weiche Engers“ habe, wie der Vorsitzende Richter Ralf Geis ausführte.

Der Genehmigungsantrag – das stellte Seyfferts Anwalt Alexander Kirfel heraus – bewege sich „ausdrücklich exklusive Engers und Siershahn“. Es gehe vielmehr um eine Insellösung, also um Streckenabschnitte. Richter Geis entgegnete, entscheidend sei, wie die Behörden diesen Antrag verstanden haben. Offenbar liege ein Verständnisproblem vor.

Für den Anwalt des beklagten Landes, Christoph Meitz, war der Punkt „nicht unerheblich, wenn ich an eine andere Infrastruktur anschließen will“. Gemeint ist das Netz der Bahn. So wie das Land es verstanden habe, sollen Ein- und Ausfahrten aus den Bahnhöfen Engers und Siershahn geplant sein, dort ist die Bahn jedoch Eigentümer. Anwalt Kirfel warnte davor, zwei Dinge miteinander zu vermischen: den Infrastrukturbetrieb und den Verkehr, er wundere sich, dass Mainz das nicht unterschieden habe. Das Land sei nur für die Genehmigung eines Eisenbahnstrukturunternehmens gefragt. Weil sich verschiedene Parameter verändert hätten „bei einer Zentrierung auf einen reinen Inselverkehr“, sah sich das Gericht, so Ralf Gies, nicht in der Lage, über die Untätigkeitsklage zu entscheiden. Es stelle sich die Frage, ob ein Gutachter bemüht werden müsse. Gies: „Und die Frage ist, wie bekommt man es hin, dass möglichst schnell eine Genehmigung erteilt werden kann.“ Er empfahl den streitigen Parteien, sich an einen Tisch zu setzen, zumal das Ministerium „keine Strategie der Totalblockade“ verfolge. Insbesondere müsse die Kostenfrage beantwortet werden.

Ihm erscheine die Annahme, dass 52 bis 53 Cent pro Schienenkilometer veranschlagt werden müssten, als überdenkenswert. Das Land ging auf den Vorschlag ein: Nur der Inselbetrieb wird im Genehmigungsverfahren bewertet. Dazu müssten die Unterlagen aktualisiert werden.

„Wir haben heute einen Erfolg erzielt“, sagte Rechtsanwalt Kirfel zufrieden. Sobald ein Inselbetrieb und die Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Dach und Fach seien, würden Verhandlungen mit der DB Netz angestrebt, um den Anschluss nach Engers und Siershahn herzustellen. Seyffert freute sich auch für die ehrenamtlich Tätigen des Vereins Brexbachtalbahn, die seit Jahren die Schienenstrecke tipptopp auf Vordermann halten. „Für den Verein ist das ein Signal in die richtige Richtung.“ Und für Vereinsmitglied Adolf Bongartz („Wir sind sehr zäh.“) steht außer Zweifel: „Auf der Brex geht es jetzt positiv weiter.“