

Steigt man bei Höhr-Grenzhäusern durchs Brexbachtal hinab nach Bendorf-Sayn, verbinden sich auf kürzestem Weg zwei Welterbestätten: der Limes und das Obere Mittelrheintal, in das man bei Bendorf hineinschaut. Der Wanderweg ist spektakulär. Fast am Ende kommt man an einem viel besuchten Kletterwald vorbei (bis zu 25 000 Gäste im Jahr) und trifft, bevor man die Abtei Sayn mit ihrem Kreuzgang aus dem dreizehnten Jahrhundert erreicht, auf eine Bahnstrecke mit alten Stahlschwellen, bestens in Schuss und sehr massiv; in die Schwellen ist das Jahr 1928 eingestanz. Andreaskreuze stehen vor den Schienen – kann man sie gefahrlos überqueren, die Strecke vielleicht sogar zum Rücktransfer nutzen?

Nach etwa einem Kilometer, die Parkplätze an der Abtei sind wegen des Kletterwalds belegt, erscheint das neugotische Schloss, Stammsitz der Familie Sayn-Wittgenstein-Sayn, die alte Burgruine im Hintergrund. Direkt gegenüber liegt der englische Park mit einem beliebten „Garten der Schmetterlinge“ (mehr als 60 000 Besucher im Jahr), durch den man nach einem halben Kilometer das Industriedenkmal Sayner Hütte mit seiner beeindruckenden gusseisernen Gießhalle erreicht. Auf engstem Raum breitet sich auf der Wegstrecke die Geschichte einer ganzen Region aus, von den Römern bis zu den Preußen – vom Ton- und Eisenerzabbau bis zu einem der größten Ölhäfen am Rhein in Bendorf.

Die Schienen bei Sayn gehören zur Brexbachtalbahn (Streckennummer 3032). Im Jahr 1884 eröffnet, verband sie auf 21 Kilometern und mehr als zweihundert Höhenmetern den Rhein mit dem Westerwald, Siershahn mit Engers. Vor allem Ton wurde auf der Strecke transportiert. Bis zum Jahr 1989 gab es öffentlichen Nahverkehr, bis 2001 Güterverkehr. Generationen von Schülern und Berufstätigen haben die Strecke in unterschiedlichen Schienenfahrzeugen benutzt. 2004 wurde sie stillgelegt, Tausende Tonnen Stahl wurden in den Dornröschenschlaf versetzt. Die Brexbachtalbahn wurde „stillgelegt“, aber nicht „entwidmet“. Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz blieb sie, wie eine Autobahn, Teil der öffentlichen Infrastruktur, im Prinzip nutzbar von jedem interessierten Eisenbahnunternehmen.

In wenigen Jahren eroberte die Natur die Strecke zurück. 2007 sollte die Brexbachtalbahn entwidmet werden, die Flurstücke, auf denen sie verläuft, wären einer neuen Bestimmung übergeben worden. Das rief Adi Bongartz, Eisenbahner im Ruhestand, und eine Handvoll Mitstreiter auf den Plan. Ihr erklärtes Ziel: eine Reaktivierung der Strecke für touristischen Verkehr. In Jörg Seyffert von der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH fanden sie einen Unternehmer, der „Verkehrsbedürfnis“ anmeldete, damit war die Entwidmung vom Tisch. Seyffert pachtete die gesamte Strecke, der Verein erhielt offiziell den Auftrag zum Freischneiden. Mit großem Einsatz wurden für wenig Geld gebrauchte Schienenfahrzeuge und Gleisbaugeräte angeschafft. Die Zahl der Mitglieder stieg und stieg, heute sind es knapp dreihundert.

Acht von ihnen kommen am letzten Samstag im Juli um 8.30 Uhr am Sayner Bahnhof zusammen. Hier befindet sich der Stützpunkt des Vereins mit drei parallelen Gleisen, einer Reihe von Garagen und Containern. Die Mitglieder reisen zum Teil von weit her an, aus Leverkusen, Bad Neuenahr, einer kommt manchmal aus Utrecht. Motorsägen, Elektrosensen und anderes Schneidwerkzeug werden auf einen schienengängigen SKL („Schwerkleinwagen“) mit Kran aufgeladen, der zehn Personen fasst und locker zwei Anhänger zieht. Mit 20 Stundenkilometern geht es auf die Strecke. Bäume müssen von den Schienen geräumt, Schilder abgeschraubt, neu montiert, zwischengeparkte Schwellen abtransportiert werden.

Ein Handwerker aus Bad Neuenahr lehnt sich erschöpft zurück, er möchte nicht über seine Erlebnisse im Hochwassergebiet sprechen. „Ich bin froh, mal eine andere Farbe zu sehen“, sagt er und meint den grünen Blätterwald. Ein Rentner aus Leverkusen hat den Verein im Internet gefunden. In den Achtzigern hatte er eine der letzten offiziellen Streckenfahrten erlebt, die „Brex“ hat ihn nicht losgelassen, sagt er: Wo finde man so viele „Kunstabauten“ – mehr als dreißig Brücken und sieben Tunnel – auf engem Raum?

Sayn wird jetzt von oben sichtbar, ein beeindruckender Anblick. Wenig später ertönt ein lauter Pfiff aus der Lok, passiert wird der Schienenübergang am Kletterwald. Nach wenigen Hundert Metern, es riecht nach Holunder, Brennnessel und Brombeere, wird ein weiterer Bahnsteig sichtbar. Hier sind bis in die späten Achtziger Hunderttausende Pfadfinder ausgestiegen und haben anschließend ihre Zelte im, wie es heißt, größten Pfadfinderlager Europas aufgeschlagen, das sich auf mehreren idyllischen Waldlichtungen verteilt. Vor der Pandemie kamen noch immer rund 30 000 im Jahr. Da die Bahn nicht mehr fährt, werden sie samt Gepäck durchs enge Sayn zum Teil mit Autos ins Naturschutzgebiet gefahren.

Der Brex-Trupp arbeitet schnell. Die auf den Schienen liegenden Bäume sind in wenigen Minuten zerkleinert, es geht weiter. Zwei Rehe äßen hinter Grenzau auf einer Lichtung, hinter Hundsdorf weiden Schafe. Das vor einigen Jahren eröffnete Neubaugebiet der „Kannenhäcker“-Stadt Ransbach-Baumbach, dicht an den Gleisen, wirkt zum Teil ungeschützt. Den Bauherren wurde erzählt, hier werde nie mehr eine Eisenbahn entlangfahren. Wenige Jahre spä-

ter fühlen sich viele hereingelegt. Denn die Strecke ist wieder in Betrieb. Die vertrockneten Fichten aus dem Westerwald werden im Bahnhof Ransbach mit Lastwagen zu riesigen Holzstapeln aufgetürmt, bevor sie auf der Schiene über Siershahn ihren Weg in den Bayerischen Wald nehmen.

Brexachtalbahn e. V., 300 Mitglieder, 120 000 Arbeitsstunden seit 2007

Schon 2009 hatte Jörg Seyffert, der auch die erfolgreiche Kaschtalbahn auf einer idyllischen Teilstrecke hinter Linz betreibt, für einen Teil der Brex eine Betriebsgenehmigung beantragt. Ausflugsfahrten wurden unternommen, Eisenbahn-Events veranstaltet, zu denen mehrere Tausend Besucher kamen. Doch die erhoffte Sogwirkung für eine Reaktivierung der Strecke blieb aus. Die Kommunen waren im neuen Jahrtausend an der Eisenbahn nicht mehr interessiert, den Verein behandelten die Stadtobere Bendorfs wie einen Haufen Spinner. Nach dem Auslaufen der ersten Betriebsgenehmigung im Jahr 2013 stellte Seyffert sein Engagement ein, die Strecke ruhte. Der Verein blieb in voller Stärke aktiv.

2017 sprach sich der Stadtrat gegen die Reaktivierung der Brexbachtalbahn aus, sie verhindere die Stadtentwicklung. Davon unbeeindruckt beantragte Jörg Seyffert 2019 eine Betriebsgenehmigung für die Teilstrecke Grenzau-Siershahn; im Corona-Loch ergab sich durch das Borkenkäferholz eine neue Einnahmequelle. Mehr Güter sollen in der Verkehrswende auf die Schiene gebracht werden, Seyffert bringt sie dorthin. Und seine Pläne reichen weiter. Auch die Reststrecke der Brex will er nach notwendigen Herrichtungsarbeiten in Betrieb nehmen, sodass er von Engers über Bendorf/Sayn nach Siershahn durchfahren könnte. Die Stadt Bendorf, die 2001 hinter einem neu angelegten Kreislauf an der B 42 die Straße niveaugleich mit den Schienen kreuzte – ohne Vorrichtung für Schranken, Unter- oder Überführung, jedoch mit der Zusage, nachzurüsten, falls es erforderlich werde –, zeigte sich konsterniert, als sie an diese Vereinbarung erinnert wurde. Jetzt steht Bendorf unter Druck, eine auch nur annähernd praktische Lösung ist kaum vorstellbar. Christoph Mohr, der neue Bürgermeister Bendorfs von der SPD, spricht von einem „gordischen Knoten“.

Die Stadt hat kaum noch Einfluss auf die Pläne Seyfferts, der in die Infrastruktur, die er gepachtet hat, weiter investiert. Vor einigen Jahren hatte Bendorf es abgelehnt, selbst Mitpächter der Strecke zu werden, jetzt erklärt man sich zum



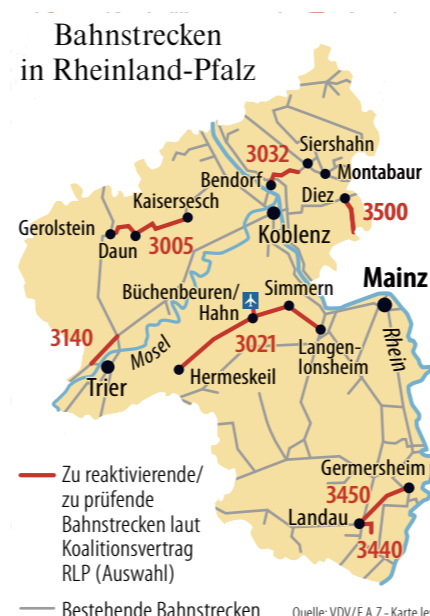
Am „gordischen Knoten“ von Bendorf werden die Hindernisse einer Verkehrswende in Deutschland greifbar.

Foto: Brexbachtalbahn

Der Zug fährt ab

Die Gleise sind gelegt, die Bahnsteige noch vorhanden: Wie drei Vereine in Zeiten der Verkehrswende alte Bahnstrecken zu reaktivieren versuchen – und welche Hindernisse ihnen Lokalpolitiker und ein Staatsunternehmen in den Weg stellen.

Von Uwe Ebbinghaus



Opfer der Umstände. Dabei könnte die Bahn, was in Bendorf kaum einer leugnet, touristisch interessante Möglichkeiten eröffnen. Die Stadt will sich für die Landesgartenschau (LAGA) 2026 mit der Leitidee „Bendorf – Stadt des blühenden Eisens“ bewerben. Wie gut würde in dieses Konzept eine Eisenbahn passen!

Herauskommen könnte eine Gartenschau, über deren Einsetzung erst im September entschieden wird, nicht vornehmen. Bürgermeister Mohr begründet die Aussparrung im Gespräch damit, dass ein funktionsfähiger Schienenverkehr so kurzfristig nicht gewährleistet werden könne. Seyffert, der ohnehin in Kürze eine Betriebsgenehmigung für die Teilstrecke Engers-Sayn beantragen möchte, sagt, dass das von seiner Seite her denkbar wäre. Er sieht in der verkehrstechnisch angespannten Stadt Bendorf langfristige Potential für eine Anbindung an den ICE-Bahnhof Montabaur sowie die Städte Neuwied und Koblenz.

Damit nicht genug des Bahn-Drucks auf Bendorf. Im Zuge der Schienenoffensive des Landes Rheinland-Pfalz begann der zuständige Zweckverband (SPNV-Nord), der den Personennahverkehr der Landkreise bestellt, den Bedarf auf der Brexbachtalstrecke abzuschätzen. In dieser Gemengelage veröffentlichte die CDU-Fraktion Bendorf im Juni eine Erklärung, in der es provokativ heißt, statt Personen werde auf der Strecke im Falle des Falles lediglich „Luft eingeschlossen in Bahnwagons mit Steuergeldern finanziert hin und her bewegt“ werden.

Das Gutachten für eine private Lärmschutzwand wurde mit Maximalwerten zur Berechnungsgrundlage für den Güterverkehr herangezogen; aus acht Zügen wurden 16, das Schreckgespenst, Ton werde künftig in großem Umfang über das Brexbachtal auf die Rheinschiene geführt, ohne dass der Bendorfer Hafen profitiere, heraufbeschworen. Mit Seyffert hat diese Frage niemand erörtert. Er sagt, die Tongruben im Westerwald gäben ohnehin nur noch Mengen für zwei Züge am Tag pro Richtung her – und die liefern seit Jahren über die bestehende Infrastruktur in Limburg nach Italien. Von einem Industrieunternehmen in Siershahn-Selters erwartet

der Eisenbahnunternehmer derzeit maximal einen Zug am Tag.

Davon abgesehen verschwiegen weder Seyffert noch der Brexbachtalbahn e.V. ihre Auffassung, es gehörten so viele Güter wie möglich auf die Schiene – zumal wegen der geringen Geschwindigkeit, auf welche die Strecke zunächst ausgelegt sei, die Züge kaum zu hören seien. Bürgermeister Mohr sagt, er müsse in seine Überlegungen auch einbeziehen, welche Geräuschbelastungen möglicherweise in zwanzig oder dreißig Jahren auf die Stadt zukämen. Dann gäbe es aber wohl auch einen neuen Stand der Technik. Gabriela Sayn-Wittgenstein, die den Schmetterlingsgarten betreibt, äußert im Gespräch die Befürchtung, die Ruhe an der (aufgelösten) Abtei könne gestört werden. Selbst einige Ratsmitglieder der Grünen, die an der Strecke wohnen, sind gegen die Eisenbahn. Was in gewisser Weise dem Windrad-Paradox entspricht: Fast jeder sieht die Notwendigkeit für Klimaschutz, außer vor der eigenen Haustür. Wenn die Querelen in Bendorf ein Vorgeschnack auf die Verkehrswende sein sollen, deren Notwendigkeit angeblich alle Beteiligten im Stadtrat einsehen, fragt man sich, wie Deutschland produktiv über die Verkehrswende diskutieren soll.

IG Nationalparkbahn Hunsrück-Hochwald e. V. / Eifelquerbahn e. V.

Auf dem Hunsrück findet die IG Nationalparkbahn ebenfalls eine schwierige Situation vor. Sie setzt sich für die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn (Streckennummer 3021) ein, die von Langenlonsheim bis Hermeskeil führte. Einige Kommunen an der Nahe sind aus Geräuschgründen gegen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Strecke, die Kommunen des Hunsrücks sind überwiegend dafür. Seit 2012 läuft ein Planfeststellungsverfahren zur Einrichtung eines SPNV, das aus Sicht des 2017 gegründeten Vereins mit etwa hundert Mitgliedern „überholt“ ist und die Bemühungen um touristischen Bahnverkehr auf der stellenweise malerischen, 110 Kilometer langen Strecke hemmt. Katrin Eder, neue grüne Staatssekretärin im Mainzer Umweltministerium, teilt diese Einschätzung. Im Gespräch mit der F.A.Z. sagt sie: „Statt eine Expressverbindung zum Flughafen zu schaffen, soll die Bahnstrecke zur regionalen Erschließung der angrenzenden Gemeinden entwickelt werden.“

Naheliegender wäre zudem, die Hunsrückquerbahn als Zuführung für den 2015 eröffneten Nationalpark Hunsrück-Hochwald einzusetzen. Während der Pandemie herrschten im Verkehr rund um den Park zeitweilig chaotische Zustände. Geplant sind jetzt neue Großparkplätze – den möglichen Nutzen der Hunsrückquerbahn musste der Verein erst in Erinnerung rufen.

Eine andere Entwicklung stellte sich für die Vereinsmitglieder als Hoffungsschimmer dar. Die Widmer Rail Services Deutschland GmbH (WRS) will auf dem offiziell nicht stillgelegten Streckenabschnitt von Langenlonsheim bis Büchenbeuren Güterverkehr betreiben. Doch obwohl der Abschnitt nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2007 von der DB Netz AG betriebsbereit gehalten werden muss, gelingt es der WRS nicht, ihre Güter auf die schon im April 2020 angemeldeten Trassen zu bringen. Teilabschnitte wurden nacheinander gesperrt, der letzte bis Ende 2021. Stelleinrichtungen wurden demontiert. Es seien Arbeiten erforderlich, welche alle Streckenabschnitte und Gewerke betreffen, teilt eine Bahnsprecherin mit: „Vegetationsarbeiten beziehungsweise die dafür erforderlichen naturschutzfachlichen Erfassungen, Gleise, Fahrbahn, Bahnübergänge, Leit- und Sicherungstechnik und konstruktiven Ingenieurbau“. Bei dieser langen Mängelliste fragt man sich: Welche Instandhaltungsmaßnahmen hat die DB seit 2007 eigentlich durchgeführt? Wo war die Aufsicht? Für die IG Nationalparkbahn „ein Skandal“.

Ein Sprung in die Eifel. Dort zeigt sich nach der Flutkatastrophe, die neben der Ahrtalbahn auch Teile der Eifelstrecke zwischen Köln und Trier zerstört hat, wie wichtig eine breite Schieneninfrastruktur ist. So hat der Eifelquerbahn e. V. in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass die stillgelegte, im rheinland-pfälzischen Koalitionsvertrag erwähnte Strecke von Kaisersesch bis Gerolstein (Streckennummer 3005) schon jetzt, trotz einer teilweisen Brücke, zumindest als Baugleis befahrbar sein könnte. Damit wäre es der Deutschen Bahn möglich, in Gerolstein gestrandete Züge auf das Schienennetz zurückzuführen. Gleichzeitig verfügte man über eine weitere Front für die anstehenden Bauarbeiten an der Eifelstrecke. Für den Verein, der sich seit 2019 vergeblich für eine Reaktivierung der Querbahn einsetzt, wäre das eine erste Genugtuung.

Drei Vereinsgeschichten, drei Bahngeschichten, die zeigen, welch gestörtes Verhältnis Deutschland zu seiner Schieneninfrastruktur hat. Straßen werden kaum hinterfragt – der Verkehr auf Schienen, der eine erheblich bessere Klimabilanz aufweist (nach Berechnungen von Allianz pro Schiene ersetzt ein Güterzug bis zu 52 Lastwagen), weckt ein als Misstrauen getarntes schlechtes Gewissen und ruft kurzfristige Kostenargumente hervor. Mit ihrem Beharren auf einer zweihundert Jahre alten Netzwerkkategorie wirken die Eisenbahnvereine mit ihrem unbezahlten Arbeitseinsatz plötzlich wie die Avantgarde der Verkehrswende. Welche Reaktionen sie damit hervorbringen, entlarvt Teile der Politik und ein Staatsunternehmen, dessen Aufgabe es ist, „mehr Güter auf die Schiene“ zu bringen.