



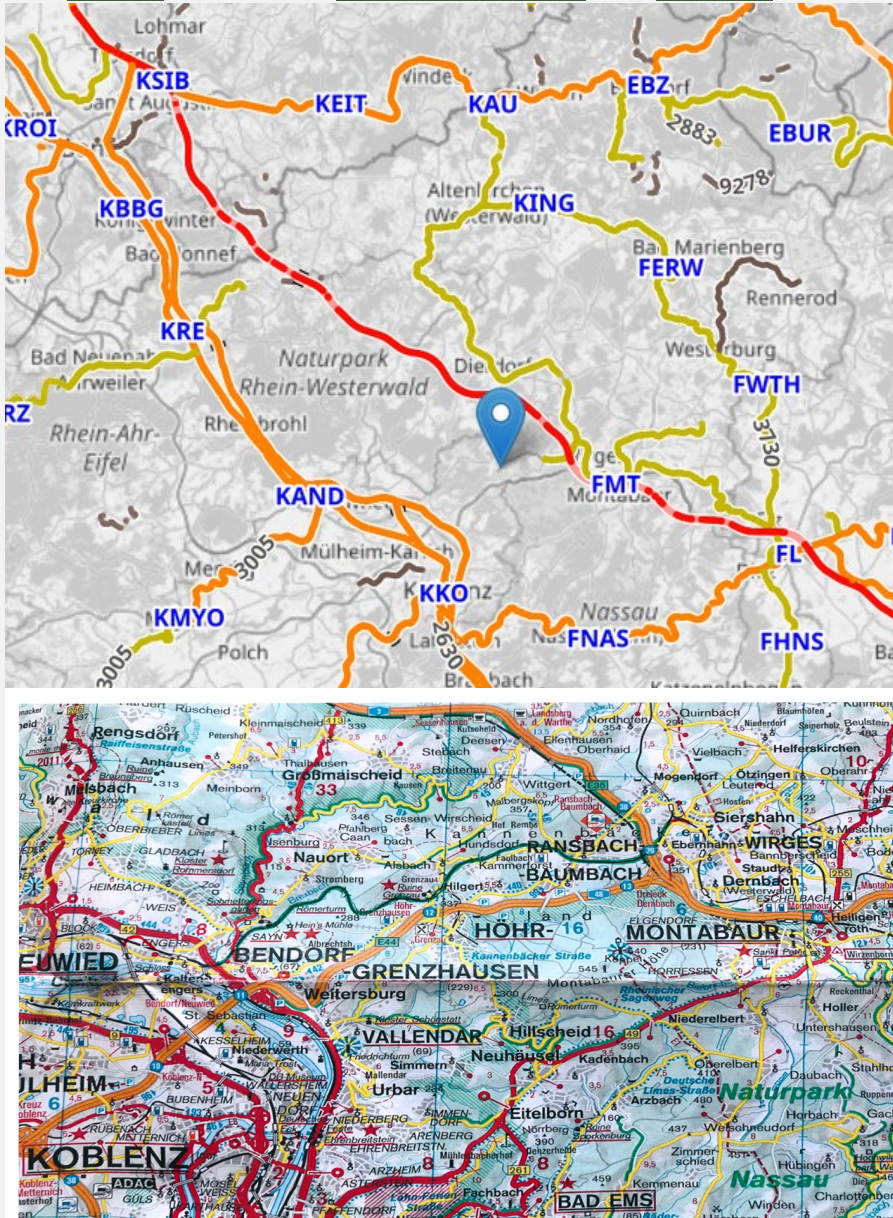
Informationssammlung
Brexbachtalbahn
Stand: 23.01.2026

Inhalt

1	Die Bahnstrecke Engers – Siershahn.....	3
2	Zeitleiste.....	4
3	Kosten und Nutzenverhältnis einer Reaktivierung	5
4	Lärmbelastung	7
5	Klimaschutz	8
6	Verkehrsstau an Bahnübergängen.....	9
7	Infrastruktur und Zustand	10
8	Güterverkehr.....	11
9	Verkehrsentlastung und Pendleroption.....	12
10	Tourismus und regionale Wertschöpfung	13
11	Anschluss an die Hauptstrecke in Engers.....	14
12	Kosten der Reaktivierung.....	15
13	Behinderungen seitens DBInfraGO	17

1 Die Bahnstrecke Engers – Siershahn

Die Bahnstrecke ist die **einzige Verbindung zwischen dem Westerwald und dem Rheintal**. Sie verbindet die rechte Rheinstrecke mit der Unterwesterwaldbahn und verläuft von Neuwied-Engers über Bendorf, Grenzau und Ransbach-Baumbach nach Siershahn.



Die Brexbachtalbahn ist Teil der Bahnstrecke 3032 – Engers-Au. Die Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Der obere Teil dieser Bahnstrecke 3032 von Siershahn über Selters nach Altenkirchen wird auch **Holzbachalbahn** genannt. Der Teil von Selters nach Altenkirchen wurde von der Schütz GmbH in Selters gekauft und wird exklusiv im Werksverkehr betrieben. Diese Strecke verläuft durch das Fabrikgelände. Der untere Teil von Siershahn bis Engers ist auch als Brexbachtalbahn bekannt.

2 Zeitleiste

30.5.1884	Eröffnung
1952	Ergänzung zusätzlicher Bedarfshalte (u.a. Hundsdorf und Ebernahn) aufgrund des Verkehrsaufkommens
31.05.1984	100 Jahre Brex, 1. Drei-Städte-Wandertag (jährlich bis 1996)
31.7.1994	Einstellung Güterverkehr bis Anschl. Ludwig
April 2004	Stilllegung der Gesamtstrecke bis Siershahn
31.3.2007	Ablauf des Trassensicherungsvertrags mit Land RPL
26.3.2007	Gründung des Brexachtalbahn-Vereins
30.05.2009	125 Jahre Brex, Bahnfest in Ransbach-Baumbach und Grenzau
Mai 2021	Wiedererteilung der Inbetriebnahme Grenzau - Siershahn
31.3.2021	Aufnahme des Holzverkehrs in Ransbach-Baumbach
	Seit September 2021 kein regulärer Güterverkehr.

- Planung und Bauzeit: 12 Jahre
- 230 Höhenmeter
- 21,6 km
- 7 Tunnel, 36 Brücken

3 Kosten und Nutzenverhältnis einer Reaktivierung

Die NKU ist ein zentrales Instrument zur Bewertung von Infrastrukturprojekten. Ein Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von über 1,0 ist Voraussetzung für eine Förderung durch Bund und Land.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2025 wurden insgesamt 12 mögliche Bahnstrecken in Rheinland Pfalz hinsichtlich ihres Nutzens für die Allgemeinheit untersucht mit folgendem Ergebnis:

Streckenname	Bereich	Erreichter Index
Aartalbahn	Diez-Wiesbaden	1,02
Brexachtalbahnhof	Engers – Siershahn	3,89
Eifelquerbahn	Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein	1,12
Hunsrückquerbahn	Langenlohnshaus – Hahn	Zurückgestellt aufgrund aktueller Sanierung
Kaschtalbahnhof	Linz – Kalenborn	1,12
Strecke 3015	Koblenz-Lützel – Bassenheim	2,63
Glantalbahnhof	Staudernheim – Altenglan	1,44
Zellertalbahnhof	Langmeil – Monsheim	2,03
Eistalbahnhof	Eiswoog – Enkenbach	Neue Trasse geplant
	Landau – Germersheim	1,86
	Landau – Herxheim	—
Wieslauterbahnhof	Hinterweidenthal – Bundenbach-Rumbach	1,3

Die Brexachtalbahnhof erzielt einen Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) von 3,89 und ist damit die wirtschaftlichste potenzielle Reaktivierung in Rheinland-Pfalz. Bereits ein NKQ über 1 qualifiziert eine Strecke für Bundesförderung, unser Wert liegt weit darüber!

(Quelle SWR)

Neben dem NKI werden in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro BPV Consult auch weitere Kriterien berücksichtigt – etwa das touristische Potenzial, die Netzverknüpfung, CO₂-Einsparungen und die Resilienz des Systems. (Quelle)



Politischer Rahmen: Das Land stellt klar, dass Projekte mit $NKI > 1,0$ nach GVFG förderfähig sind; zusätzliche Kriterien (Resilienz, Verknüpfung, Tourismus) fließen in Priorisierung und Planungsstart ein.

Regionale Berichterstattung deckt den außergewöhnlichen NKU Wert und die laufende lokale Debatte ab und legt nahe, den Fokus auf konkrete Minderungen und Nutzen zu legen.

Mit NKI 3,89 weist der Korridor eine herausragende gesamtwirtschaftliche Rendite auf, stärkt die Förderfähigkeit durch Bund/Land und rechtfertigt den Einstieg in Vor- und Entwurfsplanung.

4 Lärmbelastung

Hintergrund:

Immer wieder wird von Gegnern einer Reaktivierung die „hohe Lärmbelastung“ aufgeführt – so z.B. in der Sitzung des Verbandsgemeinderats **Ransbach-Baumbach** am 10. 02. 2025 wurde als pauschales Hauptargument gegen eine Reaktivierung „zu viel Lärm“ genannt.

Richtig ist:

Es wurden pauschale Aussagen getätigt – ohne vergleichbare Situationen, Schallimmissionsprognosen o.ä. zur Rate zu ziehen. Im Güterverkehr sank durch den Einbau von Flüsterbremsen zwischen 2019 und 2023 der bundesweite Lärm-Mittelungspegel an den Messstellen des Eisenbahn-Bundesamts von 73,1 auf 69,6 Dezibel, während gleichzeitig die Verkehrsleistung um 2,6 Prozent stieg. Im Personenverkehr ist dieser Wert noch deutlich niedriger aufgrund batterieelektrischer Triebzüge (BAT). Solche klimafreundlichen Triebzüge sind für die Brexachtalbahnhof ideal, da keine aufwändigen Oberleitungsinselfen (wie im SPNV Süd) erforderlich sind.

Eine Bundesstraße hat eine kontinuierliche Lärmbelastung von 59-67 dB(A) (Quelle). Personenzüge sind heute schon so leise, dass immer häufiger „lautere Züge“ gefordert werden.

Schienenverkehr ist langfristig leiser als Straßenverkehr, moderne Triebwagen unterschreiten die Lärmgrenzwerte deutlich. Eisenbahnlärm belastet weniger, als vielfach befürchtet.

Quelle: Eisenbahnbundesamt EBA

Diverse Berichte über Unfälle an Bahngleisen aufgrund zu leiser Züge

5 Klimaschutz

Hintergrund:

Verschiedentlich wird behauptet, dass die Strecke in keiner Weise zum Klimaschutz beitrage und ein Fahrradweg wesentlich mehr Sinn geben würde. So weist die Stadt Ransbach-Baumbach im Flächennutzungsplan seit Jahren die Strecke als Fahrradweg aus.

Im Klimaschutzkonzept von Ransbach-Baumbach wird behauptet, Ransbach-Baumbach sei nicht an das Schienennetz angeschlossen – obwohl seit 1884 die Brexachtalbahnhof durch Ihr Gebiet verläuft.

Richtig ist:

Wenn man den CO₂-Fußabdruck vergleicht, verursacht ein Lkw-Transport pro Tonne Fracht rund doppelt so viel Emissionen wie die Bahn.

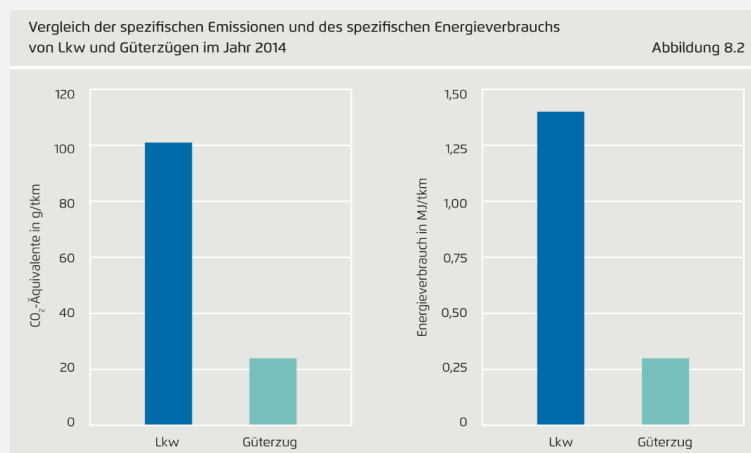
Die öffentliche Projektkommunikation im Rahmen des NKU verweist auf die Empfehlung **batterieelektrischer Regionalzüge mit Nachladung an elektrifizierten Nachbarstrecken** (Engers – Neuwied – Koblenz) und Rekuperation im nicht elektrifizierten Talabschnitt aufgrund durchgängiger Steigungsstrecken.

Bahnreaktivierung bewirkt Klimaschutz: Der SPNV hat pro Fahrgast einen um mindestens 25% geringeren CO₂-Ausstoß als der PKW. Moderne Akku-Triebwagen sind für die Strecke vorgesehen und machen emissionsfreies Pendeln und Reisen möglich.

Quelle: „Potentiale der Reaktivierung von radial zu Oberzentren verlaufenden Nebenbahnen im ländlichen Raum“ - Abschlussarbeit der TU Dresden

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2020

<https://www.wiwo.de/unternehmen/deutsche-bahn-wie-viel-bahn-koennen-wir-uns-leisten-seite-5/5678982-5.html>



Quelle: Umweltbundesamt 2016, Agora Verkehrswende

<https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/beim-gueterverkehr-gilt-schiene-staerken-strasse-dekarbonisieren/>

6 Verkehrsstau an Bahnübergängen

Hintergrund:

In Bendorf wird die ehemalige B413 und die Brauereistraße gekreuzt, in Ransbach Baumbach die L307. Die Räte **Bendorf/Rhein** (15. 06. 2024) und **Ransbach-Baumbach** (10. 02. 2025):

Beide Verbandsgemeinderäte äußerten in ihren Sitzungen Bedenken über „zunehmende Staus an Bahnübergängen“, die bei einem angeblich „regelmäßigem Güterverkehr“ (Beispiel Sitzung Bendorf 15.6.24) entstehen könnten.

Richtig ist:

Es ergibt sich bei realistischer Auslastung der Brexachtalbahnhof – etwa eine Zugfahrt pro Stunde, verteilt über den Tag (vgl. Reaktivierungsbeispiele, SPNV-Nord und Betreiberprognosen) – eine maximale Schrankenschließzeit von rund 3 Minuten pro Stunde. Diese Zahl basiert auf den durchschnittlichen Sperrzeiten an Bahnübergängen gemäß Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sowie Berechnungen zur Zugfrequenz. Eine Detailanalyse der Firma Scheidt & Bachmann sieht in Bendorf Brauereistraße sogar nur 90 Sekunden Schließzeit.

Damit wären die Bahnübergänge rechnerisch in über 95% der Zeit geöffnet.

Quelle: <https://www.eba.bund.de>

Quelle: Planungsdaten des Ingenieurbüros Scheidt & Bachmann, Dresden 2016 (einsehbar über den Verein)

7 **Infrastruktur und Zustand**

Hintergrund:

Die Bahnhofsgebäude Bendorf-Sayn, Grenzau und Ransbach-Baumbach sind in Privatbesitz. Daraus entstand die Aussage, dass es sich bei der Brexachtalbahnhof „nur um Schienen“ handle und alle Betriebsgebäude nicht mehr nutzbar sind.

Richtig ist:

Alle für den Bahnbetrieb erforderlichen Gebäude oder Infrastrukturen sind nach wie vor im Besitz des Eisenbahninfrastrukturunternehmers. Das einzig erforderliche und denkmalgeschützte Stellwerk im Bahnhof Ransbach-Baumbach dient bereits heute dem Bahnbetrieb und ist nicht in Privatbesitz.

Durch den Verein Brexachtalbahnhof e.V. wurden dagegen sogar zusätzliche Haltepunkte in Bendorf Stadt und am Kletterwald in Sayn geschaffen.

Die für den Betrieb relevanten Streckenabschnitte sind erhalten, Brücken und Tunnel sind sanierbar. Die Trasse ist rechtlich gesichert und wurde regelmäßig durch den Verein gepflegt. Km 10 – km 20 (Grenzau – Siershahn) ist in Betrieb.

Quelle: Brexachtalbahnhof e.V.

8 Güterverkehr

Hintergrund:

Der Stadtrat von Bendorf sieht „große Probleme für den Autoverkehr, wenn Personen- und Güterzüge die Straßen kreuzen“. Auch war (mündlich) immer wieder von „vielen Güterzügen“ die Rede.

Richtig ist:

Die Tonindustrie sucht Möglichkeiten zusätzlich Ton von Siershahn abzufahren, da die jetzige Verbindung Limburg – Siershahn überlastet ist. Maximal 2 Züge pro Tag sind laut Ton AG Westerwald möglich – jeweils ein Zug von Siershahn a 1000t und jeweils ein Leerzug zurück.

Mehr würde die Strecke bei zusätzlichem Personenverkehr auch nicht erlauben aufgrund der fehlenden Begegnungsmöglichkeit zwischen Ransbach-Baumbach und Engers. Für den überregionalen Verkehr ist die Strecke uninteressant.

Quelle: BKRI – Bundesverband der Tonindustrie

Quelle: Rhein-Zeitung Bericht von 2022 „Westerwälder Ton ist weltweit gefragt“ – Probleme bei Transport

Quelle: [Blick Aktuell](#) – Streit um Brexachtalbahnhof spaltet den Westerwald vom 1.7.2020

9 Verkehrsentlastung und Pendleroption

Hintergrund:

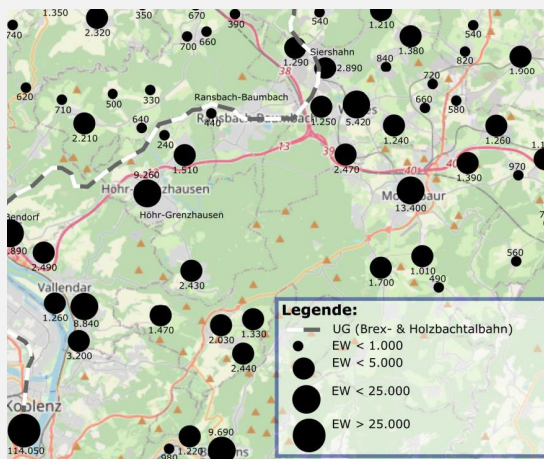
Die Strecke wird oftmals als unnötig angesehen – Pendler würden „Der Westerwälder fährt Auto – Bahnreaktivierungen sind unnötig“ (Zitat Landrat Schwickert)

Richtig ist:

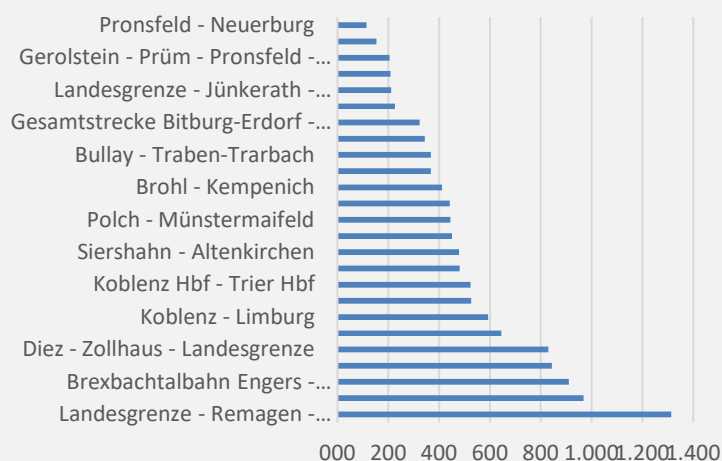
Die Strecke verbindet den Westerwald direkt mit dem Rhein und entlastet damit Straßen und senkt Stau- sowie Parkdruck im Ballungsraum Koblenz deutlich – ein Plus für Berufspendler und Umwelt! Durch den Wegfall von LKW-Fahrten sinkt die CO²-Belastung. Instandhaltungskosten von Straßenbrücken und Fahrbahnen werden reduziert.

Beachte dazu auch die Pendlerströme, sowie die aktuelle Problematik von Brücken, Staus Richtung Koblenz und Parkraumprobleme vor Ort. Die Potentialanalyse der TU Dresden hat dabei nur die bisherigen (!) ÖPNV Pendler berücksichtigt und bereits dabei eine hohe Wertschöpfung bescheinigt.

Quelle: SPNV Nord, Fakten Vereinsarbeit, Rhein-Zeitung, Potentialanalyse der TU Dresden.



Einwohnerzahlen im Einzugsgebiet



Einwohner pro Kilometer Streckenlänge in fußläufigem Einzugsbereich (Auszug nördliches RLP)

10 Tourismus und regionale Wertschöpfung

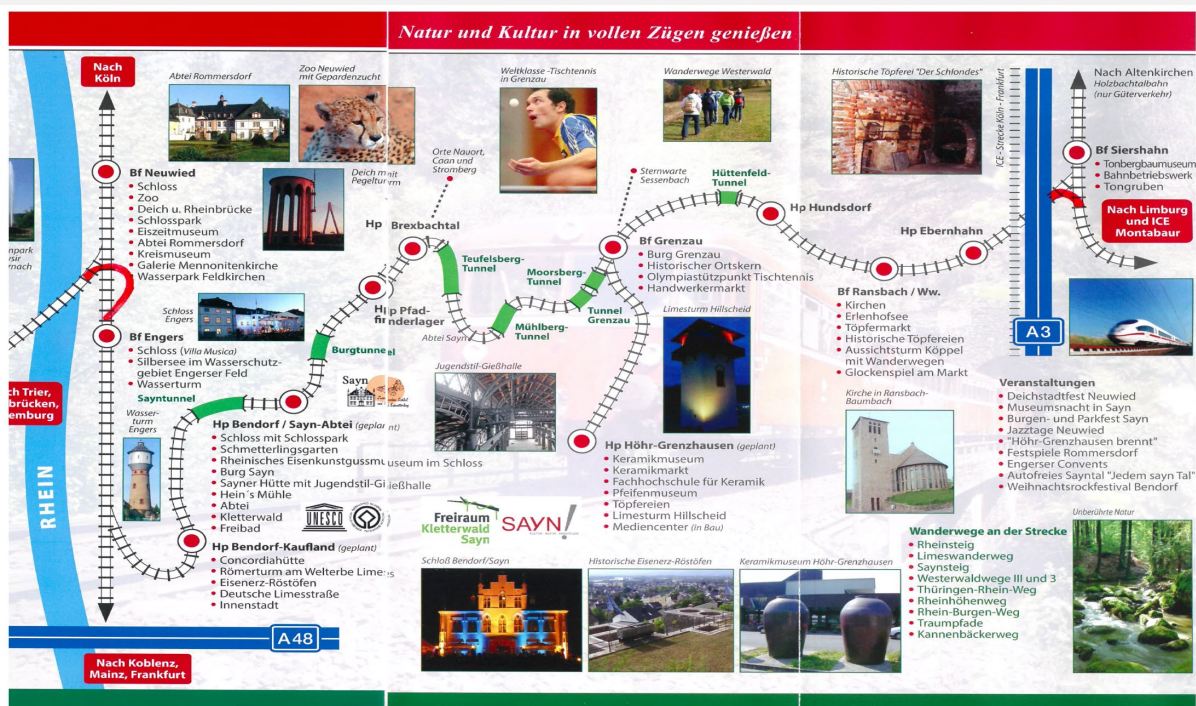
Regionale Beispiele wie die Zellertalbahn oder Weststrecke Trier zeigen: **Reaktivierte Strecken ziehen viele (und neue) Besucher an, steigern regionale Wirtschaftskraft und machen Heimat wieder erlebbar.**

Die Allianz pro Schiene hält fest, dass reaktivierte Strecken meist Fahrgastzahlen deutlich über den Erwartungen erreichen und vielerorts neue Rekorde setzen, was als Indiz für positive Effekte auf Mobilität und regionale Entwicklung gilt

Quellen: Prognostizierte Fahrgastzahlen des Bundesrechnungshofes im Rahmen der Reaktivierung der Zellertalbahn ([link](#))

Quelle: Südwestrundfunk zur Reaktivierung der Weststrecke Trier ([link](#))

Quelle: Allianz pro Schiene <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/reaktivierung-bahnstrecken/>



Tourismusentwicklung am Beispiel Brexachtalbahn

11 Anschluss an die Hauptstrecke in Engers

Hintergrund:

In öffentlichen Diskussionen wird vereinzelt behauptet, **der Anschluss der Brexbachtalbahn an die rechtsrheinische Hauptstrecke in Engers sei ungeklärt**, technisch schwierig oder aufgrund der anstehenden Generalsanierung der rechten Rheinstrecke (Riedbahn-Sanierungskorridor) derzeit nicht priorisiert. Vereinzelt entsteht der Eindruck, es gäbe vom Land keine konkrete Aussage zum Vorgehen.

Richtig ist:

Das Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz hat dem Brexbachtalbahn e.V. schriftlich bestätigt, dass **vor Beginn der Generalsanierung der rechten Rheinstrecke Gespräche mit allen Beteiligten stattfinden werden**, um den Anschluss der Brexbachtalbahn in Engers rechtzeitig und planerisch sauber zu klären. Dies betrifft insbesondere:

- die operative Einbindung in die bestehende Infrastruktur,
- die technische Abhängigkeit vom geplanten Neubau der Leit- und Sicherungstechnik,
- die Kapazitätsbetrachtung der Station Engers im künftigen Netzbetrieb.

Mit dieser Ankündigung stellt das Ministerium klar, dass der Anschluss **nicht vergessen**, sondern im Rahmen der übergeordneten Maßnahmen **aktiv vorangetrieben** wird.

Damit ist der Anschluss an die Hauptstrecke ausdrücklich als lösbar bestätigt und integraler Bestandteil der weiteren Infrastrukturplanung des Landes.

Die Aussage widerlegt zudem Darstellungen, nach denen Engers „dauerhaft überlastet“ sei oder die Brexbachtalbahn „keinen Platz im zukünftigen Betriebskonzept“ finden könne. Die offenen Punkte werden – wie bei allen Reaktivierungsprojekten – im **standardisierten Planungsprozess** zwischen Land, SPNV Nord, DB InfraGO und den beteiligten Kommunen behandelt.

Der Anschluss der Brexbachtalbahn in Engers ist gesichert – das Bundesministerium hat bestätigt, dass alle notwendigen Schritte rechtzeitig vor der Generalsanierung gemeinsam abgestimmt und umgesetzt werden sollen.

Quelle:

Schreiben des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz, Az. D5017-Farb25102109430 vom 21.10.2025.

12 Kosten der Reaktivierung

Hintergrund:

Verschiedentlich wird behauptet, dass die Brexachtalbahnhof viel zu kostenintensiv sei mit ihren vielen Viadukten und Tunneln

Richtig ist:

Der Abschnitt Grenzau – Siershahn (11,9 – 21,6) ist seit 2021 – incl. Tunnel und Viadukten in Betrieb. Von Sayn bis Grenzau befinden sich 7 Tunnel und 4 große Steinbogenviadukte. Auf dem stillgelegten Streckenbereich befinden sich ausschließlich Viadukte und keine wartungs- und sanierungsintensiven Brücken. Die Tunnel benötigen Instandhaltungs- nicht aber Sanierungskosten.

Gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG stehen in 2025 13 Milliarden Euro seitens des Bundes für Reaktivierungen zur Verfügung. 90% der förderfähigen Kosten werden vom Bund unterstützt, müssen aber über die Länder beantragt werden. Nicht von ungefähr zeigt die NKU – Nutzen/Kosten Untersuchung einen überdurchschnittlich hohen Wert des Nutzens im Verhältnis zu den Kosten einer Reaktivierung.

Quelle:

Bundesministerium für Verkehr <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-schienenpersonenverkehr/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg.html>

Abgeordnetenwatch „ Frage an Patrick Schnieder NKU Strecken
<https://www.abgeordnetenwatch.de/profile/patrick-schnieder/fragen-antworten/inwieweit-ist-davon-auszuweichen-dass-die-bahnstrecken-mit-den-hoechsten-nku-ergebnissen-auch-wirklich>

Die Erfahrung aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und anderen Bundesländern zeigt: Reaktivierungen führen zu dauerhaft hohen Fahrgastzahlen und stärken auch den Alltagsverkehr.

Quellen: Zellertalbahnhof, Achertalbahnhof, Weststrecke Trier, Tourismus-MV

Quellenverzeichnis (öffentlich)

- SPNV Nord 79. Verbandsversammlung, Präsentationsfolien, 21. 08. 2025:
https://www.spnv-nord.de/fileadmin/user_upload/zweckverband/versammlungen/nord/79_VBVS_SPNV-Nord_Charts_oeT_v3.pdf
- SPNV Nord 78. Verbandsversammlung, Präsentationsfolien, 11. 04. 2025:
https://www.spnv-nord.de/fileadmin/user_upload/78_VBVS_SPNV-Nord_Charts_oeT_v5.pdf
- MKUEM Rheinland-Pfalz Pressemitteilung, 26. 06. 2025:
<http://mkuem.rlp.de/service/pressemitteilungen/detail/katrin-eder-rheinland-pfalz-treibt-die-reaktivierung-von-bahnstecken-voran>
- Projektseite „diebrex“ <https://diebrex.de/grosser-erfolg-fuer-die-brexbachthalbahn-spitzenbewertung-bei-nutzen-kosten-analyse-reaktivierung-rueckt-naeher/>
- Wikipedia “ Bahnstrecke Engers-Au“
https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Engers%E2%80%93Au
- BLICK aktuell <https://www.blick-aktuell.de/Berichte/Eine-Verbindung-mit-Zugkraft-641231.html>
- ZEIT/dpa „Acht Bahnstrecken für mögliche Reaktivierung übrig, 27. 06. 2025“
<https://www.zeit.de/news/2025-06/27/acht-bahnstrecken-fuer-moegliche-reaktivierung-uebrig>
- Quelle 18/1/24: SWR - <https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/12-bahnstrecken-in-rlp-werden-fuer-moegliche-reaktivierung-untersucht-100.html>

13 Behinderungen seitens DBInfraGO

Hintergrund:

DBInfraGO versucht mit verschiedensten Mitteln die Reaktivierung zu verhindern. Zuletzt wurden die Kosten des Einbaus der – gesetzlich und per Gerichtsbeschluss nachweislich vorzusehenden – Weiche in Engers von 250.000 auf 1.600.000 € angehoben.

Richtig ist:

In einer uns vorliegenden Kostenschätzung der Firma Obermeyer Infrastruktur GmbH vom 19.10.2020 wurden die Gesamtkosten für den Einbau einer Anschlussweiche in Engers mit 1.091.714 € beziffert. Davon waren 50% der Kosten (476.815€) für Leit – und Sicherungstechnik vorzusehen.

Durch die Sanierung der rechten Rheinstrecke 2026, welche auch die o.g. Leit- und Sicherungstechnik beinhaltet, müssten die Kosten für den Weicheneinbau eigentlich steigen.

Lt. Aussage der Geschäftsführung unseres EIU, der Eifelbahnverkehrsgesellschaft Linz GmbH, liegen diesem jetzt jedoch Kostenvorstellungen in Höhe von 1.600.000€ vor. Ebenfalls wurde uns mitgeteilt, dass die DBInfraGO eine Übernahme der Einbaukosten von 50% durch Einzahlung auf ein Anderkonto seitens des EIU, ohne weitere Begründung abgelehnt hatte – wäre dies doch einem Einverständnis eines Einbaus gleichgekommen.

Quelle: Kostenschätzung der Firma Obermeyer Infrastruktur zum Weicheneinbau vom 19.10.2020