Eifelquerbahn e.V.

Eifelquerbahn

Zahlen, Fakten, Mythen

Eifelquerbahn bei Daun (März 2019)

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **4**
Ein kurzer Blick auf die Geschichte der Eifelquerbahn… **5**
… und warum seit 6 Jahren die Züge in Kaisersesch enden **6**
Der Radweg – (k)eine Alternative !?! **9**
Die Eifelquerbahn Gutachten (1): Zahlen und Fakten ?!? **12**
Die Eifelquerbahn Gutachten (2): Mehr Mythen als Fakten ! **13**
Wie konnte es zu einer Steigerung der Reaktivierungskosten um 100% kommen? 13
Wie werden diese gestiegenen Kosten begründet? 13
Sind die veranschlagten Kosten für einen reinen touristischen Verkehr gerechtfertigt? 15
Fazit 16
Potenziale erkennen **17**
Frühstücksfahrten 17
Geführte Wanderungen 17
Veranstaltungszubringen 18
Kulinarische Angebote 18
Eventfahrten 19
Tourbahnhof 19
Reisebus Station 19
Ferienparks 19
Eifelquerbahn 2.0: Neustart mit fairen Chancen **20**
Anhang 1: Die Eifelquerbahn in Zahlen **24**
52 km Strecke 24
62 Bahnübergänge 24
15 Weichen 25
79 Durchlässe 26
12 bzw. 13 Haltepunkte und Bahnhöfe 26
28 Stützmauern 27
43 Brücken 27
Anhang 2: Ein kleiner Einblick in die Gutachten **28**
Kaisersesch - Ulmen 29
Ulmen - Daun 31
Daun - Gerolstein 33

Vorwort

Im Jahr 2020 feiert die Eifelquerbahn im Abschnitt Mayen – Kaisersesch – Ulmen – Daun – Gerolstein ihr 125-jähriges Bestehen - eigentlich ein guter Grund, dies gebührend zu würdigen.

Seit Ende 2012 ist die Eifelquerbahn westlich von Kaisersesch allerdings betrieblich gesperrt und aktuell sogar von der Stilllegung bedroht. Die DB Netz AG hat die Strecke Anfang 2019 nach § 11 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben. Findet sich hierbei kein neuer Betreiber der Infrastruktur, endet das Verfahren mit der Stilllegung.

Um diese abzuwenden, stehen aktuell mindestens zwei Unternehmen mit der DB Netz AG in Kontakt, um über eine Übernahme der Strecke zu verhandeln.

Dies wäre ein erster Schritt, um den Erhalt der Eifelquerbahn zu sichern. Aber mit der Übernahme alleine ist es nicht getan. Es gilt, die Strecke soweit herzurichten, dass diese wieder befahrbar wird und darüber hinaus auch ein tragfähiges Konzept für den zukünftigen Betrieb der Eifelquerbahn zu entwickeln.

Dazu bedarf es einer genaueren Betrachtung der aktuellen Situation, der Aktivitäten der jüngsten Vergangenheit sowie der Möglichkeiten, die eine reaktivierte Eifelquerbahn der Region Vulkaneifel bieten kann.

Aber beginnen wollen wir mit einem kurzen Rückblick auf die Geschichte der Eifelquerbahn.

Ein kurzer Blick auf die Geschichte der Eifelquerbahn …

Die Eröffnung der Eifelquerbahn erfolgte in mehreren Etappen, der Abschnitt von Andernach bis Mayen (Ost) wurde in zwei Schritten zwischen 1878 und 1880 eröffnet. Erst im Mai 1895 erfolgte die Freigabe des Abschnitts von Mayen Ost bis Gerolstein.

Die Wiedereröffnung der am Ende des Zweiten Weltkriegs zerstörten Strecke dauerte bis August 1946.

Im Jahr 1991 erfolgte die Einstellung des Personenverkehrs im Abschnitt zwischen Mayen (West) bis Gerolstein. Später wurde dann auch der Güterverkehr, zuerst auf dem Abschnitt Ulmen – Kaisersesch, danach zwischen Gerolstein und Ulmen, und zu guter Letzt auch auf dem Abschnitt Kaisersesch – Mayen, eingestellt.

Mitte des Jahres 2000 erfolgte die Wiedereröffnung der Eifelquerbahn im Personenverkehr zwischen Mayen und Kaisersesch. Im Jahr 2001 erfolgte, mit finanzieller Unterstützung durch den Aufgabenträger für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV), dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, die Wiedereröffnung zwischen Gerolstein und Kaisersesch für touristische Fahrten in den Sommermonaten. Darüber hinaus wurde auch die Bedienung im Güterverkehr wieder aufgenommen, welche bis Dezember 2012 andauerte.

Aufgrund einer infrastrukturbedingten Streckensperrung endeten die touristischen Verkehre und der sporadische Güterverkehr zum Ablauf des Jahres 2012. Während auf dem verbliebenen Abschnitt Kaisersesch – Andernach moderne Nahverkehrszüge im Stundentakt verkehren, ruht der Verkehr auf dem Abschnitt Gerolstein – Kaisersesch seit 2013.

Eifelquerbahn zwischen Laubach und Höchstberg (Mai 2019)

... und warum seit 6 Jahren die Züge in Kaisersesch enden

Mit der betrieblichen Sperrung der Eifelquerbahn zum Jahresende 2012 endeten auch die seit 2001 durchgeführten Freizeitverkehre sowie die Bedienung der Güterverkehrspunkte in Ulmen, Daun und Pelm. So enden die Züge seit 2013 in Kaisersesch, ohne dass von hieraus ein direkter Anschluss in Richtung Ulmen, Daun oder Gerolstein besteht.

Dabei hatte eigentlich alles so gut ausgesehen. Durch die Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Mayen und Kaisersesch wurde im Jahr 2000 die erste Stufe des 1998 durch das Ingenieurbüro Gehrmann erstellten Gutachtens zur Reaktivierung der Eifelquerbahn umgesetzt. Der Reaktivierung des seit 2001 im touristischen Verkehr betriebenen Abschnitts Kaisersesch – Ulmen – Daun – Gerolstein bescheinigte die im Jahr 2009 durch BPV Consult (BPV) im Auftrag des Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ZSPNV-Nord) erstellte Nutzen-Kosten-Untersuchung eine volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit. Hierbei wurden Kosten in Höhe von 20 Millionen Euro für die Reaktivierung der kompletten Strecke veranschlagt.

Daraufhin beschloss der ZSPNV-Nord im Jahr 2009 die vollständige Reaktivierung der Eifelquerbahn im Rahmen des Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“. Im nächsten Schritt beauftragte man das Koblenzer Fachbüro BPB (BPB) im Jahr 2011 mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gemäß der Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) Leistungsphasen 1-4. Hierbei zeichnete sich bereits im August 2011 ab, dass sich die veranschlagten Kosten zur Reaktivierung von bisher 20 Millionen Euro auf geschätzte 35-40 Millionen Euro nahezu verdoppeln würden. Im Rahmen der detaillierten Kostenermittlung bestätigte sich die Verdoppelung der Kosten von 20 Millionen auf nun 40 Millionen Euro. Auf Basis der neuen Zahlen wurde daraufhin die Firma BPV beauftragt, ihre Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2009 zu aktualisieren. Während hier im Jahr 2009 noch ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,79 ermittelt wurde, verschlechterte sich dieser Wert auf Basis der Zahlen von BPB aus 2012 auf einen Faktor von 0,37. Zur Erläuterung: Ein Vorhaben ist dann volkswirtschaftlich sinnvoll, wenn ein Wert über 1,0 erreicht wird.

Dies führte dazu, dass sich der Kreistag des Landkreises Vulkaneifel im Dezember 2012 in Daun mehrheitlich gegen eine Reaktivierung der Eifelquerbahn aussprach. Gleichwohl beschloss der ZSPNV-Nord, weiterhin an einer Reaktivierung der Eifelquerbahn festzuhalten. Die Entscheidung des Kreistages in Daun führte dazu, dass der bisherige Betreiber der Strecke, die

Vulkan-Eifel-Bahn aus Gerolstein, keine neue Betriebsgenehmigung nach §6 AEG für das Jahr 2013 beantragte.

Daraufhin beauftragte das Land Rheinland-Pfalz das Beratungsbüro StadtLandBahn (SLB) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre. Die im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie ermittelten Kosten beliefen sich hierbei auf 24 Millionen Euro. Das Land Rheinland-Pfalz brachte parallel hierzu die Verwaltungsvorschrift Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)-Bahnen auf den Weg. Diese sieht eine Förderung von kommunalen Reaktivierungsvorhaben durch das Land in Höhe von 85% der Gesamtkosten vor.

Die an die Eifelquerbahn angrenzenden Landkreise und Verbandsgemeinden riefen daraufhin den Arbeitskreis Eifelquerbahn (AK-EQB) im Jahr 2014 ins Leben, welcher sich mit den Chancen und Möglichkeiten einer Reaktivierung der Eifelquerbahn beschäftigen sollte. Hierzu wurde eine zusätzliche Potenzialanalyse durch die Natur- und Geopark Vulkaneifel GmbH in Auftrag gegeben. Auf Basis aller vorliegenden Informationen beschlossen die Anlieger, dass eine touristische Nutzung der Eifelquerbahn zu den ermittelten Kosten nicht vertretbar sei. Daraufhin verabschiedeten die kommunalen Gebietskörperschaften im Herbst 2017 eine gemeinsame Resolution, in der das Land Rheinland-Pfalz dazu aufgefordert wurde, die Eifelquerbahn im regulären SPNV zu reaktivieren. Diese Forderung wurde von Seiten des Landes abgelehnt.

Im Januar 2019 erfolgte dann die Ausschreibung zur Abgabe der Strecke durch die DB Netz AG (Eigentümer) und die Vulkan-Eifel-Bahn (letzter Pächter). Kurz nach Bekanntwerden der Ausschreibung liefen die ersten Planungen zur Gründung eines Vereins zum Erhalt der Eifelquerbahn an. Nur einen Tag nach Bekanntmachung dieser Pläne und mitten im laufenden Ausschreibungsverfahren verabschiedete der Dauner Kreistag einen Beschluss, die Eifelquerbahn zu erwerben und auf der Trasse einen Radweg zu errichten.

Eifelquerbahn zwischen Dockweiler-Dreis und Hohenfels (Juni 2019)

1991
- Einstellung des Personenverkehrs zwischen Mayen West und Gerolstein

1998
- Gutachten von Gehrmann sieht Potenzial in der Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Mayen und Gerolstein

2000
- Reaktivierung der Eifelquerbahn im Personenverkehr zwischen Mayen und Kaisersesch

2001
- Aufnahme der Freizeitverkehre auf der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein durch die Vulkan-Eifel-Bahn mit Unterstützung des SPNV-Nord

2009
- Nutzen-Kosten-Untersuchung durch BPV Consult GmbH im Auftrag des SPNV-Nord ermittelt Reaktivierungskosten in Höhe von 20 Millionen Euro bei einem sehr positiven NKU-Faktor von 1,79 für die Gesamtstrecke Kaisersesch - Gerolstein

2012
- Entwurfsplanung zur Reaktivierung der Eifelquerbahn durch BPB ergibt eine Verdopplung der Reaktivierungskosten auf 40 Millionen Euro
- Aufgrund der veranschlagten Kostensteigerung beschließt der Kreistag in Daun, die Reaktivierung der Eifelquerbahn nicht weiter zu verfolgen

2013
- Der bisherige Betreiber der touristischen Verkehre zwischen Kaisersesch und Gerolstein, die Vulkan-Eifel-Bahn, beantragt keine Betriebserlaubnis für 2013, so das ab dem Jahr 2013 der Betrieb zwischen Kaisersesch und Gerolstein ruht
- Das Land Rheinland-Pfalz schreibt ein Gutachten zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre aus

2014
- Der Arbeitskreis Eifelquerbahn der Anrainerkommunen wird ins Leben gerufen
- Das von StadtLandBahn erstellte Gutachten ermittelt Kosten von bis zu 24 Millionen Euro für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn für Freizeitverkehre

2016
- Eine Potenzialanalyse zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre wird durch die Natur- und Geopark Vulkaneifel GmbH in Auftrag gegeben

2017
- Aufgrund der den Mitgliedern des Arbeitskreises Eifelquerbahn vorliegenden Informationen beschließt dieser, die Eifelquerbahn nicht für touristische Verkehre zu reaktivieren und fordert das Land in einer gemeinsamen Resolution auf, die Eifelquerbahn im regulären SPNV zu reaktivieren.

2019
- Januar: Ausschreibung zur Abgabe der Eifelquerbahn im Abschnitt Kaisersesch - Gerolstein durch die DB Netz AG und die Vulkan-Eifel-Bahn
- März Dauner Kreistag beschließt die Eifelquerbahn in einen Radweg umwandeln zu wollen
- April: Gründung des Eifelquerbahn e.V.
- April: Mindestens 2 Unternehmen bewerben sich für die Übernahme der Eifelquerbahn

Der Radweg - (k)eine Alternative!?!

Die Landkreise Vulkaneifel und Cochem-Zell sowie die meisten an der Strecke liegenden Verbandsgemeinden haben sich mittlerweile für den Erwerb der Strecke und den Bau eines Radweges ausgesprochen.

Auch wenn die verabschiedete Vorlage etwas anderes aussagt, heißt es von mehreren Seiten, dass diese Entscheidung nur als Vorratsbeschluss gefasst wurde, für den Fall, dass sich im Ausschreibungsverfahren kein neuer Betreiber der Strecke finden sollte, der hier wieder Eisenbahnverkehr ermöglichen will. Voraussetzung für den Bau eines Radwegs ist aber die formelle Stilllegung der Strecke nach §11 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz).

Im Rahmen einer ersten Veranstaltung zur „Zukunft der Eifelquerbahn“, die sich am 03.06.2019 auf Einladung von Astrid Schmitt (SPD, MdL) unter Teilnahme von Dr. jur. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) dem Thema der Reaktivierung der Eifelquerbahn widmete, wurde von Frau Schmitt eine erste, vorsichtige Schätzung des Verkehrsministeriums der voraussichtlichen Kosten in Höhe von 15 – 20 Millionen Euro für den Bau des Radweges genannt. Einige aktuelle Beispiele zeigen aber, dass die Kosten für einen Radweg am Ende deutlich höher liegen könnten. Umsonst wird es diesen nicht geben, auch hier müssen die Kommunen einen Kostenanteil von 15% selber tragen.

Die Fragen, die sich hier stellen, sind, welche Vorteile sich durch den Bau eines Radweges auf der Eifelquerbahn ergäben gegenüber einer Reaktivierung der Bahn und natürlich die Frage, ob ein weiterer Radweg überhaupt benötigt wird. Betrachten wir nun die jeweiligen Vorteile einer Radweg- bzw. Bahnlösung im Detail.

- **Baukosten**: In einer ersten Schätzung, welche im Rahmen der o.g. Veranstaltung zur Zukunft der Eifelquerbahn genannt wurde, ist die Rede von 15-20 Millionen Euro für den Radweg, womit wir uns damit den laut SLB Gutachten veranschlagten Kosten für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn im touristischen Verkehr nähern. Wenn wir berücksichtigen, dass in diesem Gutachten bereits Risiko- und „Nice-to-have“-Positionen im Gesamtvolumen von mehr als 6 Millionen Euro berücksichtigt wurden, und dass es sich bei den Kosten für den Radweg nur um eine erste Schätzung handelt, ist davon auszugehen, dass man auf Seiten des Radweges mit höheren Kosten zu rechnen hat. So fielen z.B. für den 2019 eröffneten ca. 6 km langen Radweg auf der ehemaligen

Bahntrasse zwischen Ochtendung und Bassenheim Kosten in Höhe von insgesamt 2,5 Millionen Euro an, obwohl die ursprünglichen Schätzungen deutlich darunter lagen.

- **Unterhalt**: Dass ein einmal gebauter Rad- und Wanderweg keine Unterhaltskosten verursacht, ist ein vielfach vorhandener Irrglaube. So laufen bei einem Radweg ebenfalls erhebliche Unterhaltskosten auf. Zum einen fallen auch hier regelmäßige Vegetationsarbeiten an; nach Stürmen und Unwettern muss die gesamte Strecke ebenfalls auf umgestürzte Bäume überprüft werden und diese gegebenenfalls beseitigt werden. Auch gilt es den Radweg sowie vorhandene Absicherungen, z.B. auf Dämmen, regelmäßig zu prüfen und Instand zu halten. Ganzjährig gilt die Verkehrssicherungspflicht und besonders im Herbst und Winter gilt es, den Radweg frei von Laub und Schnee zu halten, um möglichen Unfällen aufgrund des rutschigen Untergrunds vorzubeugen. Während eine Bahnstrecke durch das betreibende EIU unterhalten wird, liegt die Unterhaltspflicht eines Radweges beim Straßenbaulastträger.

Begrenzungen und Absicherungen müssen regelmäßig gewartet und erneuert werden

An vielen Stellen verläuft die Strecke durch Waldgebiete. Hier gilt es im Herbst regelmäßig den Radweg vom Laub zu säubern

Durch Sturm umgestürzte Bäume müssen beseitigt werden

- **Nutzen für den Tourismus**: Der Radweg steht allen das ganze Jahr zur Verfügung. Dies ist theoretisch korrekt, nur ist die Nutzung von Rad- und Wanderwegen in der Regel stark wetterabhängig. So werden im Winter oder bei Regen nur sehr wenige Menschen den Radweg wirklich nutzen.

Hier hat eine ganzjährig und wetterunabhängig befahrbare Bahnstrecke eindeutig einen Vorteil.

- **Verkehrswende und Umweltschutz**: In vielen Regionen sieht man Radwege als wichtigen Bestandteil einer nötigen Verkehrswende und ein Plus für den Umweltschutz. Was in der Stadt durchaus zutreffend ist, trifft in der eher ländlich geprägten Vulkaneifel nicht zu. Die wenigsten werden hier wegen der deutlich größeren Distanzen vom Auto auf das Rad umsteigen, um damit z. B. von Daun nach Gerolstein zur Arbeit zu kommen, so dass diese Faktoren hier eher von untergeordneter Bedeutung sind. Dies ist – gerade vor dem Boom der E-Bikes – weniger den Steigungsverhältnissen zuzuschreiben als vielmehr den auf größeren Distanzen wesentlich längeren Fahrzeiten per Fahrrad. Hinzu kommen hier die Einschränkungen in Bezug auf das Wetter. Ein Radweg wird hier also kaum ein Alltagsweg, als vielmehr ein Freizeitweg für sonnige Ferientage werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass eine Investition von 20 Mio. Euro durch den AK Eifelquerbahn bereits in der Vergangenheit für eine reine touristische Nutzung der Eifelquerbahnstrecke als nicht verantwortbar bezeichnet wurde, stellt der Radweg hier keine echte Alternative dar.

Interessanterweise wird der Radweg von den Kommunen als Infrastrukturmaßnahme, und damit als Voraussetzung für die Versorgung und die Nutzung der Region, deklariert. In Anbetracht der Tatsache, dass der Maare-Mosel-Radweg, der ebenfalls 2 Landkreise miteinander verbindet, einen reinen touristischen Nutzen bietet, erscheint diese Argumentation wenig plausibel.

Auch das immer wieder gerne vorgebrachte Argument, das Bahntrassenradwege aufgrund der geringen Steigungen besonders für Freizeitradler und Familien geeignet sind, gilt heutzutage nicht mehr. Der Trend zum immer leistungsstärkeren E-Bike macht dieses Argument obsolet. Mit der zunehmend verbreiteten technischen Unterstützung lassen sich auch steilere Abschnitte mühelos bewältigen. Daher wäre ein gezielter Ausbau der bestehenden Radwege zu prüfen und einem kompletten Neubau, bei gleichzeitiger Vernichtung einer bestehenden (Eisenbahn-)Infrastruktur, mit Blick auf die Zukunft klar vorzuziehen. Auch besteht durchaus die Möglichkeit, einen Radweg in Teilen parallel zur Strecke der Eifelquerbahn zu bauen und so eine ideale Verknüpfung von Bahn und Rad zu erreichen.

Die Eifelquerbahn Gutachten (1): Zahlen und Fakten ?!?

Immer wenn es um die Gutachten zur Eifelquerbahn ging, war nur die Rede von zwei Zahlen: **40 Millionen Euro** für die vollumfängliche Reaktivierung im SPNV und **24 Millionen Euro** für die eingeschränkte Reaktivierung für touristische Verkehre. Damit war das Thema Reaktivierung nach kurzer Zeit erledigt.

Aber wie kamen diese Zahlen zustande, und wie konnte es zu einer Kostensteigerung um 100% innerhalb von 3 Jahren kommen? Antworten hierauf können eigentlich nur die Gutachten selbst liefern, nur waren diese bisher der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Also galt es in einem ersten Schritt, die nötigen Gutachten und Untersuchungen einzuholen. Die erste Hürde die es zu nehmen galt, war in Erfahrung zu bringen, wer welche Untersuchung bzw. welches Gutachten beauftragt hatte. Insgesamt gab es über das Gehrmann-Gutachten von 1998 hinaus folgende Untersuchungen:

1.) Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Eifelquerbahn von BPV Consult aus dem Jahr 2009 – Beauftragt durch den Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
2.) Entwurfsplanung zur Reaktivierung der Eifelquerbahn vom Planungsbüro BPB aus dem Jahr 2012 – Beauftragt durch den Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
3.) Aktualisierte Nutzen-Kosten Rechnung aus dem Jahr 2012 auf Basis der durch BPB ermittelten Kosten – Beauftragt durch den Zweckverband Schienenpersonen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
4.) Gutachten zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre von StadtLandBahn aus dem Jahr 2014 – Beauftragt durch das Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz
5.) Potenzialanalyse für touristische Verkehre auf der Eifelquerbahn von BTE Tourismus aus dem Jahr 2016 – Beauftragt durch die Natur- und Geopark Vulkaneifel GmbH

Nun galt es die Auftraggeber zu kontaktieren und um Kopien der jeweiligen Untersuchungen anzufragen. Was bei dem einen im ersten Anlauf klappte, brauchte bei dem anderen mehrere Versuche, um alle Unterlagen zu erhalten. Aber am Ende bekamen wir aber alle Gutachten und Unterlagen beisammen.

Nachdem wir auch diese Hürde genommen hatten, war es an der Zeit, die Gutachten zu sichten und Antworten auf unsere Fragen zu finden.

Die Eifelquerbahn Gutachten (2): Mehr Mythen als Fakten !

Die bisherige Herangehensweise, sich in der öffentlichen Diskussion um die Reaktivierung der Eifelquerbahn auf die Zahlen 40 Millionen Euro sowie 24 Millionen Euro zu beschränken, war natürlich sehr einfach, aber nicht zielführend. Daher galt es mit Hilfe der nun verfügbaren Unterlagen und Gutachten diese Zahlen detaillierter zu betrachten und Antworten auf die folgenden Fragen zu finden.

1.) **Wie konnte es zu einer Steigerung der Reaktivierungskosten im regulären SPNV von 100% innerhalb von 3 Jahren kommen?**

Um diese Frage beantworten zu können, bedurfte es einer genauen Auswertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung von BPV aus dem Jahre 2009, sowie der Entwurfsplanung von BPB aus dem Jahr 2012. Die Auswertung der beiden Gutachten ergab, dass sich die Kostensteigerung auf die folgenden 3 Hauptaspekte zusammenfassen lässt:

- Technische Sicherung weiterer Bahnübergänge mit Halbschranken- und Lichtzeichenanlagen
- Austauschs des kompletten Oberbaus statt Erneuerung nach Bedarf
- Deutliche Erhöhung der Planungskosten

Alle durch den Auftraggeber vorgegebenen Positionen führen zusammengefasst bereits zu einer **Kostensteigerung von 18 Millionen Euro**. Somit hat uns der Vergleich der Gutachten von BPB und BPV schon einmal Aufschluss über die für die Kostensteigerung verantwortlichen Positionen gegeben.

2.) **Wie werden diese gestiegenen Kosten begründet?**

Dies ist die sicherlich entscheidende Frage und die gelieferten Antworten hierauf kann man nur als **haarsträubend** bezeichnen.

So ergeben sich die gestiegenen Kosten im Bereich der **Bahnübergänge** durch eine **vom Auftraggeber geforderte technische Sicherung zahlreicher Wald- und Feldwege**. Das bedeutet, es werden hier höhere Standards gefordert als im aktuell im SPNV betriebenen Abschnitt zwischen Mayen-Ost und Kaisersesch. Dort existieren zahlreiche Bahnübergänge, die nur durch Andreaskreuze und akustische Warnungen durch den Triebwagenführer gesichert werden und mit einer Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h befahren werden dürfen. Viele Nebenbahnen im Bundesgebiet sind ähnlich gesichert, was den gesetzlichen Bestimmungen entspricht.

Die Gutachter von StadtLandBahn kommen zum Schluss, dass die von BPB zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im SPNV angesetzten Investitionen für die technische Sicherung – insbesondere der Wald- und Feldwege – nicht zu rechtfertigen sind. Die Planungen von StadtLandBahn decken sich daher weitestgehend mit der ursprünglichen Einschätzung von BPV aus dem Jahr 2009.

Wirtschaftswege bei Kaisersesch und Darscheid – Laut BPB Gutachten
sind beide zur Sicherung mit Halbschranken und Lichtzeichenanlage vorgesehen

Der mit Abstand größte Posten ist der Bereich Fahrweg, welcher mit mehr als **18,5 Millionen Euro fast die Hälfte der veranschlagten Kosten** von gut 40 Millionen Euro ausmacht. Diese Kosten resultieren aus einer geplanten Kompletterneuerung des Streckenoberbaus und der damit einhergehenden neuen Anforderungen an den Unterbau. Begründet wird die komplette Erneuerung mit einem „**optisch qualitativ schlechten Eindruck**“ der Gleisanlagen. Dies bedeutet, dass die gestiegenen Kosten nicht auf neuen Erkenntnissen zum Streckenzustand basieren, sondern rein auf der optischen Bewertung der Gutachter beruhen. Dazu kommt, dass laut den Gutachtern von StadtLandBahn die Standards für den Regel-SPNV durch BPB zu hoch angesetzt wurden, und dadurch auch für den Unterbau deutlich zu hohe Anforderungen angesetzt wurden. Entgegen der damaligen Aufgabenstellung hatte BPB hier die Strecke nach den Richtlinien der DB geplant, obwohl stets von einem Betrieb als sog. NE-Bahn ausgegangen wurde.

Auf Basis der von BPB ermittelten Zahlen wurde die durch BPV im Jahr 2009 erstellte Nutzen-Kosten-Untersuchung aktualisiert. Durch die aktualisierten Kosten (die Nutzenseite wurde nicht aktualisiert) verschlechterte sich der ermittelte NKU-Faktor von guten 1,79 auf nun nur noch 0,37. Die zuvor von BPB ermittelten Kosten sollten gemäß Auftrag von BPV ohne weitere Prüfung übernommen und nicht hinterfragt werden.

Im Endeffekt bedeutet dies, dass hier neue Zahlen, für die es keine plausible Begründung gibt, ohne weitere Prüfung übernommen werden mussten.

Strecke der Eifelquerbahn bei Daun und Dockweiler-Dreis - Weite Teile der Strecke sind auf Stahlschwellen verlegt, welche von den Gutachern als besonders langlebig bezeichnet werden.

Eine hinreichende Begründung, warum und welcher Abschnitt erneuert werden müsste, liefern weder die Gutachter von BPB noch StadtLandBahn. Immerhin setzten die Gutachter von StadtLandBahn als ersten Schritt eine Messzugfahrt an, um die Sanierungsabschnitte genauer festzulegen. Und gerade diese Messzugfahrt wäre eine Grundvoraussetzung für eine zuverlässige und abschnittsgenaue Ermittlung der nötigen Maßnahmen. Eine solche Messfahrt hat aber nie stattgefunden. Je nach angesetzter Maßnahme ergibt sich hier ein erhebliches Einsparpotenzial, wie bei der Auswertung weiterer Reaktivierungsgutachten zu anderen Strecken festzustellen war.

3.) Sind die veranschlagten Kosten für einen reinen touristischen Verkehr gerechtfertigt und überhaupt nötig?

Neben den Gutachten von BPV und BPB zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV haben wir uns auch das Gutachten von StadtLandBahn zur Reaktivierung für touristische Verkehre angeschaut. Dort gehen die Gutachter von Kosten in Höhe von immerhin noch 24 Millionen Euro aus.

Die Ausführungen der Gutachter von StadtLandBahn und die veranschlagten Kosten sind auf den ersten Blick plausibel. Insbesondere dann, wenn man berücksichtigt, dass es sich um eine Strecke handelt, auf der es einen nicht unerheblichen Investitionsstau gibt. Das Gutachten von StadtLandBahn war darüber hinaus so ausgelegt, alle in den nächsten 15 Jahren möglicherweise anfallenden Kosten zu berücksichtigen. Dies geschah sicherlich aufgrund der sich zu dieser Zeit in Ausarbeitung befindlichen Verwaltungsvorschrift (VV) NE-Bahnen, die eine Bindungsfrist von 15 Jahren für entsprechende Gesamtmaßnahmen vorsieht. Hierbei ist eine Förderung durch das Land in Höhe von 85 Prozent der Reaktivierungskosten möglich, sofern die Strecke durch die Kommunen gepachtet oder gekauft würde, die restlichen 15 Prozent

sind durch die Kommunen selbst zu tragen. Hier besteht allerdings auch die Möglichkeit, diesen Anteil mit Eigenleistungen zu verrechnen und es gilt zu klären, inwieweit diese auch durch den Verein für die Kommunen erbracht werden können.

Die im Gutachten von StadtLandBahn veranschlagten Kosten würden die Eifelquerbahn auf ein Niveau heben, welches über den Bedarf für eine rein touristische Nutzung deutlich hinausgeht. Es wäre zwar die ideale Voraussetzung für eine spätere Reaktivierung der Strecke im SPNV. Die damit verbundenen Mehrkosten wären aber nur dann gerechtfertigt, wenn man die Reaktivierung der Strecke im SPNV in absehbarer Zeit folgen lassen wollte. Diese Option würde durchaus bestehen, da eine spätere Reaktivierung im regulären SPNV ausdrücklich als unschädlich für eine Förderung der Gesamtmaßnahme im Rahmen der VV NE-Bahnen ausgewiesen wird.

Wenn man hingegen nur eine reine Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre anstrebt, sind viele dieser Maßnahmen für einen Betrieb überflüssig. So wird in Gutachten zu anderen Strecken beispielsweise darauf hingewiesen, dass eine Sicherung von Bahnübergängen mit starkem Verkehr (über 2.500 Kfz/Tag), nach Klärung mit den Aufsichtsbehörden, auch durch mitfahrendes Zugpersonal (sog. Postensicherung) möglich wäre. Auch ist die Notwendigkeit einer Reihe weiterer, im Gutachten aufgeführter Maßnahmen für einen reinen Touristikverkehr entweder generell oder in der angesetzten Höhe zu hinterfragen.

Auf Basis dieser Erkenntnisse kann man die eingangs aufgeworfene Frage mit einem deutlichen **„Nein“** beantworten.

FAZIT

Am Ende bleibt nur die Feststellung, dass die Gutachten zwar eine Menge Zahlen liefern, aber viele dieser Zahlen nur auf Vermutungen oder überzogenen Vorgaben beruhen. Gerade das Gutachten von BPB wirft hier große Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Zahlen auf, aber auch das StadtLandBahn Gutachten hinterlässt gewisse Zweifel, ob die dort veranschlagten Maßnahmen wirklich alle für eine touristische Reaktivierung erforderlich sind. Es entsteht der Eindruck, dass mit den Vorgaben der Auftraggeber ganz klar ein Kaputtrechnen der Reaktivierung beabsichtigt war. Einen beispielhaften Einblick in die Zahlen ermöglicht Anhang 2.

Potenziale erkennen

Neben den Gutachten zur Reaktivierung wurde durch die Natur- und Geopark Vulkaneifel GmbH eine Potenzialanalyse im Hinblick auf eine mögliche touristische Nutzung der Eifelquerbahn bei der BTE Tourismus und Regionalberatung in Auftrag gegeben. Eines der Ergebnisse war, dass im Rahmen des bis 2012 gefahrenen Angebotes das Potenzial der Eifelquerbahn bei weitem nicht ausgeschöpft wurde. Das von BTE unterbreitete Konzept fand, aus bisher unbekannten Gründen, keinen Anklang bei den Kommunen.

Entscheidend für eine erfolgreiche touristische Nutzung der Eifelquerbahn sind allerdings überzeugende Konzepte, um das touristische Potenzial der Eifelquerbahn für die Vulkaneifel-Region zu heben. Zum einen gilt es, das Potenzial der mehr als 3,5 Millionen Übernachtungsgäste in unmittelbarer Nähe zur Eifelquerbahn zu nutzen, zum anderen gilt es auch, neue Gäste mit Hilfe der Eifelquerbahn zu den Ortschaften, Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke zu bringen. Somit erscheint ein Mix aus reiner Beförderungsleistung (von A nach B) und touristischen Kombiangeboten ein erfolgversprechender Weg zu sein.

Ein Blick über den Tellerrand zeigt, dass es hier bereits eine Reihe guter Ideen und Konzepte gibt, die sich auch auf die Region Vulkaneifel übertragen lassen.

- **Frühstücksfahrten**: Um die Menschen auch in die Orte zu bringen, bieten sich Frühstücksfahrten in Zusammenarbeit mit den Cafés vor Ort an. Die Fahrgäste können so zu ausgewählten Terminen eine Fahrt inkl. Frühstück buchen. Die Anreise erfolgt bequem über die Eifelquerbahn zum entsprechenden Bahnhof. Die Fahrgäste werden vor Ort persönlich in Empfang genommen und zum Café begleitet. Im Anschluss besteht die Möglichkeit eines Stadtbummels oder eines Spaziergangs, bevor im Laufe des Tages die Heimfahrt mit einem der planmäßig verkehrenden Züge angetreten werden kann.

- **Geführte Wanderungen**: In der Vulkaneifel werden regelmäßig unzählige geführte Wanderungen angeboten. Hier bietet sich die Möglichkeit, diese mit einer Anreise per Bahn zu verbinden. Die Fahrgäste können so am Bahnhof durch den entsprechenden Guide persönlich in Empfang genommen werden und beginnen die Wanderung direkt am Bahnhof. Die Touren sollten so ausgelegt sein, dass den Fahrgästen im Anschluss

immer noch die Zeit bleibt, ein wenig auch die Stadt zu erkunden und immer noch die Möglichkeit zu haben, die Heimreise mit der Bahn anzutreten. Eine weitere Möglichkeit wäre das Angebot von **Stadtführungen**.

Blick auf das Ulmener Maar(Juni 2019)

- **Veranstaltungszubringer**: Scheunenfest, Ostermarkt, „Daun spielt!“ oder die Laurentiuskirmes, all dies sind Veranstaltungen in der Region, bei denen die Bahn als Zubringer fungieren kann. Mit einem auf die jeweiligen Veranstaltungen angepassten Fahrplan haben die Besucher dadurch die Möglichkeit, diese auch ohne Auto einfach und umweltfreundlich erreichen zu können. Hierbei sollte den Gästen auch die Möglichkeit gegeben werden, bis zum Ende der Veranstaltung immer noch mit der Bahn die Heimreise antreten zu können.

- **Kulinarische Angebote**: In Zusammenarbeit mit der örtlichen Gastronomie besteht die Möglichkeit, besondere kulinarische Angebote zu realisieren. So können saisonale Highlights, z.B. Spargelfahrten oder auch spezielle Eifler Spezialitäten angeboten werden. Der Fahrgast kann direkt mit der Buchung der Fahrt auch das kulinarische Angebot buchen.

- **Eventfahrten**: Viele Bahnen bieten besondere Fahrten zu speziellen Anlässen an. So gibt es z.B. die Nikolausfahrten, bei denen der Nikolaus während der Fahrt in den Zug steigt und den Kindern eine kleine Nikolaustüte überreicht und die Kinder auch die Möglichkeit bekommen, dem Nikolaus ein Gedicht aufzusagen. Weitere Möglichkeiten wären spezielle Angebot z.B. zu Ostern mit anschließender Ostereiersuche oder eine Gruselfahrt zu Halloween.

- **Tourbahnhof**: Der Bahnhof als Startpunkt des Familienausflugs. An allen Stationen sollten hierzu Informationstafeln mit den möglichen Ausflugszielen und den Angeboten der jeweiligen Stadt aufgestellt werden. Hierzu gehören auch Informationen über die Länge der jeweiligen Strecke und den geschätzten Zeitaufwand, damit der Fahrgast die Tour so planen kann, dass er bequem die Heimreise mit der Bahn antreten kann.

- **Reisebus Station**: Dass Bus und Bahn sich sehr gut ergänzen, zeigt das Beispiel des Vulkan-Expreß. Hier sind die Fahrten mit der Brohltalbahn ein Highlight des Angebots vieler Reise-Veranstalter und in deren Veranstaltungskonzept integriert. Dies bringt das ganze Jahr über zahlreiche Touristen in die Region und hilft, eine Grundauslastung der Züge sicherzustellen.

- **Ferienparks**: Die zahlreichen Gäste der Ferienparks in der Region sind regelmäßig auf der Suche nach interessanten Tagesausflügen. In Zusammenarbeit mit den Parkbetreibern können hier spezielle Angebote für die Parkgäste gestaltet werden.

Dies sind nur einige Beispiele und Ideen, wie die Region von einer reaktivierten Eifelquerbahn profitieren kann. Es lässt sich hier sicherlich eine Reihe weiterer interessanter Angebot gestalten.

Eifelquerbahn 2.0: Neustart mit fairen Chancen

Die detaillierte Betrachtung der Gutachten zur Reaktivierung der Eifelquerbahn hat eines gezeigt: Eine faire Chance zur Reaktivierung der Eifelquerbahn hat es bisher nicht gegeben. Wie die weitere Betrachtung der durch die Kommunen ins Spiel gebrachten Alternative des Radweges und der Potenziale einer Reaktivierung der Eifelquerbahn gezeigt haben, würde die Region von einer Reaktivierung der Eifelquerbahn profitieren.

Auf Basis der vorliegenden Informationen kommen folgende Varianten einer Reaktivierung in Frage:

1. Privat organisierte Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre in Zusammenarbeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), einem Eisenbahn-verkehrsunternehmen (EVU) und Verein (Modell Brexbachtalbahn).
2. Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre unter kommunaler Trägerschaft unter Einbeziehung eines EIU, eines EVU und des Vereins, **ohne** die Absicht einer weiteren Reaktivierung im SPNV.
3. Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre unter kommunaler Trägerschaft unter Einbeziehung eines EIU, eines EVU und des Vereins, **mit** der Absicht einer anschließenden Reaktivierung im SPNV.
4. Reaktivierung der Eifelquerbahn im SPNV unter Trägerschaft der Infrastruktur durch die Kommunen.

Die bisher im Raum stehenden Kosten wirken durch überzogene Anforderungen und Vorgaben nicht objektiv. Aufgrund dieser Tatsache erscheint eine neue Kostenschätzung für den Investitionsbedarf sowie eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung unter Anwendung der Standardisierten Bewertung (Version 2016) angebracht. Hierzu bietet die VV NE-Bahnen die Möglichkeit einer Förderung zur Entscheidungsfindung (Absatz 2.1.2). In dieser Untersuchung sollten die folgenden Punkte separat betrachtet werden:

- Aufteilung der Kosten nach der jeweiligen Variante (Reaktivierungsvarianten 1 – 4), dabei immer aufbauend auf der vorherigen Variante
- Separate Betrachtung der Kosten und des Nutzens, aufgeteilt auf die verschiedenen Abschnitte
    - Kaisersesch – Ulmen
    - Ulmen – Daun

    - Daun – Gerolstein (mit separater Betrachtung des Abschnitts Daun – Dockweiler für touristische Verkehre)
- Berücksichtigung der möglichen Kostenersparnis durch ehrenamtliche Eigenleistungen des Vereins bei der Infrastrukturpflege und beim (touristischen) Fahrbetrieb.

Auf Basis dieser Kostenschätzung gilt es eine Entscheidung zu treffen, welche der möglichen Varianten zur Reaktivierung weiterverfolgt werden soll.

Bei der Betrachtung der anfallenden Kosten gilt es zu berücksichtigen, dass speziell die Maßnahmen im Gleisbau nicht durch einen übermäßig hohen Verschleiß im regulären Betrieb, sondern durch den in den vergangenen Jahrzehnten aufgelaufenen Investitionsstau verursacht wurden. Auch dienen die Maßnahmen bei Variante 2 und 3 dazu, die Strecke soweit zu ertüchtigen, dass ein Betrieb für mindestens die nächsten 15 Jahre ohne größere Instandhaltungsmaßnahmen gewährleistet werden kann.

Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass eine Reaktivierung der gesamten Eifelquerbahn, bedingt durch die Brücke in Pelm, mehrere Millionen Euro kosten wird. Es ist aber nicht so, dass die Kosten hierzu alleine die Kommunen oder ein potenzieller privater Betreiber tragen müssten.

Das Land Rheinland-Pfalz fördert die Maßnahmen zur Reaktivierung oder Ertüchtigung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen mit bis zu 85 Prozent. Hierbei gilt es zu unterscheiden zwischen Einzelmaßnahmen, die durch einen privaten Betreiber oder Kommunen realisiert werden können und mit einem 50-prozentigen Zuschuss durch das Land gefördert werden, und den Gesamtmaßnahmen, welche nur durch die Kommunen umgesetzt werden können und mit bis zu 85 Prozent durch das Land gefördert werden. Weitere 15 Prozent der Kosten sind bei beiden Varianten durch die Kommunen zu tragen. Dieser 15-Prozent-Anteil der Kommunen fällt im Übrigen auch beim Bau des durch die Kommunen ins Gespräch gebrachten Radweges an.

Um die Gesamtmaßnahmen durch das Land fördern zu lassen, muss sich die Strecke im Besitz der Kommunen befinden. Hierzu ist es unerheblich, ob diese gekauft oder gepachtet wurde. Entscheidend ist, dass sich die Strecke für die Dauer der Fördermaßnahme (15 Jahre) im Besitz der Kommunen befindet.

Aber ist es Sinn und Zweck der Kommunen, eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, wie es vor einigen Jahren in der Presse gefragt wurde? Diese Frage ist jedoch irreführend, da es gar keine

Notwendigkeit gibt, dass die Kommunen den Betrieb der Strecke in Eigenregie durchführen. Nach Absatz 4.8 der Förderrichtlinie kann sich ein Antragsteller nach Absatz 3.1 (kommunale Gebietskörperschaft) einer qualifizierten juristischen Person des privaten Rechts, also eines EIU bedienen. Beide im aktuellen Ausschreibungsverfahren beteiligten Interessenten verfügen hierbei über die nötige Erfahrung und Genehmigung nach §6 AEG.

Um die erkannten Potenziale entfalten zu können, bedarf es nicht unbedingt der sofortigen Reaktivierung der kompletten Strecke; so können diese auch bereits mit einer teilweise reaktivierten Strecke ihre Wirkung entfalten.

Aus diesem Grund empfehlen und verfolgen wir eine schrittweise Reaktivierung der Eifelquerbahn, in Kaisersesch beginnend und abschnittsweise nach Westen fortschreitend.

Die vorgestellten Ideen können in enger Kooperation mit den in den Verbandsgemeinden aktiven Gewerbe- und Verkehrsvereinen, der Gesundland Vulkaneifel GmbH und weiteren Unternehmen realisiert werden.

Auch für das Problem der gesperrten Kyllbrücke in Pelm lassen sich mit kreativen Ideen Übergangslösungen finden. So wäre eine Verknüpfung der Eifelquerbahn mit dem Bahnhof Gerolstein über die Einbeziehung der Buslinie 500 zwischen Hohenfels und Gerolstein denkbar. Alternativ wäre darüber hinaus zu prüfen, ob sich ein provisorischer Haltepunkt in Brückennähe einrichten lässt. Von der anderen Seite her besteht die Möglichkeit, bei entsprechendem Bedarf, die Güterverladestelle in Pelm zu reaktivieren und von Gerolstein aus zu bedienen.

So bleibt als Fazit, dass eine reaktivierte Eifelquerbahn eine enorme Wertschöpfung für die Region bedeuten kann. Hierzu bedarf es allerdings der gemeinsamen Anstrengung aller Akteure, um die vorhanden Potenziale entfalten zu können.

Die Voraussetzungen dafür sind so gut wie lange nicht mehr.

Freie Fahrt für die Eifelquerbahn !

In Anbetracht der Tatsachen

- eines bestehenden Beschlusses des ZSPNV-Nord zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für den SPNV im Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein,
- einer bereits erfolgten Investition von ca. 3 Millionen Euro in die Infrastruktur im Abschnitt Kaisersesch – Ulmen vor ca. 10 Jahren,
- einer mehr als zweifelhaften Kostenermittlung zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV unter Ansatz übertriebener technischer Standards,
- der anstehenden Verkehrswende und des gestiegenen Bedarfs einer Alternative zum Individualverkehr,
- eines bestehenden Interesses mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen an der Übernahme der Strecke,
- einer aktiven Unterstützung durch die Mitglieder des Eifelquerbahn e.V.,
- einer Absichtserklärung der Landkreise und Verbandsgemeinden, die Strecke zu erwerben um diese als Ganzes zu erhalten,
- einer Investitionsbereitschaft von 15 – 20 Millionen Euro in die Eifelquerbahn durch die Landkreise und Verbandsgemeinden (vgl. Radweg)

fordern wir den **Ausruf eines *Aktionsplans Eifelquerbahn* mit der Zielsetzung einer Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV** unter Zusammenarbeit der angrenzenden Landkreise und Verbandsgemeinden, interessierter Eisenbahnunternehmen und dem Eifelquerbahn e.V.

Prellbock in Kaisersesch
Startpunkt für die Arbeiten zur Reaktivierung

Anhang 1: Die Eifelquerbahn in Zahlen

Die Eifelquerbahn im Abschnitt Kaisersesch bis Gerolstein in Zahlen, das sind knapp 52 Kilometer Strecke, 62 Bahnübergänge, 15 Weichen, 44 Gewölbedurchlässe, 35 Rohrdurchlässe, 28 Stützmauern, 37 Eisenbahn- und 6 Straßenbrücken.

Es sind aber auch die herrlichen weiten Landschaften der Vulkaneifel, Stadtzentren, dunkle Wälder und die zahlreichen Maare der Vulkaneifel, einer Region also, die viel zu bieten hat und der eine reaktivierte Eifelquerbahn viel bieten kann.

Aber widmen wir uns nun einmal der Eifelquerbahn im Detail:

- **52 km Strecke**: Aufgrund der Lage der Eifelquerbahn bedeutet dies vor allen Dingen viel Natur rechts und links der Strecke. Und diese muss für eine Reaktivierung der Strecke erst einmal wieder auf das nötige Maß zurückgeschnitten werden. Auch schlägt sich hier der Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte in den Kosten zur Streckensanierung nieder. Mit Ausnahme des Abschnitts Kaisersesch – Ulmen sind größere Instandsetzungen in den vergangenen Jahrzehnten ausgeblieben.

Eifelquerbahn zwischen Laubach und Uersfeld (Mai 2019)

Auch dies ist die Eifelquerbahn zwischen Laubach und Uersfeld (Mai 2019)

- **62 Bahnübergänge**: Nicht einmal 1 km liegt im Schnitt zwischen den einzelnen Bahnübergängen entlang der Strecke. Diese große Dichte an Bahnübergängen zieht auch erhebliche Kosten nach sich, zumindest wenn es nach dem BPB-Gutachten zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im SPNV geht. Bei einem Großteil der Bahnübergänge handelt es sich um Feldwege, die bei entsprechendem Freischnitt der Sichtdreiecke sehr gut

einzusehen sind und keiner aufwändigen Sicherung bedürfen. Auch gilt es zu prüfen, welche Bahnübergänge heutzutage überhaupt noch benötigt werden und welche mittlerweile entbehrlich geworden sind. Dies kann z.B. Feldwegübergänge betreffen, die den Landwirten früher kurze Wege zum Feld ermöglichten, in Zeiten leistungsfähigerer Traktoren aber nicht mehr so entscheidend sind. Entlang der Strecke existieren 5 technisch gesicherte Bahnübergänge, deren Ausstattung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden muss, bei 3 weiteren Bahnübergängen wird eine technische Sicherung sehr empfohlen und 2 zusätzliche Bahnübergänge könnten für einen vereinfachten Ablauf ebenfalls technisch gesichert werden.

Bahnübergang am Feldweg kurz vor Ulmen (Mai 2019)

Sanierter Bahnübergang bei Dockweiler-Dreis (April 2019)

- **15 Weichen**: Mehr sind auf der Eifelquerbahn nicht übrig geblieben. Einzig die Bahnhöfe in Ulmen und Daun bieten noch die nötigen Gleisanlagen für Zugkreuzungen und besitzen darüber hinaus auch noch ein Ladegleis für mögliche Güterverkehre. Ein weiteres Ladegleis existiert noch in Pelm bei Gerolstein. Vor 20 Jahren verfügte der Bahnhof Dockweiler-Dreis ebenfalls noch über Kreuzungsmöglichkeiten, so dass zwischen Kaisersesch und Gerolstein alle 10-16 Kilometer eine Kreuzungsmöglichkeit gegeben war. Im Rahmen der Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV ist die Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Dockweiler-Dreis sowie einer zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeit in Hohenfels geplant. In den ehemaligen Bahnhöfen Uersfeld (Höchstberg) und Utzerath ist jeweils nur noch eine Weiche ohne angeschlossenes Gleis vorhanden.

Einfahrtsweiche Kaisersesch aus Richtung Ulmen (März 2019)

Weiche im Bahnhof Daun (März 2019)

- **79 Durchlässe**: Die zahlreichen Durchlässe entlang der Strecke sorgen dafür, dass Wasser kontrolliert durch bzw. vom Bahndamm weg geleitet wird. Diese Durchlässe gilt es allesamt freizulegen und durchzuspülen, damit diese wieder problemlos das anfallende Niederschlagswasser aufnehmen können. Vereinzelt sind darüber hinaus kleinere Ausbesserungsarbeiten an diesen durchzuführen.

- **12 bzw. 13 Haltepunkte und Bahnhöfe**: Entlang der Eifelquerbahn gibt es aktuell 4 Bahnhöfe und 9 Haltepunkte. Im Rahmen einer Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV sind die Schließung des Haltepunktes Utzerath sowie der Ausbau der Haltepunkte Dockweiler-Dreis und Hohenfels zu Kreuzungsbahnhöfen geplant. Die bestehenden Bahnhöfe in Ulmen und Daun sollen darüber hinaus weiterhin für den Güterverkehr zur Verfügung stehen.

Bahnhof in Ulmen (April 2019)

Ehemaliger Bahnhof in Darscheid (März 2019)

- **28 Stützmauern**: Insgesamt 28 Stützbauwerke existieren entlang der Strecke. Bei diesen gilt es den Bewuchs vorsichtig, wenn möglich inklusive der Wurzeln, zu entfernen. Anschließend sind hier herausgebrochene Steine wieder einzusetzen und neu zu verfugen.

- **43 Brücken**: Neben dem großen Problemfall, der Kyllbrücke in Pelm, gibt es weitere 42 Brücken auf der Eifelquerbahn. Die Kyllbrücke wurde im 2. Weltkrieg zerstört, anschließend als Provisorium wieder aufgebaut und in den 70er Jahren saniert, aber sie ist nicht das einzige Provisorium, welches bis heute überdauert hat. Darüber hinaus ist die Lieserbrücke, kurz hinter dem Bahnhof Daun in Fahrtrichtung Gerolstein, ein weiteres Provisorium, welches schon etliche Jahrzehnte überdauert hat. Bei den weiteren Brücken bedarf es primär einer Beseitigung des Bewuchses mit anschließender Ausbesserung der Fugen, einige wenige Brücken bedürfen einer Abdichtung der Fahrbahnwanne oder des Einbaus einer Drainage.

Brücke bei Darscheid (Mai 2019)

Brücke bei Pelm (Juni 2019)

Anhang 2: Ein kleiner Einblick in die Gutachten

Nachdem nun schon so viel über die Gutachten geschrieben wurde, möchten wir hier einen kleinen Einblick geben. Dazu haben wir uns des Gutachtens von StadtLandBahn zur Reaktivierung der Eifelquerbahn für touristische Verkehre bedient.

In Anlehnung an die Resolution der Landkreise und Kommunen zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären SPNV aus dem Jahr 2017 haben wir versucht, die Kosten entsprechend der 3 Streckenabschnitte aufzuschlüsseln. Im Detail ist hier die Rede von:

- Kaisersesch – Ulmen
- Ulmen – Daun
- Daun – Gerolstein

Wir haben uns den ersten beiden Abschnitten im Detail gewidmet und versucht, die Zahlen auf diese aufzuteilen. In den meisten Fällen war dies relativ einfach, da die einzelnen Maßnahmen im Gutachten mit der entsprechenden Kilometerangabe versehen waren. Bei einigen wenigen Sanierungsfällen war es nur möglich, die Kosten anteilig auf die Streckenkilometer aufzuteilen.

Allen Interessierten stehen die Gutachten, nach einer einfachen Registrierung per Email, zum Download auf unserer Homepage zur Verfügung.

	BPV 2009	**BPB 2012**	**SLB 2012***
Sicherungstechnik	518.000 €	1.553.465 €	2.581.420 €
Bahnübergänge	787.300 €	5.174.946 €	1.181.400 €
Fernmeldeanlagen	780.000 €	1.773.793 €	152.900 €
Kabeltiefbau	2.300.000 €	2.940.317 €	
Oberbau	6.700.000 €	15.737.297 €	8.113.600 €
Bahnsteige	1.150.000 €	2.433.696 €	396.000 €
Ingenieurbauwerke	4.850.000 €	4.123.439 €	6.114.200 €
Stützbauwerke		447.853 €	309.100 €
Erdbauwerke	455.000 €	404.328 €	140.800 €
Grunderwerb		30.657 €	
Planung & Vorbereitung	1.754.030 €	6.457.953 €	2.332.000 €
Gesamt	**19.294.330 €**	**41.077.744 €**	**21.321.420 €**

Übersicht der Gesamtkosten nach Gutachten
* SLB beinhaltet 6 Millionen Euro an Risiko- und Bedarfspositionen

Kaisersesch – Ulmen

Dieser 16 km lange Abschnitt wurde in der Zeit von 2007 – 2009 für knapp 3 Millionen Euro saniert. Für die Wiederaufnahme der touristischen Verkehre wären laut Gutachten weitere 2,65 Millionen Euro zu investieren, darin enthalten sind auch einige „Nice-to-have“-Maßnahmen und zusätzliche Risikopositionen im Gleisbau.

Als größte Einzelposition ist hier die Modernisierung der bestehenden technischen Sicherungsanlagen mit einem Gesamtvolumen von ca. 450.000 Euro enthalten. Weitere größere Positionen sind die Vegetationsarbeiten mit ca. 330.000 Euro, ca. 340.000 Euro für den Schwellenwechsel auf 1 km aufgrund der dort verbauten wartungsintensiven Gleisklammern und ca. 220.000 Euro für die zusätzliche technische Sicherung von 2 weiteren Bahnübergängen. Insgesamt sind etwa 610.000 Euro für 2 zusätzliche „Nice-to-have“-Optionen sowie als Risikopositionen enthalten.

Bahnhof Kaisersesch (Mai 2019)

Blick auf Ulmen (März 2019)

Maßnahme	Kosten (laut SLB Gutachten)
Messzugfahrt & Gutachten	26.900 EUR
Rückbau Telegrafenmasten	39.920 EUR
Vegetationsarbeiten (inkl. Sichtdreiecke)	227.570 EUR
Bahnseitengraben räumen	77.800 EUR
Durchlässe freilegen und reinigen	33.120 EUR
Spannklemmengleis (1km) Schwellen tauschen	336.300 EUR
Weiche Uersfeld ausbauen	10.760 EUR
Schienen schleifen	205.260 EUR
Instandsetzung Brücke (km 45,445)	142.780 EUR
Brücke sanieren (km 45,925)	26.900 EUR
Brücke sanieren (km 51, 872)	99.510 EUR
Inbetriebsetzung Bahnübergänge (km 52,320 & 58,374)	26.900 EUR
Sanierung Bahnhof Ulmen	80.690 EUR
Neubau Bahnsteig Höchstberg (km 53,700)	80.690 EUR
Technische Erneuerung Bahnübergänge (km 52,320 & 58,374)	414.340 EUR
Technische Sicherung Bahnübergang (km 47,820)	134.470 EUR
Technische Sicherung Bahnübergang (km 53,277)	84.720 EUR
Technische Sicherung Bahnübergang (km 49,470) (Optional)	*114.620 EUR*
Technische Sicherung Bahnübergang (km 57,626) (Optional)	*76.650 EUR*
Kilometertafeln	5.000 EUR
Gleisbau (Risikopositionen)	*417.970 EUR*
GESAMT (brutto)	**2.662.870 EUR**
Davon Bedarfs-/Risikopositionen	**609.240 EUR**

Detaillierte Aufstellung der Kosten (laut SLB Gutachten) für den Abschnitt Kaisersesch - Ulmen

Ulmen – Daun

Die Gesamtlänge dieses Abschnitts beträgt insgesamt 13 km und die Gesamtkosten der veranschlagten Maßnahmen belaufen sich hier auf ca. 4,35 Millionen Euro, wobei etwas mehr als 1,5 Millionen Euro als Risikopositionen eingerechnet sind. Als größte Einzelpositionen sind in diesem Abschnitt die Erneuerung der technischen Sicherungsanlagen mit ca. 375.000 Euro, die Vegetationsarbeiten mit ca. 265.000 Euro, die Sanierung der Bahnanlagen im Bahnhof Daun mit ca. 420.000 Euro sowie Gleissanierungen mit ca. 1,2 Millionen Euro enthalten. Ein Großteil der Risikopositionen bezieht sich dabei auf mögliche weitere Gleissanierungen.

Kurz vor Daun (April 2019)

Bahnhof Daun (März 2019)

Maßnahme	Kosten (laut SLB Gutachten)
Messzugfahrt & Gutachten	26.900 EUR
Rückbau Telegrafenmasten	31.950 EUR
Vegetationsarbeiten (inkl. Sichtdreiecke)	184.900 EUR
Bahnseitengraben räumen	63.220 EUR
Durchlässe freilegen und reinigen	26.910 EUR
Weiche Utzerath ausbauen	10.760 EUR
Schienen schleifen	166.780 EUR
Gleisbau	1.078.800 EUR
Brücke sanieren (km 59,966)	13.450 EUR
Brücke sanieren (km 60,080)	56.300 EUR
Brücke sanieren (km 63,111)	14.000 EUR
Brücke sanieren (km 63,581)	63.310 EUR
Brücke sanieren (km 66,375)	10.220 EUR
Brücke sanieren (km 69,090)	47.080 EUR
Brücke sanieren (km 71,037)	57.670 EUR
Inbetriebsetzung Bahnübergang (km 62,600)	13.450 EUR
Wartehäuschen HP Berenbach	13.450 EUR
Wartehäuschen HP Utzerath	13.450 EUR
Sanierung Bahnhof Daun	369.800 EUR
Instandsetzung Stützbauwerk (km 59,348)	13.780 EUR
Instandsetzung Stützbauwerk (km 59,372)	2.700 EUR
Sanierung Stützbauwerk (km 62,880)	26.900 EUR
Technische Erneuerung Bahnübergang (km 62,600)	349.100 EUR
Technische Sicherung Bahnübergang (km 57,626) (Optional)	*76.650 EUR*
Kilometertafeln	4.040 EUR
Gleisbau (Risikopositionen)	*1.564.400 EUR*
GESAMT (brutto)	**4.299.970 EUR**
Davon Bedarfs-/Risikopositionen	**1.641.050 EUR**

Detaillierte Aufstellung der Kosten (laut SLB Gutachten) für den Abschnitt Ulmen – Daun

Daun – Gerolstein

Aufgrund der bekannten Problematik der Brücke in Pelm sowie weiterer zusätzlicher Maßnahmen, die nur diesen Bereich betreffen, haben wir auf eine detaillierte Bewertung dieses westlichen Abschnitts erst einmal verzichtet. Im Detail geht es hierbei um die folgenden Maßnahmen:

- Sanierung oder Neubau der Lieserbrücke bei Daun
- Austausch des 610m langen Stoßlückengleises im Haltepunkt Dockweiler-Dreis
- Schwellensanierung auf einem 11,8km langen Abschnitt zwischen Dockweiler-Dreis und Gerolstein
- Sanierung oder Neubau der Kyllbrücke bei Pelm

Eifelquerbahn bei Daun-Rengen (April 2019)

Eine mögliche Option wäre die Verlängerung der Verkehre zunächst nur bis Dockweiler-Dreis. Die Kosten hierfür liegen etwas unterhalb der veranschlagten Kosten im Bereich Ulmen – Daun, hauptsächlich bedingt durch den o.g. Neubau der Lieserbrücke bei Daun und dem Austausch des Stoßlückengleises am Haltepunkt Dockweiler-Dreis. Vom Gutachter wird allerdings nicht ausgeschlossen, dass eine Sanierung dieser Brücke möglich ist; zur Ermittlung der genauen Kosten wäre ein ausführliches Brückengutachten von Nöten. Auch wäre eine Verlängerung bis Hohenfels denkbar, um ab hier die Verbindung zum Bahnhof Gerolstein im Schienenersatzverkehr, z.B. durch Einbeziehung der RegioLinie 500, herzustellen.

Für eine vollumfängliche Reaktivierung gilt es eine Lösung für die gesperrte Kyllbrücke bei Pelm zu finden. Diese stellt mit veranschlagten 6 Millionen Euro zweifelsfrei den größten Posten dar; bei der Betrachtung der Kosten gilt es allerdings auch zu berücksichtigen, dass es sich hierbei immer noch um ein Nachkriegsprovisorium handelt, welches bereits seit über 70 Jahren in Betrieb ist.

Um hier eine genaue Abschätzung der Möglichkeiten vorzunehmen, werden noch weitere Unterlagen zur Brücke benötigt. Die bisher verfügbaren Unterlagen geben hier noch kein einheitliches Bild ab. So ergab eine TÜV-Untersuchung zu den Brückenüberbauten aus dem Jahr 2009 eine Einsatzmöglichkeit von noch mindestens 30 Jahren, wohin gegen das TÜV Gutachten aus dem Jahr 2014 die Brücke als nicht mehr verkehrssicher bezeichnet.

Hier bedarf es nun insbesondere der Unterlagen und Statik der Unterbauten, um weitere Untersuchungen vornehmen zu können. Anhand der hieraus resultierenden Erkenntnisse wird sich schlussendlich entscheiden, ob eine Sanierung der Brücke, zumindest für die Freizeitverkehre, umsetzbar und wirtschaftlich vertretbar ist.

Kyllbrücke bei Pelm (August 2019)

Quellenangabe

https://tourismus.eifel.info/2017/10/10/eifelquerbahn-wird-nicht-kommunal-fuer-touristische-verkehre-aktiviert/

https://www.stadtlandbahn.de/projekt/16/

https://www.veb.de/aktuelles/detail/Zum-31-12-2012-hat-die-VEB-den-Betrieb-auf-der-52-km-langen-Strecke-zwischen-Gerolstein-und-Kaisersesch-eingestellt-8L/

Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung – BPB Büro für Planung und Bauüberwachung im Verkehrswesen GmbH

Gutachten Reaktivierung Eifelquerbahn (Stand: 06.02.2014) – StadtLandBahn – Hochbau – Tiefbau – Bahnbau

Touristische Reaktivierung der Eifelquerbahn – Potenzialanalyse vom 22.12.2016 – BTE Tourismus- und Regionalberatung

Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein (Stand: 29.04.2010) – BPV Consult GmbH

Vulkan Echo – Ausgabe 15/2019 vom 13. April 2019

Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Bahnstrecke Blaufelden – Langenburg im Tourismusverkehr – NahverkehrsBeratung Südwest

Dokumentation zur Aufwandsabschätzung für eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke Dombühl – Dinkelsbühl – SWU Verkehr GmbH

Eifelquerbahn – Zahlen, Fakten, Mythen

Herausgeber:

Eifelquerbahn e.V.

Rosenstraße 3

56767 Kötterichen

Mail: info@eifelquerbahn.com

Internet: www.eifelquerbahn.com

Version 1.3.5 – Stand: 11.08.2019