

Der Eifelquerbahner



Ausgabe 1/2020

Reaktivierung ist wieder ein Thema
GVFG: Das Geld zur Eifelquerbahn Reaktivierung ist da
"Damals" - Eifelquerbahn im Winter 2012

Grußwort

Liebe Freunde der Eifelquerbahn,

im Grußwort zur letzten Ausgabe hatten wir es bereits kurz erwähnt: Die Eisenbahn gewinnt in Deutschland wieder mehr an Bedeutung.

Die Entwicklung auf Bundesebene hat dazu geführt, dass sich noch im Dezember 2019 der Vulkaneifel Kreistag in Daun einstimmig für eine Wiederaufnahme der Gespräche im Rahmen des Arbeitskreises zur Reaktivierung der Eifelquerbahn ausgesprochen hat.

Möglich gemacht hat dies eine Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, kurz GVFG. In dieser Ausgabe wollen wir uns den neuen Möglichkeiten im Rahmen des GVFG widmen und auf die Entwicklungen seit Ende November 2019 näher eingehen.

Wenn wir schauen, wo wir vor einem Jahr standen und wo wir jetzt sind, so kann man diese Entwicklung als überaus erfreulich bezeichnen. Aber trotz aller Fortschritte stehen wir noch am Anfang unserer Bemühungen und es gilt weiterhin gemeinsam konsequent am Vereinsziel einer Reaktivierung der Eifelquerbahn zu arbeiten.

Nun aber wünsche ich Ihnen viel Spaß mit unserer neuen Ausgabe „Der Eifelquerbahner“, Ihr

Impressum

Herausgeber

Eifelquerbahn e. V.
Sitz: Kötterichen

Vorstand

Jens Wießner (Vorsitzender)
Valentin Michels (stellv. Vorsitzender)

Verantwortlicher Redakteur

Jens Wießner, Rosenstraße 3,
56767 Kötterichen
Mail: info@eifelquerbahn.com

Fotos:

Georg Lochner, Jens Wießner

Mitgliedsbeiträge

36€ Einzelmitglieder
24€ Ermäßigt

Bank

Volksbank RheinAhrEifel

IBAN

DE84 5776 1591 1605 4193 00

Die Reaktivierung ist wieder ein Thema

Mit einem ganzen Bündel an Gesetzesmaßnahmen hat das Bundeskabinett am 6. November 2019 den Weg für eine Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Deutschland frei gemacht.

Kern dieser Maßnahmen ist die Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), welches erstmals die Förderung von Streckenreaktivierung vorsieht. Auf Basis dieser neuen Möglichkeit brachte die Fraktionsgemeinschaft von SPD und UWG im Kreistag Vulkaneifel einen Antrag zur Eifelquerbahn für die Sitzung am 16. Dezember 2019 ein.

Der Antrag, welcher die Kreisverwaltung aufforderte, sich um die Wiedereinsetzung des kommunalen Arbeitskreises zur Reaktivierung der Eifelquerbahn, unter Beteiligung der aktuellen Interessenten und des Eifelquerbahn e. V. zu bemühen, wurde ohne Gegenstimmen von allen im Kreistag vertretenen Parteien angenommen.

Bereits Anfang Januar 2020 erfolgte die Terminabstimmung zur ersten Sitzung des Arbeitskreises, welcher am 06. Februar 2020 zu seiner ersten Sitzung in den Räumen der Verbandsgemeinde Kaisersesch zusammenkommen sollte.

Die Teilnehmerrunde bestand aus Vertretern der Landkreise Cochem-Zell und Vulkaneifel, der Verbandsgemeinden Kaisersesch, Ulmen, Kelberg, Daun und Gerolstein, der Vulkan-Eifel-Bahn, der Eifelbahnverkehrsgesellschaft sowie der Brohltalbahnschmalspurbetriebsgesellschaft, den Landtagsabgeordneten von SPD, CDU und Grünen, dem Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie Vertretern des Eifelquerbahn e.V.



Der Bahnsteig am Bahnhof in Daun

Foto: Jens Wießner

Von Seiten der Brohltalbahn und Eifelbahn ging man auf den aktuellen Stand der Verhandlungen mit der DB Netz AG ein. Hier stehen auch nach mehr als 10 Monaten noch immer keine umfänglichen Unterlagen über die Strecke und deren Bauwerke zur Verfügung.

Im Anschluss erläuterte Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr VDV, die neuen Möglichkeiten im Rahmen des GVFG. Von Seiten des Eifelquerbahne. V. widmeten wir uns den letzten Jahren der Eifelquerbahn, den Möglichkeiten des GVFG und den Vorteilen, die eine Reaktivierung für die Region bedeuten.

Am Ende der Sitzung stand der Auftrag an den Zweckverband, die im Jahr 2009 bereits beschlossene Reaktivierung auf Basis der neuen Möglichkeiten im Rahmen des GVFG mit dem Ziel einer durchgehenden Verbindung von Gerolstein bis an die Rheinschiene zu prüfen.



Die Kyllbrücke bei Pelm - Als Hilfsbrücke nach 1945 neu aufgebaut, wurde sie das letzte Mal in den 70er Jahren saniert

Foto: Jens Wießner

Von Seiten des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Nord skizzierte Verbandsdirektor Thorsten Müller die Anforderungen an eine Reaktivierung der Eifelquerbahn.

Noch allerdings stehen in den Landkreisen und Verbandsgemeinden die Beschlüsse zum Radweg. Dies nahmen SPD Vulkaneifel und Cochem-Zell zum Anlass, alle interessierten Bürger Anfang März zu einer Informationsveranstaltung zur Eifelquerbahn nach Ulmen einzuladen.

Von dieser Veranstaltung, an der auch Vertreter der Brohltalbahn und des Eifelquerbahn e. V. teilnahmen, ging ein klares Signal aus: Es gilt nun von kommunaler Seite ein starkes Signal in Richtung Mainz zu senden und in den Kreistagen und Verbandsgemeinderäten einen klaren Entschluss für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn zu fassen.

Entsprechende Anträge sollen nun in die Verbandsgemeinderäte sowie den Kreistag Cochem-Zell eingebracht werden.

Damit wären die ersten Schritte gemacht, aber es müssen noch viele weitere folgen, bis es zu einer Reaktivierung der Eifelquerbahn kommen kann.

So laufen immer noch die Verhandlungen von Brohltalbahn und Eifelbahn mit der DB Netz AG zur Übernahme der Strecke. Wie in vielen anderen Bereichen, so hat die Corona-Epidemie auch Einfluss auf diese Gespräche genommen. Wann die Gespräche fortgesetzt werden können und somit auch endlich Einsicht in die Streckenunterlagen genommen werden kann, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Es liegt noch eine Menge Arbeit vor allen Beteiligten, aber der aktuell eingeschlagene Weg führt nun endlich in die richtige Richtung. Diesen gilt es nun konsequent weiter zu verfolgen, damit es schon bald in Kaisersesch nicht mehr heißt „Dieser Zug endet hier“.



Kurz vor Daun bietet sich dem Fahrgast ein Blick auf das Dauner Viadukt der ehemaligen Strecke Daun - Wittlich

GVFG - Das Geld zur Eifelquerbahn Reaktivierung ist da

Den wenigsten von uns wird es bisher etwas gesagt haben, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses eigentlich zum Ende des Jahres 2019 auslaufende Bundesgesetz regelt die Finanzierung von Verkehrsmaßnahmen auf kommunaler Ebene durch den Bund.



Noch wächst die Vegetation ungestört auf der Eifelquerbahn

Foto: Jens Wießner

In der bisherigen Fassung lag der Schwerpunkt auf der Finanzierung des Straßenbaus und damit zusammenhängender Maßnahmen, wie z.B. dem Bau von Omnibusbahnhöfen. Maßnahmen die Eisenbahn betreffend, konnten nur ab einem Volumen von mindestens 50 Millionen Euro im Rahmen des GVFG umgesetzt werden. Da lag die Eifelquerbahn aber leider darunter, trotz überzogener Kosten in den Gutachten.

Anstatt das GVFG nun zum Ende des Jahres 2019 auslaufen zu lassen, hat sich der Bund entschieden, das Gesetz zu überarbeiten und mit deutlich höheren Finanzmitteln auszustatten. Das Ergebnis ist ein Gesetz, welches ganz klar ein Ziel verfolgt: Die Stärkung und den weiteren Ausbau der Eisenbahn in Deutschland.

Im Rahmen des neuen GVFG werden nun gefördert

- Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart (bis zu 75 %)
- Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der nichtbundeseignenen Eisenbahnen (bis zu 75 %)
- Bau oder Ausbau von Seilbahnsystemen im ÖPNV (bis zu 75 %)
- Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken (bis zu 90 %)
- Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe (bis zu 90 %)
- Kapazitätserweiterungen von Schienenstrecken (bis zu 75 %)
- Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV (bis zu 60 %; befristet bis 2030)
- Grunderneuerungen von Verkehrswegen (bis zu 50 %; befristet bis 2030)

Was direkt auffällt, es werden nur noch Maßnahmen gefördert, die im Zusammenhang mit dem schienengebundenen ÖPNV stehen. Auch die Förderschwelle wurde deutlich gesenkt, von bisher 50 Mio. Euro auf nun, je nach Vorhaben, 30 bzw. 10 Mio. Euro.

Auch wurden die verfügbaren Mittel im Vergleich zum Vorjahr auf 665 Mio. Euro verdoppelt. Eine weitere Erhöhung folgt im Jahr 2021, so dass dann 1 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung stehen. Im Jahr 2025 erfolgt eine weitere Erhöhung auf dann insgesamt 2 Milliarden Euro jährlich.



Wie lange noch wird in Kaisersesch Endstation sein?

Foto: Jens Wießner

Mit der Aufnahme von Reaktivierungsvorhaben in die Liste der förderungsfähigen Vorhaben stehen nun erstmals Bundesmittel in nicht unerheblichem Umfang für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn zur Verfügung. So werden durch den Bund jetzt bis zu 90 % der Baukosten getragen.

Ein Blick auf die letzten offiziellen Zahlen macht deutlich, welche Ersparnis sich dadurch für das Land ergibt. So wurden im Gutachten aus dem Jahr 2012 Baukosten in Höhe von 34,4 Mio. Euro ausgewiesen; bei einer 90-prozentigen Förderung durch den Bund würde dieser knapp 31 Mio. Euro der Baukosten übernehmen.

Neben den reinen Baukosten fallen darüber hinaus noch Planungskosten sowie Grunderwerbskosten an. Auch an diesen Kosten beteiligt sich der Bund. So werden durch den Bund die Grunderwerbskosten ebenfalls mit bis zu 90 Prozent gefördert. Bei einem aktuell im Raum stehenden Kaufpreis von 426.633,41 Euro wären das mehr als 380.000 Euro.

Die ebenfalls anfallenden Planungskosten, laut letztem Gutachten immerhin 6,6 Mio. Euro, werden bis zu 10 Prozent, gerechnet auf die Bau- und Grunderwerbskosten, durch den Bund getragen. Bei Kosten von insgesamt 34,8 Mio. Euro würde der Bund somit 3,48 Mio. Euro Planungskosten tragen. Somit wären allerdings immer noch gut 3,1 Mio. Euro an Planungskosten durch das Land bzw. den Streckenbetreiber zu tragen.

Aber auch hier hat der Bundestag eine wichtige Änderung verabschiedet. Das Allgemeine Eisenbahn Gesetz (AEG) wurde dahingehend geändert, dass für Instandhaltungsmaßnahmen keine umfangreichen Vorplanungen

mehr erforderlich sind. Hierdurch lassen sich die Planungskosten deutlich senken, so dass man hier von einer Ersparnis von gut 50 Prozent der Kosten ausgehen kann.

Wenn wir nun alle Zahlen zusammenrechnen, kommen wir auf ca. 38,3 Mio. Euro Gesamtkosten, welche sich wie folgt verteilen würden:

- 34,8 Mio. Euro finanziert durch den Bund
- 3,4 Mio. Euro finanziert durch Land u.w.

Somit hat sich bestätigt, was Dr. Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr, beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bereits im Juni 2019 in Daun gesagt hat:

„Es wird nicht am Geld scheitern.“

Es muss im Eigeninteresse der Kommunen liegen, dass das Land die Eifelquerbahn schnellstmöglich in den Nahverkehrsplan aufnimmt und die nötigen Finanzmittel beim Bund beantragt, geht es hierbei doch um Fördermittel im 2-stelligen Millionenbereich, die hierdurch in die Region fließen würden.

Die Bereitschaft, sich auch von kommunaler Seite einzubringen, hat man bereits beim Beschluss zum Radweg gezeigt. Nun gilt es, diesen Beschluss den neuen Entwicklungen anzupassen und den Worten Taten folgen zu lassen, geht es doch um die Schaffung gleicher Lebensverhältnisse und die Stärkung des ländlichen Raumes.

SPNV Förderung 2020

Die im Rahmen des GVFG zur Verfügung stehenden Mittel steigen bis 2025 auf jährlich 2 Milliarden Euro. Reaktivierungsmaßnahmen werden dabei im folgenden Rahmen durch den Bund gefördert:

- 90% der Baukosten & Grunderwerbskosten
- 10% der Planungskosten, gerechnet auf Bau- und Grunderwerbskosten

Die Regionalisierungsmittel zur Bestellung der Verkehre wurden zum Jahr 2020 um 150 Mio. Euro erhöht. Auch für die Jahre 2021 und 2023 steht eine weitere Erhöhung um jeweils 150 Mio. Euro an. Darüber hinaus erfolgt eine Dynamisierung der Mittel um jährlich 1,8 % ab dem Jahr 2021.

"Damals" - Eifelquerbahn im Winter 2012

Was früher die Regel war, ist heute auch in der Eifel eher die Ausnahme: eine ordentliche Portion Schnee im Winter.

Das Jahr 2012 war mal wieder eines der Jahre, in denen es in der Eifel richtig weiß wurde. So hatte es Mitte Dezember kräftig geschneit. Just zu diesem Zeitpunkt stand eine Sonderfahrt von Gerolstein in Richtung Utzerath an.

Um den reibungslosen Ablauf der Charterfahrt gewährleisten zu können, galt es die Strecke vorher einmal zu inspizieren. So machte sich ein Team aus Gerolstein mit dem TVT 701 089 auf den Weg in Richtung Utzerath.

Damit, dass es sich hierbei um eine der letzten Fahrten auf der Eifelquerbahn für lange Zeit halten sollte, hatte sicherlich zum damaligen Zeitpunkt niemand gerechnet.



Bei Rockeskyll passierte der TVT 701 gerade einen der zahlreichen Feldwegs Bahnübergänge



Bei Daun-Rengen ging es weiter durch die verschneite Landschaft

Foto: Georg Lochner



Ziemlich ungemütlich war das Wetter zwischen Hohenfels und Betteldorf

Foto: Georg Lochner



Bei Betteldorf galt es, die Spurrillen des Bahnübergangs freizulegen

Foto: Georg Lochner



Der TVT 701 mit dem Dauner Viadukt im Hintergrund. Wo früher Züge verkehrten, sind heute in den Sommermonaten nur noch Radfahrer unterwegs

Foto: Georg Lochner



Hinter Darscheid waren die Gleise komplett unter dem Schnee verschwunden

Foto: Georg Lochner



Der Triebwagen wartete am Haltepunkt Utzerath auf die Fahrgäste

Foto: Georg Lochner

Eifelquerbahn

DER Anschluss für die Vulkaneifel



Unterstützen Sie unsere Bemühungen. Werden Sie jetzt Mitglied!
www.eifelquerbahn.com