

Der Eifelquerbahner



Sonderausgabe 2021

Reaktivierung der Eifelquerbahn - Der Fahrplan für ein attraktives Nahverkehrsangebot in der Vulkaneifel



Eifelquerbahn e.V.

| Inhaltsverzeichnis

Ein Blick in die Zukunft	Seite 4
Der Blick zurück Nahverkehr zwischen Auslaufmodell und Zukunftsvision	Seite 6
Fahrt frei nach Gerolstein Doch welcher Fahrplan macht Sinn?	Seite 9
Variante 1: Regional-Express Schnell und vernetzt vom Rhein in die Eifel	Seite 11
Variante 2: Regional-Bahn Solide Erschließung zwischen Gerolstein und Andernach	Seite 20
Zwei Varianten Welche trifft die Bedürfnisse unserer Region?	Seite 28
Und zusätzliche Züge? Sind Tourismus- und Güterverkehre möglich?	Seite 29
Am Anfang steht der Fahrplan Wie geht es weiter?	Seite 30



SPNV im Jahr 2021 - Dieseltriebwagen am aktuellen Endbahnhof in Kaisersesch

Foto: Jens Wießner

| Ein Blick in die Zukunft

Maurice (19), Dachdeckerlehrling aus Daun

Ich wohne in Daun und mache eine Ausbildung zum Dachdecker. Seit die Eifelquerbahn wieder fährt ist es für mich gar keine Frage mehr, wie ich zu meiner Fachschule in Mayen komme: Der Haltepunkt Mayen Mitte ist ein paar Fußminuten entfernt und der Zug bringt mich in 40 Minuten hin! Das ist wirklich richtig attraktiv geworden!



Lisa (23) und Steffi (24) aus Ulmen auf dem Weg zum Shopping

Shopping muss manchmal sein – nun sind wir mit der Bahn bequem und zuverlässig mitten im Zentrum! Klar, über die Autobahn geht es meist schneller, wenn wir die Parkplatzsuche in der City aber mit bedenken, ist der Unterschied gar nicht so groß. Nach Koblenz fährt der Zug nun ohne Umstieg – ab Ulmen in knapp einer Stunde und 20 Minuten. Vor einigen Wochen waren wir in der Kölner Messe auf der Gamescom, die 2 Stunden und 15 Minuten Fahrzeit waren absolut in Ordnung und bei nur einem Umstieg völlig stressfrei! Vor wenigen Jahren hatten wir dorthin noch stop & go auf der Autobahn und ein Vermögen fürs Parken ausgegeben!





Peter (43) mit Maria (39) und Tim (7) aus Essen: Urlaub in der Eifel



Urlaub bedeutet für uns Städter oft Erholung in der Natur, Ruhe und Bewegung! Die Eifel bietet dafür ideale Voraussetzungen – nun endlich auch wieder für die immer größer werdende Gruppe der bewusst auf ein Auto verzichtenden Menschen! Wir freuen uns riesig, nun auch die Vulkaneifel weit einfacher entdecken zu können! Am Samstag sind wir im InterCity ohne Umstieg aus dem Ruhrgebiet bis Andernach gefahren, wo nach einem bequemen Umstieg die Eifelquerbahn schon bereit stand – so unkompliziert wünscht man sich den Weg in den Urlaub. Übrigens, die Fahrradmitnahme war auch easy – mit Rad & Bahn sind wir nun auch vor Ort mobil! Gerade steigen wir in den Zug nach Ulmen um von dort entlang der wilden Endert zu wandern, für morgen steht ein Besuch im idyllischen Monreal auf dem Plan!

| Der Blick zurück

Nahverkehr zwischen Auslaufmodell und Zukunftsvision

Bis 1991 konnte man per Zug quer durch die Eifel von Andernach am Rhein bis hinauf nach Gerolstein reisen. „Reisen“ war dies zum Schluss allerdings immer weniger: Die vereinzelt Schienenbusse und wenigen Reisezüge wurden von Jahr zu Jahr weniger, hatten unattraktiv lange Fahrzeiten und zuletzt musste in Kaisersesch sogar umgestiegen werden. Die damalige Bundesbahn tat letztlich



Schienenbus im Juni 1990 auf der Kyllbrücke

Foto: Guido Walter

alles dafür, die wenigen verbliebenen Fahrgäste in die parallel fahrenden Bahnbusse oder direkt ins eigene Auto zu treiben. „Nur wer muss, fährt Bus“, ist ein verbreitetes Sprichwort und so ist inzwischen auch der durchgehende Bus von Gerolstein nach Mayen längst Geschichte – um von Ulmen nach Kaisersesch zu gelangen führt der Weg nun meist über Cochem...

Die Bemühungen zur Reaktivierung der Eifelquerbahn reichen bis zum Ende der 1990er Jahre zurück. Nach der Bahnreform und der folgenden Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) mit Übertragung der Zuständigkeit auf die Bundesländer wuchs das Interesse, den Nahverkehr attraktiv und für die Menschen zu gestalten. Schon 1998 wurde daher in einem ersten Gutachten die Wiederinbetriebnahme der Strecke Mayen – Gerolstein untersucht und im Mai 2000 zwischen Mayen und Kaisersesch auch umgesetzt! Im westlichen Abschnitt nach Gerolstein konnten kurz darauf zumindest touristische Fahrten an Wochenenden



Dampfzug bei Darscheid auf dem Weg in Richtung Gerolstein

Foto: Georg Lochner

realisiert werden.

Die zweite Stufe der Reaktivierung

zwischen Kaisersesch und Gerolstein wurde 2009 vom zuständigen Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord beschlossen und die Planungen in Auftrag gegeben. Bei diesen Planungen wurden allerdings Anforderungen an die Strecke gestellt, die – übertrieben gesagt – einen ICE-Betrieb in der Eifel ermöglicht hätten. Hinter den Kulissen sollte die Wiederinbetriebnahme also in jedem Fall verhindert werden! Das Buch wurde daher 2012 aufgrund der unterstellten teuren technischen Ausstattung der Strecke und daraus

intensive Bemühungen zur Rettung und Reaktivierung der Strecke! Das Verfahren läuft momentan noch. Parallel hat sich



31. Dezember 2012 - Der bisher letzte Zug verlässt den Bahnhof Kaisersesch in Richtung Gerolstein

Foto: Georg Lochner



Bis 2008 betrieb Transregio die Eifelquerbahn zwischen Andernach und Kaisersesch

Foto: Georg Lochner

folgender Unwirtschaftlichkeit zugeklappt... vorerst...

Mit den wachsenden Diskussionen um Klimaschutz und Verkehrswende ist das Thema nun aber aktueller denn je! Ausgelöst durch die Einleitung des Stilllegungsverfahrens für die Infrastruktur begannen im Frühjahr 2019

unser Verein gegründet mit dem Ziel, die Strecke wieder ans Netz zu bringen!

Nicht zuletzt durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit ist es gelungen, alle Parteien wieder an einen Tisch zu holen und das Projekt wieder aufs Gleis zu setzen! Der kommunale Arbeitskreis zur Reaktivierung der Eifelquerbahn tagt wieder, die Kreistage Vulkaneifel und Cochem-Zell haben per Kreistagsbeschluss den Zweckverband SPNV Nord mit einer neuen Untersuchung der Reaktivierung der Gesamtstrecke im täglichen SPNV beauftragt. Begünstigend wirkt dabei die neue Gesetzeslage, die für Reaktivierungen bestehender Bahnstrecken bis zu 90% Förderung aus

Bundesmitteln in Aussicht stellt!

Der Zweckverband hat inzwischen erste Überlegungen zu einem Angebots- und Fahrplankonzept entwickelt. Diese Planungen möchten wir zum Anlass nehmen um seitens des Eifelquerbahn e.V. mögliche Angebotskonzepte in die Diskussion einzubringen. Mit Unterstützung hauptberuflicher Nahverkehrsplaner aus unserem Mitgliederkreis haben wir verschiedene Fahrplanvarianten untersucht und ein Zukunftsszenario entwickelt, das der Vulkaneifel einen attraktiven neuen



Moderner Triebwagen mit Wasserstoffantrieb - Im Jahr 2024 soll der Probetrieb in Rheinland-Pfalz starten

Foto: Alstom

Verkehrsweg und den Anschluss an die „große weite Welt“ erschließt.

| Fahrt frei nach Gerolstein

Doch welcher Fahrplan macht Sinn?

Viele Wege führen nach Gerolstein, auf der Schiene macht aber nicht jeder Fahrplan Sinn. Die Fahrzeiten dürfen nicht zu lang sein und vor allem müssen an den Knotenpunkten Gerolstein, Andernach und Koblenz attraktive Anschlüsse zu den weiterführenden Zügen bestehen!



Bahnhof Gerolstein - Bisher nur Durchgangsbahnhof, vielleicht schon bald wieder der Knotenpunkt in der Eifel

Foto: Jens Wiefßner

Grundlage für all unsere Überlegungen ist der sog. „Integrale Taktfahrplan“ (ITF), wie er öffentlich auch unter dem Begriff „Deutschland-Takt“ diskutiert wird. Auf dieser Basis werden heutige Verkehrssysteme aufgebaut, mit der Garantie auf optimale Anschlüsse. Die Züge fahren somit nicht nur zu jeder Stunde zur gleichen Minute ab, sondern die Fahrpläne sind symmetrisch! Das bedeutet, dass ein

Fahrplan auf einer gedachten Achse auf einer Uhr zwischen den Ziffern 12 und 6 gespiegelt werden kann. Konkret: Fährt der Zug nach Gerolstein in Daun z.B. zur Minute 10 ab, kommt der Zug in die andere Richtung zur Minute 50 an! Erst dadurch funktionieren Anschlüsse in beiden Fahrtrichtungen identisch! Die Fahrzeit zwischen zwei Kreuzungsbahnhöfen, an denen sich die Züge zur vollen bzw. zur halben Stunde begegnen (Symmetrie!), ergibt sich hieraus bei einem Stundentakt stets mit etwa 28 Minuten.

Dies ist die Basis für unsere Planungen. Wir haben unter diesen Bedingungen einmal untersucht, welche Varianten somit für Sie als Fahrgast der



Einfacher Umstieg zwischen Bahn, Bus und Auto muss das Ziel sein

Foto: Jens Wiefßner

Eifelquerbahn die interessantesten sind.

Zwischen Andernach und Mayen bzw. Kaisersesch fahren heute die Linien RB 23 (Limburg – Koblenz – Andernach – Mayen) und RB 38 (Andernach – Mayen – Kaisersesch). Beide Linien könnte man theoretisch bis nach Gerolstein verlängern. Optimale Anschlüsse in Andernach sind dabei Bedingung für die Akzeptanz durch die Fahrgäste – aus diesem Grunde haben wir zunächst einmal für die RB 38 einen neuen Begegnungsbahnhof in Kottenheim (statt Mayen Ost) vorgesehen. Somit wird in Andernach in beiden Richtungen der

oder RB 38 über Kaisersesch hinaus bis nach Gerolstein auf Grundlage der bisherigen Streckengeschwindigkeiten. Beide Optionen führen leider nicht zu einem sinnvollen Fahrplan: Die Züge der RB 38 würden sich in Kottenheim, Kaisersesch, Darscheid und Hohenfels begegnen („kreuzen“) müssen und erreichen Gerolstein etwa zur Minute 41, so dass zu den Anschlüssen nach Köln und Trier Wartezeiten von über 20 Minuten entstünden. Bei der RB 23 ist es ähnlich – mit einer Ankunft in Gerolstein zur Minute 17 fehlt es heute völlig an Anschlüssen, erst mit Realisierung des „Deutschland-Takts“ bestünde zweistündlich ein Anschluss zu einem schnellen Regional-Express nach Köln oder Trier. Allerdings lägen hier die Zugkreuzungen mit Monreal, Ulmen und Dockweiler an wesentlich attraktiveren Stellen, wo Busanschlüsse leichter realisiert werden könnten.



Bahnhof Kottenheim im Abschnitt Mayen - Andernach

Foto: Jens Wießner

Rhein-Ruhr-Express (RRX) erreicht, während die RB 23 weiterhin umsteigefrei nach Koblenz durchfährt.

Auf dieser Basis haben wir zahlreiche Varianten untersucht, beginnend mit der Durchbindung der heutigen Linien RB 23

Aus diesen Überlegungen heraus sind zwei Vorzugsvarianten entstanden, die wir Ihnen nachfolgend präsentieren möchten.

Variante 1: Regional-Express

Schnell und vernetzt vom Rhein in die Eifel!

Es soll schnell durch die Eifel gehen! Kurze Fahrzeiten mit vergleichsweise wenigen Zwischenstopps garantieren einen attraktiven Fahrplan mit einem echten Zeitgewinn für die Menschen! In gut 1,5 Stunden gelangen Sie per Zug vom InterCity-Bahnhof Andernach bis hinauf nach Gerolstein mit dortigen Anschlüssen nach Köln und Trier. Koblenz wäre sogar ohne Umstieg erreichbar – und das jede Stunde von früh bis spät!



Regionalbahn in Andernach wartet auf ihre Abfahrt in Richtung Eifel

Foto: Jens Wießner

Begleiten wir einen Zug dieser Linie einmal vom Rhein in die Eifel:

Wie schon heute erreicht der Zug von Koblenz kommend den Bahnhof Andernach. Hier ist am Gleis 3 ein Fahrtrichtungswechsel notwendig um weiter in Richtung Eifel zu fahren.

Gleichzeitig steigen hier die Umsteiger aus Richtung Norden zu – sowohl die Regionalbahn aus Bonn/Köln als auch der InterCity aus Düsseldorf, Münster und Norddeich Mole haben direkten Anschluss an die Eifelquerbahn.



Langsamfahrstellen wie hier zwischen Mayen und Monreal müssen im Rahmen der Reaktivierung beseitigt werden

Foto: Jens Wießner

Weiter geht es in flottem Tempo. Das Auslassen der bisherigen Zwischenhalte Miesenheim und Kruft beschleunigt die Linie bis zum nächsten Knoten in Mendig, wo schon heute vertaktete Busanschlüsse z.B. zum Kloster Maria Laach erreicht werden. Ohne weiteren Zwischenhalt wird bald darauf Mayen Ost erreicht.

Die bisherigen kleineren Stopps werden weiterhin von den parallelen Zügen der Linie RB 38 (mit ggf. zwei Fahrten pro

Stunde) und den im sog. Linienbündel „Pellenz“ neu vertakteten Buslinien bedient. Das Auslassen dieser Halte bei den Gerolsteiner Zügen ist notwendig um innerhalb der oben beschriebenen 28 Minuten Fahrzeit von der Zugbegegnung bei Mendig über die eingleisige Strecke bis zum nächsten Kreuzungsbahnhof in Kaisersesch zu gelangen! Hierzu muss zwar auch die gefahrene Geschwindigkeit auf vsl. 80 km/h erhöht werden, mit jedem Haltverzicht spart der Zug zusätzlich etwa 2 Minuten ein.



Streckenabschnitt der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Laubach

Foto: Jens Wießner

Kaisersesch wird etwa zur vollen Stunde erreicht. Hier kommt nicht nur der Gegenzug entgegen, sondern es kann ein sog. „Vollknoten“ zur Minute 00 aufgebaut werden: Busse aus den umliegenden Ortschaften sowie aus Cochem kommen kurz vor der vollen Stunde am Bahnhof an und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder in alle

Richtungen davon – Umsteigen zwischen Zug und Bus leicht gemacht!

Ab jetzt geht es auf die neu reaktivierte Strecke! Nach wenigen Minuten stoppt der Zug am Haltepunkt Laubach, bevor ohne weiteren Halt bald Ulmen erreicht wird. Bis hierher sind wir ab Andernach noch keine Stunde unterwegs. Vor dem Bahnhof warten die Anschlussbusse der heutigen Linie 500 nach Alflen & Cochem sowie in Richtung Schalkenmehren! Zubringerbusse aus Uersfeld/Höchstberg, Berenbach und Kelberg haben zuvor Fahrgäste zum Umstieg auf den Zug nach Ulmen gebracht.



Bahnhof Daun - Beinahe 30 Jahre ist es her, das hier der letzte reguläre Personenzug gehalten hat

Foto: Jens Wießner

In nur 12 Minuten Fahrzeit führt die Reise nun weiter mit Halt in Darscheid in die Kreisstadt Daun! Seit Kaisersesch sind 28 Minuten vergangen – das heißt Zugbegegnung zur halben Stunde und

damit wieder die Möglichkeit zur Bildung eines Umsteigeknotens! Kurz vor den Zügen sind also die Busse aus Rengen/Kelberg, Manderscheid & Wittlich sowie die Stadtbusse eingetroffen – mit Anschluss untereinander und zu den Zügen! Kaum sind die Züge abgefahren, setzen sich auch die Busse wieder in Bewegung und bringen die Reisenden ins Stadtzentrum oder zu den Maaren. Auch in Darscheid sind uns die Umsteiger vom Bus aufgefallen, die aus den benachbarten



Bahnhof Gerolstein

Foto: Jens Wießner

Ortschaften zum Zug gebracht wurden. Nun starten wir zum Endspurt: Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km/h strebt die Eifelquerbahn mit einem Zwischenstopp in Dockweiler dem Zielbahnhof Gerolstein entgegen. Dockweiler dient erneut der Verknüpfung mit dem Busverkehr: ob aus Dreis-Brück oder Neroth, auch die Bewohner aus Orten abseits der Gleise, kommen hier

zum Zug. Bereits 21 Minuten nach der Abfahrt in Daun trifft der Triebwagen dort zur Minute 52 ein und hat unmittelbaren Anschluss zum Regional-Express nach Köln und Trier!

Ein paar Fahrzeitbeispiele:

- Gerolstein – Koblenz: 1:58 Std.
- Ulmen – Köln: 2:15 Std.
- Daun – Mayen: 0:50 Std.
- Ulmen – Daun: 0:12 Std.

Um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen, muss die Strecke abschnittsweise auf eine zeitgemäße Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h ertüchtigt werden – vergleichbare Strecken, wie die ebenfalls reaktivierte Linie zwischen Gummersbach und Lüdenscheid, zeigen, dass dies nicht unrealistisch ist! Attraktive Reisezeiten sind der Lohn für diese Mühen und lassen den Zug auch für bisherige Autofahrer interessant werden! Unterstützt werden muss dieses Konzept natürlich von perfekt abgestimmten Buslinien – nicht zuletzt um auch die kleineren Orte entlang der Strecke wie z.B. Höchstberg oder Rengen gut mit der Bahn zu vernetzen. So ergänzen sich ein schneller Regionalzug und ein die Fläche bedienender Bus optimal gegenseitig mit guten Anschlüssen für Sie als Fahrgast!

Koblenz - Andernach - Mayen - Kaisersesch - Ulmen - Daun - Gerolstein

Tägliche												
Linie		RE 23										
Hinweise		MF	MS									
Koblenz Hbf	ab			05:54	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	
Koblenz Stadtmitte	 ab			05:56	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	
Koblenz-Lützel	ab											
Urmitz	ab											
Weißenthurm	ab											
Andernach	 an			06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	
<i>RB 26 von Köln</i>	<i>an</i>			<i>05:13</i>	<i>06:13</i>	<i>07:13</i>	<i>08:13</i>	<i>09:13</i>	<i>10:13</i>	<i>11:13</i>	<i>12:13</i>	<i>13:13</i>
<i>IC von Münster/Düsseldorf</i>	<i>an</i>			<i>06:02</i>	<i>07:02</i>	<i>08:02</i>	<i>09:02</i>	<i>10:02</i>	<i>11:02</i>	<i>12:02</i>	<i>13:02</i>	
Andernach	ab			05:19	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19
Miesenheim	ab											
Plaidt	ab			05:23	06:23	07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23
Krufft	ab											
Mendig	 ab			05:32	06:32	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32
Thür	ab											
Kottenheim	ab											
Mayen Ost	 an			05:39	06:39	07:39	08:39	09:39	10:39	11:39	12:39	13:39
Mayen Ost	ab			05:40	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40
Mayen Mitte	ab			05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42
Monreal	 ab			05:51	06:51	07:51	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51
Urmersbach	ab			05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55
Kaisersesch	 an			05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59
Kaisersesch	ab	05:01	06:01	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	
Laubach (Eifel)	ab	05:07	06:07	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	
Höchstberg	ab											
Ulmen	 an	05:16	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	
Ulmen	ab	05:17	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	
Berenbach	ab											
Darscheid	 ab	05:24	06:24	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	
Daun	 an	05:29	06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	
Daun	ab	05:31	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	
Rengen	ab											
Dockweiler	 ab	05:40	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	
Betteldorf	ab											
Hohenfels	ab											
Pelm	ab											
Gerolstein	 an	05:52	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	
<i>RE 22 nach Köln</i>	<i>ab</i>	<i>05:57</i>	<i>06:57</i>	<i>07:57</i>	<i>08:57</i>	<i>09:57</i>	<i>10:57</i>	<i>11:57</i>	<i>12:57</i>	<i>13:57</i>	<i>14:57</i>	
<i>RE 22 nach Trier</i>	<i>ab</i>	<i>06:03</i>	<i>07:03</i>	<i>08:03</i>	<i>09:03</i>	<i>10:03</i>	<i>11:03</i>	<i>12:03</i>	<i>13:03</i>	<i>14:03</i>	<i>15:03</i>	

erolstein

- Variante RE -

RE 23

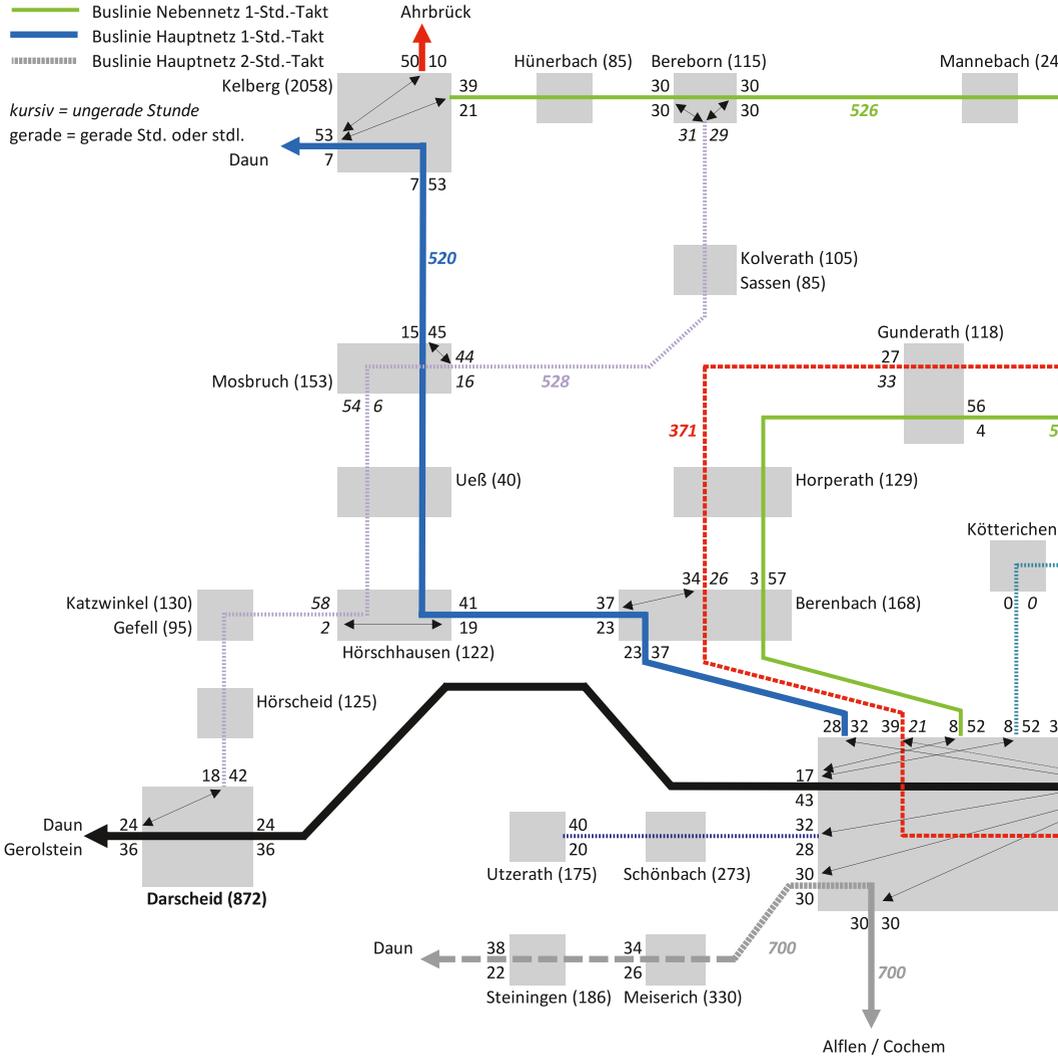
ch														
RE 23														
										SD	vF	SD	vF	vF
13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	22:54	23:54	23:54	00:54	
13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	22:56	23:56	23:56	00:56	
14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	23:10	00:10	00:10	01:10	
14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	23:13	00:13	00:13	01:13	
14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02						
14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19	23:19	00:19	00:19	01:19	
14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23	23:23	00:23	00:23	01:23	
14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32	23:32	00:32	00:32	01:32	
14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39	22:39	23:39	23:39	00:39	00:39	01:39	
14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40	23:40		00:40		
14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:42	23:42		00:42		
14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:51	23:51		00:51		
14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55	23:55		00:55		
14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59	23:59		00:59		
15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01			00:01			
15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07			00:07			
15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16			00:16			
15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17			00:17			
15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	22:24	23:24			00:24			
15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:29			00:29			
15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31			00:31			
15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40			00:40			
15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	21:52	22:52	23:52			00:52			
15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57							
16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03							

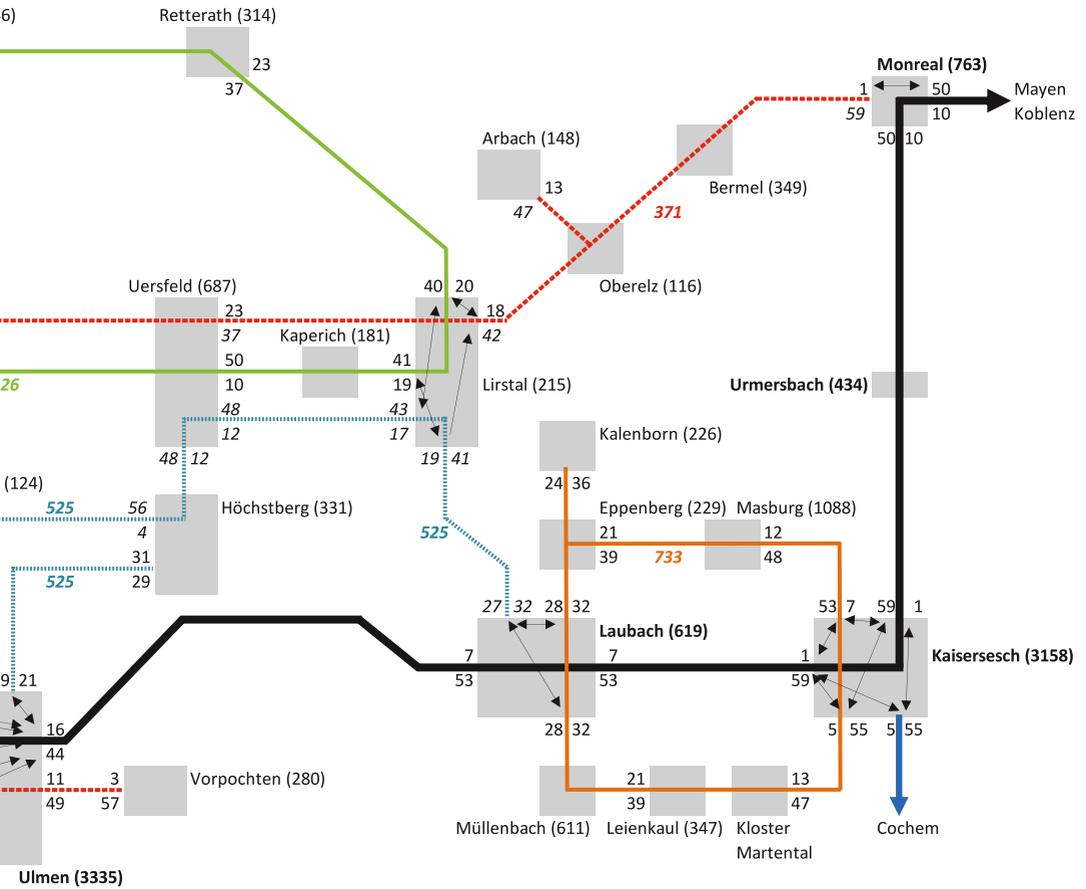
Busnetz Ulmen Nord

RegionalExpress - Ferienfahrplan -

- Rufbus 1-Std.-Takt
- Rufbus 2-Std.-Takt
- Buslinie Nebennetz 1-Std.-Takt
- Buslinie Hauptnetz 1-Std.-Takt
- Buslinie Hauptnetz 2-Std.-Takt

kursiv = ungerade Stunde
gerade = gerade Std. oder stdl.





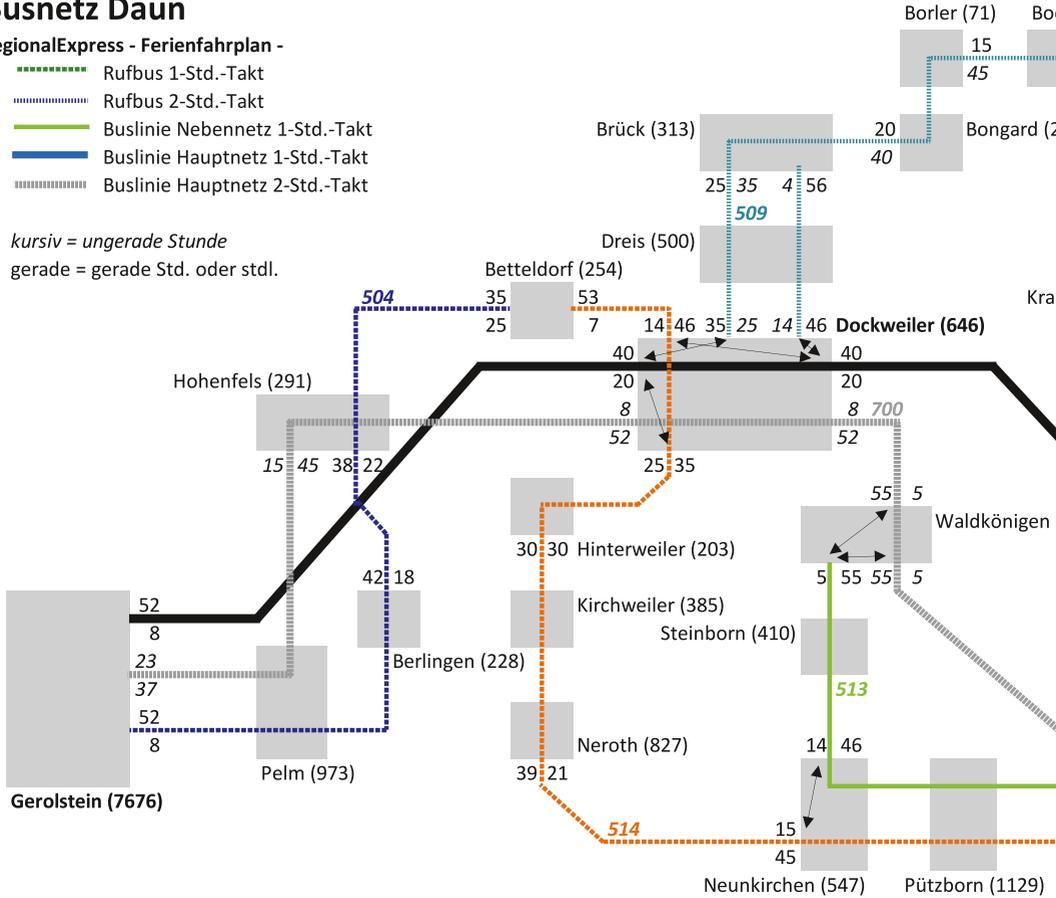
Busnetz Daun

RegionalExpress - Ferienfahrplan -

- ⋯ Rufbus 1-Std.-Takt
- ⋯ Rufbus 2-Std.-Takt
- Buslinie Nebennetz 1-Std.-Takt
- Buslinie Hauptnetz 1-Std.-Takt
- ⋯ Buslinie Hauptnetz 2-Std.-Takt

kursiv = ungerade Stunde

gerade = gerade Std. oder stdl.



| Variante 2: Regional-Bahn

Solide Erschließung zwischen Gerolstein und Andernach

Nicht Geschwindigkeit, sondern eine solide Erschließung der Vulkaneifel steht im Fokus dieser Variante – und dennoch sind die Vorteile gegenüber der „alten“ Bahn der 1980er Jahre und der heutigen reinen Busbedienung unverkennbar! Die Züge sollen die Ortschaften entlang der Strecke anbinden, eine bequeme Fahrt in die Kreisstadt und dennoch eine umsteigefreie Verbindung bis hin nach Koblenz ermöglichen – das alles selbstverständlich jede Stunde im Takt und mit guten Verbindungen in die „große weite Welt“.

Begeben wir uns in dieser Variante auf die Rückreise zum Rhein:

In Gerolstein starten wir zur Minute 12, nachdem die Anschlusszüge aus Köln und Trier kurz zuvor eingetroffen sind. Ein kleiner Puffer zum Abfedern von Verspätungen ermöglicht den Umstieg auch, wenn es im Kölner Raum mal etwas zähflüssiger voran ging. Auf maximal 60 km/h beschleunigt die Eifelquerbahn nun zur Fahrt zum Rhein. Mehr ist nicht erforderlich und in dieser Variante nicht sinnvoll, denn wir wissen: immer zur vollen und zur halben Stunde kommt der Gegenzug. Dafür brauchen wir einen geeigneten Bahnhof...

Der erste Stopp erfolgt in Pelm, hier ist also sogar der Gerolsteiner Vorortverkehr auf der Schiene abgedeckt! Nach dem nächsten Halt in Hohenfels und einer neuen Station in Betteldorf erreicht der Zug Dockweiler etwa zur Minute 30. Der Gegenzug trifft ein, zuvor brachten Zubringerbusse Umsteiger z.B. aus Dreis-Brück. Nach Abfahrt der Züge bringen die Busse die Umsteiger von der Bahn weiter in die kleineren Ortschaften.

Schon bald ist Rengen erreicht, das ebenfalls wieder über einen Bahnhof verfügt der z.B. die Fahrt nach Daun ermöglicht. In der Kreisstadt kann nun kein voller Umsteigeknoten gebildet werden, wohl aber gute Anschlüsse zu den Buslinien in Richtung Manderscheid & Wittlich. Zubringerbusse ermöglichen den Umstieg von Kelberg oder Schalkenmehren zu den Zügen gen Andernach.

Bergan führt die Fahrt nun nach Darscheid und bald darauf wird das kleine Berenbach angefahren, wo man sich schon in den 1970er Jahren um einen Bahnhof bemüht hat. Wenige Kilometer weiter, in Ulmen, rückt der Minutenzeiger wieder auf die volle Stunde – ideale Voraussetzungen also nicht nur für eine Zugbegegnung, sondern für perfekte Busanschlüsse in

alle Richtungen! Vor dem Bahnhof sehen wir also die Busse in Richtung Uersfeld/Kelberg ebenso auf Umsteiger warten wie jene nach Alfien und Cochem oder Mehren!

Nach wenigen Minuten wird nun ein weiterer neuer Haltepunkt in Höchstberg erreicht, das damit erstmals einen direkten Bahnanschluss erhält. Nach einem weiteren Zwischenstopp in Laubach hält der Zug bald darauf in Kaisersesch, wo am Bahnhof direkter Busanschluss ins Zentrum und weiter nach Cochem besteht. Über Urmersbach erreichen wir das idyllische Monreal, wo uns zur halben Stunde der nächste Gegenzug begegnet.

Nun rollen wir bergab und halten bald darauf an den beiden Mayener Bahnhöfen „Mitte“ und „Ost“, bevor die Reise in gegenüber heute leicht modifizierten Fahrzeiten mit Halt an allen Stationen bis nach Andernach weitergeht – in Mendig besteht natürlich auch in dieser Variante Busanschluss zum Laacher See! In Andernach haben wir Änderungen an den Gleisanlagen unterstellt, damit sich die Züge hier weniger gegenseitig behindern. Am Bahnsteig angekommen, besteht am Gleis gegenüber direkter Anschluss zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) nach Köln, Düsseldorf und ins Ruhrgebiet!

Nach einem kurzen Fahrtrichtungswechsel geht die Fahrt nun ohne weitere Zwischenhalte direkt weiter nach Koblenz Stadtmitte und zum Koblenzer Hbf, wo wiederum wichtige InterCity-Anschlüsse in Richtung Frankfurt unmittelbar erreicht werden!

Sie sehen, auch diese Variante hat ihren Reiz, insbesondere auch für die kleineren Orte, die andernfalls per Bus angebunden werden müssten. Auch die Infrastruktur der Strecke müsste nicht in dem Maße ausgebaut werden, wie es die schnelle Variante erfordert. Die Kehrseite der Medaille zeigt sich allerdings beim Blick auf die Reisezeiten auf den längeren Distanzen:

- Gerolstein – Koblenz: 2:21 Std.
- Ulmen – Köln: 2:29 Std.
- Daun – Mayen: 1:02 Std.
- Ulmen – Daun: 0:15 Std.

Die Fahrzeiten auf den Hauptrelationen kommen in dieser Variante naturgemäß nicht so nah an die Autofahrzeiten heran – erreichen kann ein Regionalzug diese allerdings ohnehin selten.

Gerolstein - Daun - Ulmen - Kaisersesch - Mayen - Andernach

Tägliche										
Linie	RB 38									
Hinweise	MF	MF	MF	Sa						
<i>RE 22 von Trier</i>	an				05:56	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56
<i>RE 22 von Köln</i>	an				06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02
Gerolstein	ab		05:12		06:12	07:12	08:12	09:12	10:12	11:12
Pelm	ab		05:15		06:15	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15
Hohenfels	ab		05:22		06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22
Betteldorf	ab		05:25		06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25
Dockweiler	an		05:29		06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29
Dockweiler	ab		05:30		06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30
Rengen	ab		05:38		06:38	07:38	08:38	09:38	10:38	11:38
Daun	ab		05:43		06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43
Darscheid	ab		05:48		06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48
Berenbach	ab		05:55		06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55
Ulmen	an		05:58		06:58	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58
Ulmen	ab	05:00	06:00		07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00
Höchstberg	ab	05:05	06:05		07:05	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05
Laubach (Eifel)	ab	05:11	06:11		07:11	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11
Kaisersesch	ab	05:17	06:17	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17
Urmersbach	ab	05:21	06:21	06:21	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21
Monreal	an	05:28	06:28	06:28	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28
Monreal	ab	05:31	06:31	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31
Mayen Mitte	ab	05:42	06:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42
Mayen Ost	an	05:45	06:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45
Mayen Ost	ab	04:46	05:46	06:46	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46
Kottenheim	ab	04:51	05:51	06:51	07:51	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51
Thür	ab	04:55	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55
Mendig	ab	04:58	05:58	06:58	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58
Kruft	ab	05:02	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02
Plaidt	ab	05:06	06:06	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06
Miesenheim	ab	05:09	06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09
Andernach	an	05:13	06:13	07:13	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13
<i>RRX 6 nach Köln/Minden</i>	ab	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30
Andernach	ab	05:19	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19
Weißenthurm	ab									
Urmitz	ab									
Koblenz-Lützel	ab									
Koblenz Stadtmitte	ab	05:31	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31
Koblenz Hbf	an	05:33	06:33	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33

- Koblenz

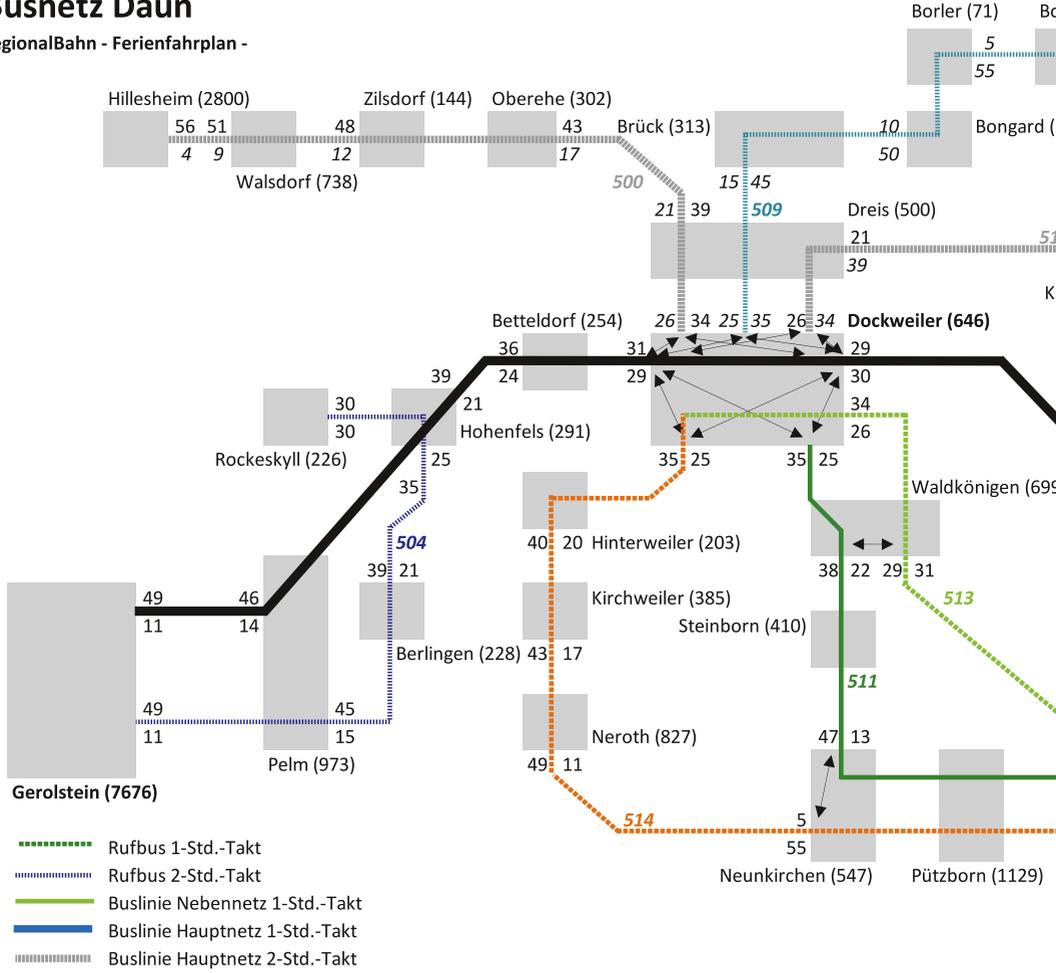
- Variante RB -

RB 38

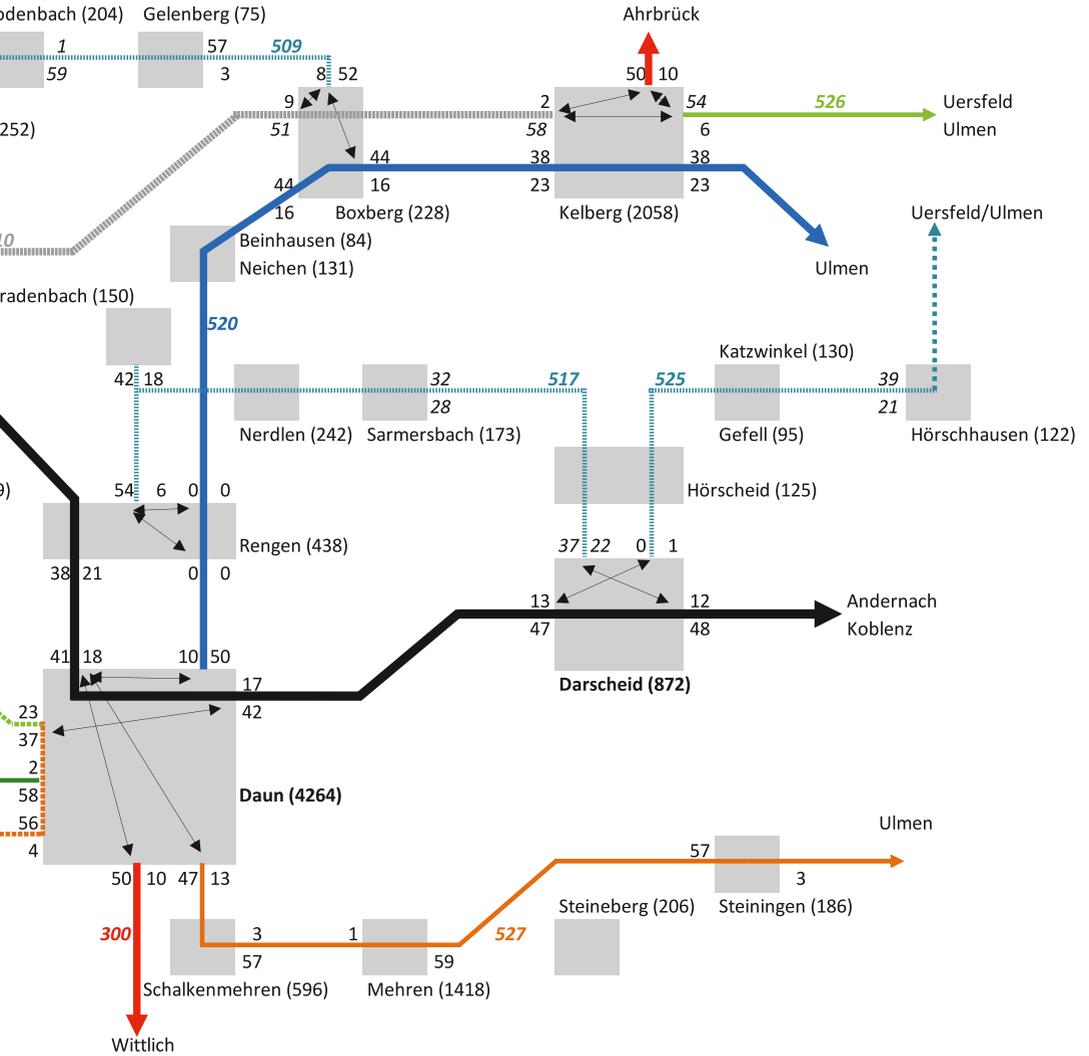
ch														
RB 38														
											SD	vF	vF	
11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	22:56	23:56	
12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	23:02	00:02	
12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12	23:12	00:12	
12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	23:15	00:14	
12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:22	23:22	23:22	00:22	
12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25	23:25	00:25	
12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:29	23:29	00:29	
12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	23:30	23:30	00:30	
12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38	23:38	00:38	
12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:43	23:43	00:43	
12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48	23:48	23:48	00:48	
12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55	23:55	00:55	
12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58	23:58	23:58	00:58	
13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	00:00	01:00	
13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	00:05	00:05	01:05	
13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11	22:11	23:11	00:11	00:11	01:11	
13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17	21:17	22:17	23:17	00:17	00:17	01:17	
13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21		00:21		
13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:28		00:28		
13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31		00:31		
13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:42		00:42		
13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45		00:45		
13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	23:46		00:46		
13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:51		00:51		
13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:55		00:55		
13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58	22:58	23:58		00:58		
14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	00:02		01:02		
14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06	23:06	00:06		01:06		
14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09	00:09		01:09		
14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	00:13		01:13		
14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30						
14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:19					
14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31					
14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33	22:33	23:33					

Busnetz Daun

RegionalBahn - Ferienfahrplan -



kursiv = ungerade Stunde
 gerade = gerade Std. oder stdl.

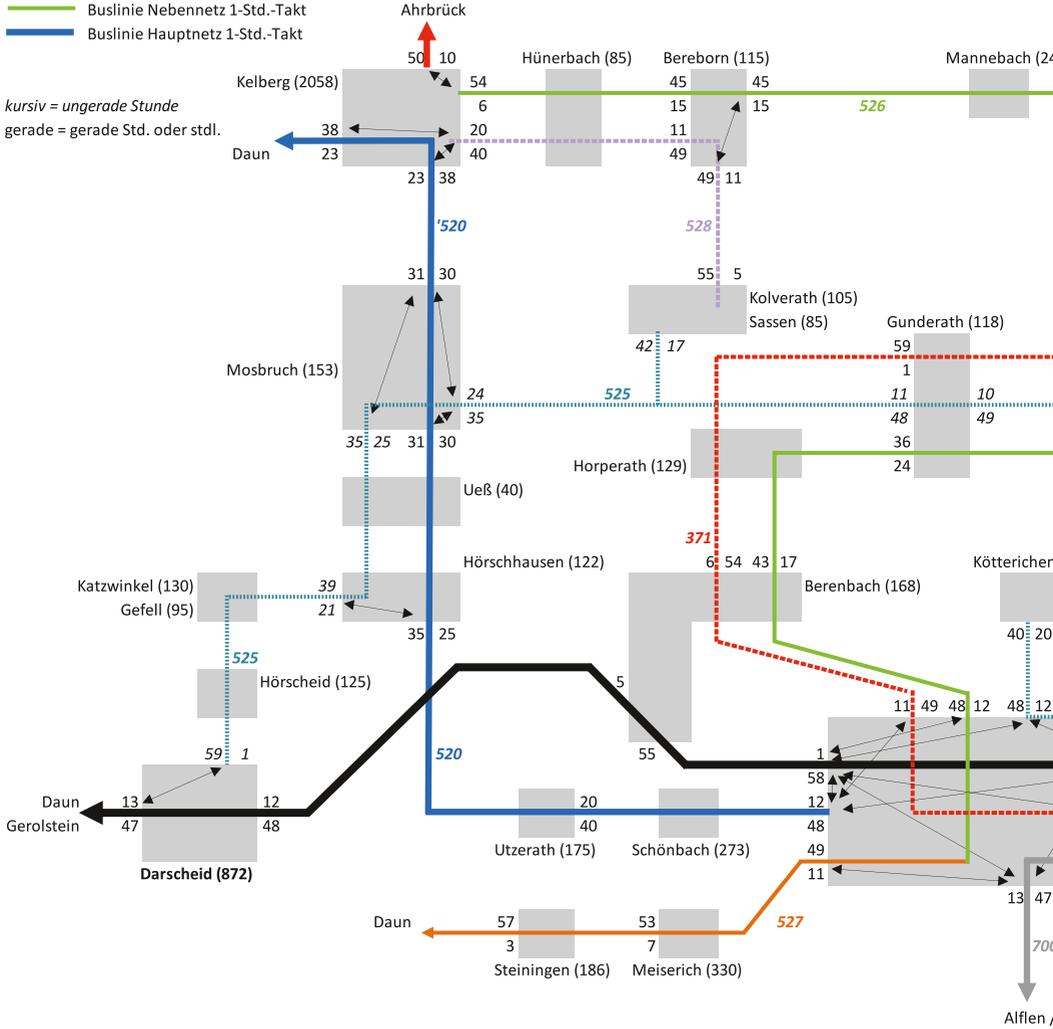


Busnetz Ulmen Nord

RegionalBahn - Ferienfahrplan -

- ⋯ Rufbus 1-Std.-Takt
- ⋯ Rufbus 2-Std.-Takt
- Buslinie Nebennetz 1-Std.-Takt
- Buslinie Hauptnetz 1-Std.-Takt

kursiv = ungerade Stunde
gerade = gerade Std. oder stdl.



| Zwei Varianten

Welche trifft die Bedürfnisse unserer Region?

Wir sind davon überzeugt, dass die Reaktivierung der gesamten Eifelquerbahn ein riesiger Gewinn für die Vulkaneifel ist! Eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Schienenverkehr ist nicht nur für eine Kreisstadt wie Daun eigentlich eine Selbstverständlichkeit, sondern bietet auch für die gesamte Region einen echten



Regionalbahn in Kaisersesch

Foto: Jens Wießner

Mehrwert!

In der Abwägung zwischen beiden Vorschlägen muss man die Bedürfnisse der kleineren Ortschaften gegen die Reisezeiten auf den Hauptrelationen abwägen. Kurze Reisezeiten versprechen aus unserer Sicht eine größere Attraktivität, hier muss allerdings auch die Fahrplanstabilität gewährleistet sein. Auch müssen die nötigen Begegnungsbahnhöfe so angelegt

werden, dass Zeitgewinne durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit nicht durch unnötige Standzeiten wieder aufgeessen werden. Aus diesem Grund gilt es beide Vorschläge gründlich zu prüfen, muss das Ziel doch sein, weitere Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Lassen Sie uns gemeinsam für eine zügige Anbindung der Region hin zu den Anschlussbahnhöfen Gerolstein und Andernach sowie ins Oberzentrum Koblenz kämpfen! Mit einer integrierten Busverkehrsplanung, die auch die vielen kleineren Orte abseits der Strecke mit einer attraktiven Taktung ohne große Zeitverluste an die Schiene anbindet, könnte ein Gesamtsystem geschaffen werden, das eine erhebliche Attraktivität ausstrahlt. Hierzu zählt auch der Aufbau eines Radwegenetzes, welches die umliegenden Orte optimal mit den Haltepunkten entlang der Strecke verknüpft.

In einer ersten stark vereinfachten Vorab-Bewertung (nach der Methodik von Ralf Zöllner, Universität Kassel 2002) kommen wir für einen täglichen Stundentakt auf etwa 1.200 Reisende pro Tag, die die Eifelquerbahn nutzen würden. Ein Wert, der es lohnenswert

| Und zusätzliche Züge?

Sind Tourismus- und Güterverkehre möglich?

Zuletzt kannten wir die Eifelquerbahn mit roten Schienenbussen und im Sommer zusätzlichen Dampfzügen, beide waren bei Touristen unwahrscheinlich beliebt! Ist so etwas bei täglichem Regionalverkehr noch möglich? Und wie steht es um den Güterverkehr? Sollten wir die Gleise nicht auch wieder verstärkt für Frachttransporte nutzen?



Holzgüterzug auf der Eifelquerbahn

Foto: Georg Lochner

Beides soll natürlich möglich bleiben – dieser Dreiklang aus Nahverkehr, Touristikangeboten und Güterzügen ist aus unserer Sicht sogar der optimale Zustand, um die Bahn wieder im Bewusstsein der Region zu verankern und die Infrastruktur angemessen auszunutzen!

Niemand wird sich Güterzüge mitten in der Nacht wünschen, wenn der Regionalverkehr ruht und die Strecke

somit frei wäre! Daher plädieren wir klar für eine ausreichende Dimensionierung der Infrastruktur, die Touristik- und Güterzüge auch bei vollem Nahverkehrsbetrieb ermöglicht.

Die Strecke an sich gibt dies problemlos her! Wichtig ist die Zahl der sog. Kreuzungsbahnhöfe, an denen sich Züge begegnen können. Gemäß der obigen Varianten begegnen sich die Regionalzüge untereinander an den folgenden Stationen:

Variante 1

- Mendig, Kaisersesch, Daun

Variante 2

- Mendig, Monreal, Ulmen, Dockweiler

Um zusätzliche Züge zwischen Gerolstein und Kaisersesch fahren zu können, werden darüber hinaus weitere Begegnungsstellen benötigt. In Variante 1 liegen diese in Dockweiler und Ulmen, in Variante 2 in Hohenfels und Daun.

Weitere Details hierzu müssen planerisch noch vertieft untersucht werden.

Am Anfang steht der Fahrplan

Wie geht es weiter?

Zu Beginn einer Planung steht im Schienenpersonennahverkehr der Fahrplan. Dieser ist Basis für alle weiteren Planungen, wie z.B. die Bestimmung des Ausbaubedarfs für die Infrastruktur – nur durch den Fahrplan wird klar, wo Begegnungsbahnhöfe benötigt werden, wo die Fahrzeit verkürzt werden muss und welche Geschwindigkeiten womöglich gefahren werden müssen. Zusammengefasst bezeichnet man dies als die verkehrliche

angestellten umfangreichen Infrastrukturuntersuchungen, deren Ergebnisse nicht zuletzt auch den Kostenblock konkretisieren.

Auf der anderen Seite steht der Nutzen, den eine Reaktivierung aus volkswirtschaftlicher Sicht darstellt. Zur Beurteilung wird hierzu die sog. Standardisierten Bewertung herangezogen, welche in ihrer bisherigen Fassung viele positive Faktoren nicht ausreichend oder gar negativ berücksichtigt hat. Heutzutage eigentlich unvorstellbar wirkte sich der Bau einer barrierefreien Bahnsteiganlage bisher negativ auf ein Projekt aus. Hier hat die Politik nach vielen Jahren endlich die nötigen Korrekturen auf den Weg gebracht.



Bahnhof Gerolstein

Foto: Jens Wießner

Aufgabenstellung.

Das Verkehrskonzept und der daraus entstehende Nutzen sprechen aus unserer Sicht für sich! Nun gilt es, das Verkehrsmodell aus vergangenen Untersuchungen zu aktualisieren und auf die neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Gleiches gilt für die bereits



Regionalbahn im Bahnhof Andernach

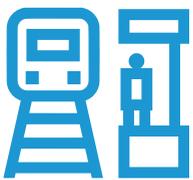
Foto: Jens Wießner

Wir sind daher überzeugt davon, dass sich die Eifelquerbahn unter diesen Vorzeichen vor der sog. Standardisierten Bewertung zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Quotienten nicht scheuen muss!

Gehen wir es gemeinsam an! Als Eifelquerbahn e.V. stehen wir jederzeit für einen konstruktiven Dialog bereit und unterstützen das Projekt im Sinne des (Wieder-) Anschlusses der Vulkaneifel an das europäische Eisenbahnnetz!

Wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen und stehen Ihnen gerne zur Verfügung.

Nutzen Sie auch unsere gemeinsam mit dem Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz ins Leben gerufene Projektseite www.verkehrswende-vulkaneifel.de auf der Sie stets aktuelle Informationen zum für die Region Vulkaneifel so wichtigen Projektes finden.



Verkehrswende Vulkaneifel

Eifelquerbahn

DER Anschluss für die Vulkaneifel

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



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