

Der Eifelquerbahner



Von der Bundesbahn

zum modernen Nahverkehr



Ausgabe 1/2022

| Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----------|
| Vorwort | Seite 3 |
| Aufs Abstellgleis Das Aus nach mehr als 95 Jahren | Seite 5 |
| Die Bahn kehrt zurück Auf dem Weg zur (kleinen) Reaktivierung | Seite 7 |
| Weichenstellung Aufbruch oder Abbruch? | Seite 8 |
| Auf der Strecke geblieben? Besser angebunden mit dem RegionalExpress | Seite 11 |
| Fahrplan Einmal vom Rhein in die Eifel | Seite 12 |
| Eifelquerbahn-Reaktivierung Ein längst überfälliger Lückenschluss | Seite 14 |

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

Folgen Sie uns auf



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

einst durchzog die Eifel ein dichtes Eisenbahnnetz, worüber weite Teile der Region an die Bahn angebunden waren. Doch Anfang der 60er Jahre wurde der Deutschen Bundesbahn ein umfangreiches Sparprogramm verordnet. Diesen Sparmaßnahmen fielen zahlreiche Strecken zum Opfer. So umfasste das 1. Stufenprogramm der Bundesbahndirektion Saarbrücken vom Dezember 1964 insgesamt 13 stillzulegende Strecken, wovon alleine 7 in der Region Eifel lagen. Hierdurch verloren zahlreiche Orte wie Pronsfeld, Neuerburg, Schalkenmehren, Dümpelfeld oder Losheim ihre Bahnanbindung. Diesen Maßnahmen fiel zum Ende des Jahres 1981 auch die Strecke Daun – Wittlich zum Opfer.



Bahnhof Daun - Der letzte reguläre Personenzug fuhr hier vor mehr als 30 Jahren

Foto: Eifelquerbahn e. V.



Bahnhof Gerolstein vor dem Umbau und der Hochwasserkatastrophe

Foto: Eifelquerbahn e. V.

Im Jahr 2019 existierten insgesamt nur noch vier Eisenbahnstrecken in der Region, wovon einzig die Eifelhauptstrecke, bis zu ihrer weitestgehenden Zerstörung im Juli 2021, durchgängig in Betrieb war. Die ehemalige Strecke Erdorf – Bitburg (-Irrel – Igel) ist heute nur noch ein privates Anschlussgleis des Netzbetreibers Amprion. Das Reststück der ehemals zweigleisigen Strecke Gerolstein – Prüm – (Pronsfeld) wurde im Jahr 2020 auf Betreiben der Verbandsgemeinde Prüm und der Stadt Gerolstein von Bahnbetriebszwecken freigestellt, wodurch diese Strecke nun auch endgültig verloren, und eine Wiederanbindung des Mittelzentrums Prüm über die Westeifelbahn nicht mehr möglich ist.

Die Westeifelbahn soll nun, wie bereits bei zahlreichen Strecken in der Vergangenheit geschehen, zu einem Radweg mit überwiegend touristischer Nutzung umgebaut werden.



Regionalbahn auf dem Weg nach Kaisersesch

Foto: Eifelquerbahn e. V.

Neben der Eifelhauptstrecke ist somit die gut 94 Kilometer lange Eifelquerbahn Andernach – Mayen – Kaisersesch – (Ulmen – Daun – Gerolstein) die einzige heute noch vollständig erhaltene Bahnstrecke in der Region. Seit der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Mayen und Gerolstein hat es mehrere Anläufe zur Reaktivierung der Strecke geben. Doch erst dank zahlreicher von der Bundesregierung in den letzten drei Jahren auf den Weg gebrachter Maßnahmen besteht nun erstmals eine realistische Chance auf eine Reaktivierung der Gesamtstrecke und

somit der Wiederanbindung der Kreisstadt Daun an das Schienennetz.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Broschüre, in der wir Ihnen einen Überblick über den aktuellen Stand sowie einen kleinen Ausblick rund um die Bemühungen zur Reaktivierung der Eifelquerbahn geben möchten.

Jens Wießner, Vorsitzender Eifelquerbahn e. V.

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:

Guido Walter, Alstom

Mitgliedsbeiträge

36€ Einzelmitglieder
24€ Ermäßigigt

Bank

Volksbank RheinAhrEifel

IBAN

DE84 5776 1591 1605 4193 00

Aufs Abstellgleis

Das Aus nach mehr als 95 Jahren

Im Mai 1995 erfolgte die Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnitts der Eifelquerbahn von Mayen Ost nach Gerolstein. Bereits 1878 wurde der erste Teilabschnitt von Andernach nach Mendig eröffnet, nur zwei Jahre später ging es dann weiter bis Mayen Ost. Die Strecke zweigt in Andernach von der linken Rheinschiene ab und verläuft westwärts durch die Landkreise Mayen-Koblenz, Cochem-Zell und Vulkaneifel, wo sie dann bei Gerolstein auf die Eifelstrecke Köln – Trier trifft.



Triebwagen der RB38 Andernach - Kaisersesch

Foto: Eifelquerbahn e. V.

Mit Andernach, Mayen, Daun und Gerolstein liegen gleich vier Mittelzentren entlang der Strecke. Aufgrund der 2020 erfolgten

„Entwidmung“ der Westeifelbahn ist eine weitere Durchbindung über die Westeifelbahn in Richtung Prüm nicht mehr möglich.

Die Eifelquerbahn wurde seit ihrer Inbetriebnahme sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bedient. Eines der größten Bauwerke der Eifelquerbahn, die Kyllbrücke bei Pelm, wurde im zweiten Weltkrieg beim Rückzug der Wehrmacht zerstört, bis August 1946 aber wieder provisorisch aufgebaut. Dieses Provisorium hat auch nach mehr als 75 Jahren immer noch Bestand.



Ein Triebwagen der Baureihe 798 passiert im Juni 1990 die Kyllbrücke bei Pelm

Foto: Guido Walter

Bereits in den 60iger Jahren gab es Bestrebungen der Bundesbahn, die Strecke abschnittsweise außer Betrieb

zu nehmen. Nur dem großen Güteraufkommen im Basaltsteinbruch bei Hohenfels ist es zu verdanken, dass der Streckenabschnitt zwischen Daun und Gerolstein nicht schon vor vielen Jahrzehnten stillgelegt wurde.



Durch das Hochwasser 1959 zerstörter Brückenpfeiler der Lieserbrücke bei Daun

Foto: Eifelquerbahn e. V. (Archiv)

Dass es nicht gut um die Zukunft der Strecke bestellt war, zeichnete sich aber bereits einige Jahre früher ab. So wurde im Jahr 1959 ein Pfeiler der Lieserbrücke bei Daun durch ein Hochwasser weggerissen. Anstatt die ebenfalls nur als Provisorium wiederaufgebaute Brücke durch einen Neubau zu ersetzen, beschränkte man sich auf die minimalst mögliche Instandsetzung.

In den folgenden Jahrzehnten wurde der Fahrplan immer weiter ausgedünnt, was sich natürlich auch bei den Fahrgastzahlen bemerkbar machte. Erst fielen die Verbindungen am Wochenende und später auch die Schülerverkehre weg, so dass am Ende nur noch eine Handvoll Fahrten werktags übrigblieben. Mit der Einstellung der letzten verbliebenen Verbindungen zum 13. Januar 1991 endete vor mehr als 30 Jahren der Personenverkehr zwischen Mayen und Gerolstein.



Bereits im Jahr 2004 gab es erste Überlegungen die Eifelquerbahn wieder bis Ulmen zu reaktivieren

Foto: Eifelquerbahn e. V.

| Die Bahn kehrt zurück

Auf dem Weg zur (kleinen) Reaktivierung

Im Zuge der 1994 eingeleiteten Bahnreform gab es neue Bestrebungen, den seit 1991 im westlichen Streckenabschnitt eingestellten Personenverkehr wieder aufzunehmen. Auf Basis positiver Untersuchungsergebnisse erfolgte im Jahr 2000 die Reaktivierung des Personenverkehrs zwischen Mayen und Kaisersesch. Kurze Zeit später ging auch der weitere Abschnitt bis Gerolstein, zumindest für touristische Verkehre, wieder in Betrieb.

Im Jahr 2004 gab es Bestrebungen des Zweckverbandes SPNV Nord, den regulären Personenverkehr um den Abschnitt Kaisersesch – Ulmen zu erweitern; diese Planungen scheiterten allerdings an der Kürzung der für die Bestellung der entsprechenden Verkehre benötigten Regionalisierungsmittel des Bundes. Auf Basis einer positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung fasste der Zweckverband SPNV-Nord im Jahr 2009 den noch heute gültigen Beschluss zur Reaktivierung der Gesamtstrecke bis Gerolstein.

Die hierzu notwendigen vertiefenden Planungen führten allerdings zu einem massiven Anstieg der Kosten,

woraufhin sich der Kreistag Daun im Dezember 2012 gegen eine Reaktivierung der Strecke aussprach, was den damaligen Betreiber der touristischen Verkehre dazu veranlasste, den Betrieb zum 31. Dezember 2012 einzustellen. Erst im Jahr 2019 wurde öffentlich bekannt, dass diese Kostensteigerung maßgeblich durch überhöhte Anforderungen an den Oberbau sowie der Forderung nach technischer Sicherung aller Feld- und Waldweg-Bahnübergänge verursacht wurde.

Mit Verweis auf das laut letztem Gutachten negative Nutzen-Kosten-Verhältnis lehnte das Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2017 eine Forderung der Anliegerkommunen nach einer Reaktivierung der Strecke ab. Da man von kommunaler Seite in absehbarer Zeit nun keine Chance auf eine Reaktivierung der Strecke mehr sah, fasste man im März 2019 den Entschluss, den Streckenabschnitt von Kaisersesch nach Gerolstein zu erwerben, um darauf einen Radweg zu errichten. Parallel dazu gründete sich im April 2019 der Eifelquerbahn-Verein, welcher sich seither für den Erhalt und die Reaktivierung der Eifelquerbahn einsetzt.

| Weichenstellung

Aufbruch oder Abbruch?

Während die lokale Politik bereits die Weichen für einen weiteren touristischen Radweg stellte, bemüht sich der neugegründete Eifelquerbahn-Verein um den Erhalt dieser netzverbindenden Strecke zwischen Rhein und Eifel. Rückenwind erhielten diese Bemühungen durch mehrere bundespolitische Entwicklungen. Mit Blick auf die neu gesteckten Klimaziele war klar, dass ein Erreichen dieser ohne einen massiven Ausbau des schienengebundenen Personenverkehrs nicht zu realisieren sei. Von Seiten der Bundesregierung wurden daher im Jahr 2019 mehrere den Schienenverkehr betreffenden Maßnahmen auf den Weg gebracht:

- Förderung von Reaktivierungsvorhaben (mit bis zu 90% der Baukosten)
- Aufstockung der zweckgebundenen Fördermittel von bisher 330 Mio. € auf 1 Mrd. € jährlich (ab 2025 auf dann 2 Mrd. €)
- Planungsvereinfachungen bei der Sanierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken

Nachdem man von kommunaler Seite noch 2017 das Land zur Reaktivierung der Eifelquerbahn im regulären

Schienenpersonenverkehr aufgefordert hatte, erkannte auch der Kreistag Vulkaneifel die sich nun bietende Chance und sprach sich in seiner Sitzung vom Dezember 2019 einstimmig für einen neuen Anlauf zur Reaktivierung aus. Im Februar 2020 beauftragte die kommunale Arbeitsgruppe zur Reaktivierung der Eifelquerbahn den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord mit der Durchführung einer neuen Machbarkeitsstudie zur Eifelquerbahn-Reaktivierung. Nach der Vorlage eines Fahrplanentwurfs fasste der Zweckverband SPNV Nord auf der 63. Verbandsversammlung am 25. Juni 2020 in Koblenz den Beschluss zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für eine mögliche Reaktivierung. Der Zweckverband kooperiert hierbei mit den Landkreisen Vulkaneifel, Cochem-Zell und Mayen-Koblenz sowie dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG Regionalbereich Mitte.

Grundlage der NKU bildet dabei die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, für welche von Seiten des Bundesministeriums für

Digitales und Verkehr (BMDV) eine Überarbeitung für das Jahr 2020 angekündigt wurde. Im Rahmen dieser Überarbeitung war auch die Berücksichtigung der speziellen Anforderungen des ländlichen Raumes sowie der Klimavorteile der Bahn gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Der ursprüngliche Zeitplan zur Überarbeitung der Standardisierten Bewertung konnte von Seiten des BMDV allerdings nicht gehalten werden, so dass sich auch die Vergabe der NKU immer weiter verzögerte.

Im Juli 2021 kam es dann in der Region zu einer folgenschweren Hochwasserkatastrophe, bei der die Bahninfrastruktur in der Region nachhaltig beschädigt, und in deren Folge Gerolstein komplett vom Schienennetz abgeschnitten wurde. Einzig verbliebene Verbindung war die Februar 2021 offiziell zwischen Gerolstein und Kaisersesch stillgelegte Eifelquerbahn. Nach anfänglicher Ablehnung von Seiten der DB Netz AG, begann man im September 2021 mit dem Freischnitt und der Instandsetzung der Strecke. Daraufhin konnten im Januar 2022 mehrere in Gerolstein eingesperrte Fahrzeuge der DB Regio AG und AKE-Eisenbahntouristik über die

Eifelquerbahn in die Werkstatt überführt werden. Obwohl man hier bereits gut eine halbe Millionen Euro investiert hatte und absehbar war, dass eine Anbindung Gerolsteins in Richtung Köln frühestens ab Ende 2023 möglich sein wird, verweigerte die DB Netz AG, mit Verweis auf die fehlenden Ergebnisse der NKU, eine weitergehende Nutzung der Strecke.



Überführungsfahrt der in Gerolstein gestrandeten Fahrzeuge über die seit 2021 stillgelegte Eifelquerbahn

Foto: Noah Wand

Von Seiten der DB Netz AG heißt es bisher, dass Gerolstein zumindest aus Richtung Trier noch im Sommer 2022 wieder zu erreichen sein soll. Darüber hinaus wurde von Seiten der Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ein Vertrag zur Elektrifizierung der gesamten Eifelhauptstrecke im Rahmen des Wiederaufbaus geschlossen. Voraussichtlich ab Ende

2027 sollen auf der Eifelhauptstrecke dann elektrisch betriebene Triebwagen verkehren können. Diese Entwicklung hatte auch Einfluss auf die NKU, welche Ende Dezember 2021, kurz vor den Bergungsfahrten über die Eifelquerbahn, beauftragt wurde.



Mit der Elektrifizierung der Eifelhauptstrecke ist nun auch der Einsatz von batterieelektrischen Zügen auf der Eifelquerbahn möglich

Foto: Siemens

Im Rahmen dieser Untersuchungen wird nicht nur eine Reaktivierung des aktuellen stillgelegten Streckenabschnitts, sondern auch die Modernisierung des in Betrieb befindlichen Abschnitts, inkl. Einrichtung eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) betrachtet. Die zugrunde liegenden Infrastrukturkosten sollen hierbei sowohl auf Basis des DB- als auch des NE-Standards (Nicht bundeseigene Bahnen)

ermittelt werden. Mit Blick auf den möglichen Fahrzeugeinsatz soll sowohl eine Elektrifizierung als auch der Einsatz von batterieelektrischen und Wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen untersucht werden. Basis bildet dabei ein Betriebsprogramm, welches einen mindestens stündlich von Gerolstein über Daun, Mayen und Andernach bis Koblenz verkehrenden RegionalExpress vorsieht. Auch eine Möglichkeit zur Durchbindung der Verkehre über Gerolstein bzw. Koblenz hinaus soll in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Nachdem von Seiten des BMDV zum 01. Juli 2022 nun endlich die lange angekündigte Neufassung der Standardisierten Bewertung inkl. Verfahrensanleitung veröffentlicht wurde, ist mit einem Abschluss und Vorstellung der NKU zur Eifelquerbahn bis spätestens Oktober 2022 zu rechnen. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse wird die Verbandsversammlung des Zweckverbandes das weitere Vorgehen zur Eifelquerbahn beschließen.

Auf der Strecke geblieben?

Besser angebunden mit dem RegionalExpress

Bei der Reaktivierung der Eifelquerbahn verfolgt der Zweckverband SPNV Nord diesmal ein neues Konzept. War bisher eine Regionalbahn (RB) mit möglichst vielen Halten vorgesehen, soll es diesmal ein RegionalExpress (RE) mit nur ausgewählten Halten sein. Auch wenn auf den ersten Blick hierdurch einige Halte „auf der Strecke bleiben“, ist der RE für die Anbindung der Region die bessere Wahl.

Schaut man sich die Landkarte einmal näher an, fällt auf, dass es in der Region viele kleine Dörfer gibt, welche so oder so mit dem Bus an den nächsten Bahnhof bzw. Haltepunkt angebunden werden müssen. Mit dem passenden Buskonzept lassen sich somit auch die vermeintlich „durchs Raster gefallen“ Orte so an die Bahn anbinden, dass sie beim RE-Konzept nahezu keine Nachteile gegenüber der RB haben.

Die neuen Bahnhöfe und Haltepunkte gilt es zu Mobilitätsstationen auszubauen, die einen einfachen und bequemen Umstieg von Auto, Rad und Bus auf die Bahn erlauben. Hierzu zählen auch Abstell- und

Lademöglichkeiten für (E-)Autos und Räder sowie der direkte und barrierefreie Übergang zu den Bahnsteigen.














Unterwegs mit Bahn und Rad am aktuellen Endhaltepunkt in Kaisersesch

Foto: Eifelquerbahn e. V.

Einhergehend mit der Reaktivierung der Eifelquerbahn bedarf es auch eines Ausbaus der bestehenden Radwege der Region zu einem echten Radwegenetz. Hierzu braucht es vor allem sichere und familientaugliche Radwege abseits der Straße. Mit der Verknüpfung von Bahn und Rad schafft man so die idealen Voraussetzungen, um das Auto auch einfach einmal stehen lassen zu können.

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

| Tägliche | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Linie | | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | 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 |
| Kruff | 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 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | RE 23 | 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 | | | | | | | |

Eifelquerbahn-Reaktivierung

Ein längst überfälliger Lückenschluss

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Bahn als Verkehrsmittel in der Fläche immer weiter vernachlässigt. Erst seit wenigen Jahren ist hier ein, nicht nur dem Klimaschutz geschuldetes Umdenken zu erkennen. So hat das Schweizer INFRAS-Institut bereits im Jahr 2019 eine Studie über externe Kosten des Verkehrs in Deutschland erstellt. Neben den Folgen für Natur und Klima waren es vor allem die zahlreichen Unfälle im Straßenverkehr, welche maßgeblich zu den von der Allgemeinheit zu tragenden Folgekosten des Straßenverkehrs in Höhe von rund 140 Mrd. Euro im Jahr 2017 geführt haben.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung kommt in seiner im August 2022 veröffentlichten Studie zum Thema Bahn im ländlichen Raum zu dem Ergebnis, dass Streckenreaktivierung eine klare Signalwirkung als Investition in die Zukunftsfähigkeit einer Region haben. Auch die verheerende Hochwasserkatastrophe vom Juli 2021 und die stark gestiegenen Spritpreise zeigen, wie wichtig eine funktionierende Bahnanbindung für die Region ist.

Das BMDV hat mit seiner Neufassung der Standardisierten Bewertung nicht nur diesen Punkten Rechnung getragen. Zusätzlich werden Klimaschutz,



Andernach | Kaisersesch

Resilienz (Widerstandsfähigkeit), Davonsvorsorge, Tourismus, Barrierefreiheit, Verknüpfung von Bahn, Bus und Rad nun erstmals in einem angemessenen Rahmen berücksichtigt, wenn es darum geht, den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Streckenreaktivierung zu bewerten.

Im Vergleich zu vielen anderen Strecken treffen bei der Eifelquerbahn mehrere positive Faktoren aufeinander. So ist die Strecke nicht nur noch im Ganzen erhalten und befahrbar, wie die Überführungsfahrten im Januar 2022 gezeigt haben. Sie stellt darüber hinaus eine direkte Verbindung zwischen der linken Rheinschiene und der Eifelhauptstrecke dar.

Bereits seit mehr als 20 Jahren verkehren wieder regelmäßig Personenzüge zwischen Mayen und Kaisersesch. Es ist nun an der Zeit, den längst überfälligen Lückenschluss zwischen Kaisersesch und Gerolstein zu realisieren und somit die Kreisstadt Daun, und darüber hinaus die gesamte Region wieder an die Schiene anzubinden.

Die Chancen für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn waren nie besser als heute, jetzt gilt es, diese auch zu nutzen.

Für die Mobilität von morgen müssen heute die Weichen gestellt werden!



Ulmen | Daun | Gerolstein

Eifelquerbahn

DER Anschluss für die Vulkaneifel



Eifelquerbahn e. V.

Rosenstraße 3
56767 Kötterichen

Web: www.eifelquerbahn.com
Mail: info@eifelquerbahn.com



Eifelquerbahn e.V.