

Eifelstrecke laut Deutsche Bahn frühestens zum Jahresende 2024 wieder vollständig befahrbar – Eifelquerbahn-Freischnitt hat begonnen

Vor zwei Wochen präsentierte die Deutsche Bahn (DB) einen sehr ambitionierten Zeitplan zum Wiederaufbau der Eifelstrecke: Schon Ende dieses Jahrs sollen die ersten Züge wieder auf dem Abschnitt von Trier nach Auw an der Kyll verkehren, und auf der ganzen Länge der Gesamtstrecke will man „bis zum Sommer 2023 eine erste Befahrbarkeit erreichen“. Leider blieb bisher unbeantwortet, was die DB unter einer „ersten Befahrbarkeit“ versteht. Die Antwort und viele weitere Details liefert nun ein öffentlich zugängliches Dokument von DB NETZE, welches sich mit dem gut 100 km langen Abschnitt von Ehrang bis Nettersheim beschäftigt. Demnach wird der vollständige Wiederaufbau der Eifelhauptstrecke bis mindestens Ende des Jahres 2024 dauern.

Immerhin liegt nun erstmalig eine genaue Schadensübersicht vor, und die hat es absolut in sich: Rund 50 Kilometer beschädigte Gleise, 10 Kilometer neu zu wiederherstellender Bahndämme, mehr als 20 beschädigte Brücken, 29 beschädigte oder zerstörte Bahnübergänge, zahlreiche beschädigte oder zerstörte Stützbauwerke und Flussböschungen, sowie die weitestgehende Zerstörung der Stellwerkstechnik zwischen Gerolstein und Ehrang - das ist die traurige Bilanz der Hochwasserkatastrophe in Bezug auf den rheinland-pfälzischen Teil der Eifelstrecke.

Die zerstörten Stellwerke sollen im Rahmen des Wiederaufbaus der Eifelstrecke durch ein modernes elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt werden, welches seinen Betrieb zum August 2023 aufnehmen soll. Bis dahin wird zwischen Gerolstein und Ehrang laut DB nur ein eingeschränktes Verkehrsangebot, mit „nur einem Zug pro Richtung“, möglich sein.

„Mit Blick auf den bisherigen Fahrplan bedeutet dies im Idealfall einen 2-Studentakt zwischen Trier und Gerolstein, abhängig davon, mit welcher Geschwindigkeit der Abschnitt befahren werden kann. Über diese Tatsache hat die DB in ihrer letzten Pressemeldung kein Wort verloren“, so Jens Wießner, Vorsitzender des Eifelquerbahn-Vereins. „Wir erleben nun zum wiederholten Mal, wie die Deutsche Bahn die Menschen mit ihren Aussagen in die Irre führt“, kritisiert Wießner das Verhalten der Deutschen Bahn.

Damit spielt er auch auf die Aussagen der DB zur kurzfristigen Nutzung der Eifelquerbahn an, welche nun immer mehr in den Fokus rückt. „Für die kommende Sitzung des Kreistags Vulkaneifel liegen mittlerweile zwei Anträge zu Eifelquerbahn und Eifelstrecke vor. Möchte man die Resilienz (Widerstandsfähigkeit) des Schienennetzes in der Region verbessern, kommt man an der Reaktivierung der Eifelquerbahn nicht vorbei. Denn wie die Eifel-Börde-Bahn für die Region Euskirchen, so stellt die Eifelquerbahn für die Region Vulkaneifel einen weiteren Zugang zum europäischen Schienennetz dar, den es nun zu nutzen gilt“, so Valentin Michels, stellvertretender Vereinsvorsitzender.

Und dieser Nutzung ist man mittlerweile einen bedeutenden Schritt nähergekommen, hat die Deutsche Bahn doch jüngst mit dem Streckenfreischnitt der Eifelquerbahn begonnen.

In Anbetracht der noch bis mindestens Ende 2024 dauernden Arbeiten an der Eifelstrecke ist es daher richtig, beide Strecken im Blick zu haben. Für die stark zerstörte Eifelstrecke sollte es heißen, alle anstehenden Maßnahmen zukunftsicher zu gestalten. „Die DB hat das Ziel ausgegeben, den Wiederaufbau mit modernster Technik umzusetzen. Daher müssen beim

Wiederaufbau der Leit- und Sicherungstechnik, Bahndämme und Bahnübergänge sowie Brücken und weiterer Bauwerke auch der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Eifelstrecke berücksichtigt werden“, so Michels.

Unabhängig davon ist mittlerweile mehr als deutlich geworden, dass die vollständige Wiederherstellung der Eifelhauptstrecke über Gerolstein noch viele Jahre in Anspruch nehmen wird. Aus Vereinssicht liegen die nächsten Schritte daher klar auf der Hand. Bis zum Frühjahr muss die stillgelegte, aber intakte Eifelquerbahn als auf lange Sicht einzige befahrbare Verbindung in die Region Vulkaneifel so weit ertüchtigt werden, dass ein Betrieb, wie er bis ins Jahr 2012 stattgefunden hat, wieder möglich wird. Dann könnte die Strecke nicht nur für Überführungsfahrten und Bauzüge, sondern auch für Personenzüge genutzt werden. In der aktuellen Situation würde hiervon insbesondere die lokale Tourismusbranche profitieren. Aber auch die ohnehin anstehende Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Eifelquerbahn muss nun zügig zum Abschluss gebracht werden.

„Bis Frühjahr nächsten Jahres brauchen wir Klarheit, wie ein reguläres SPNV-Angebot auf der Eifelquerbahn aussehen soll. Dann können die Förderanträge beim Bundesverkehrsministerium gestellt und die weiteren Planungen vorangetrieben werden. Hier gilt es auch den Abschnitt von Mayen nach Kaisersesch mit einzubeziehen, damit die Strecke durchgängig auf die aktuell gültigen Streckenstandards modernisiert werden kann“, so Valentin Michels.

Es gilt jetzt, die Eisenbahninfrastruktur der Region fit für die Zukunft zu machen, hierzu zählen: Für die Eifelstrecke der resiliente Wiederaufbau, der zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung und für die Eifelquerbahn die Reaktivierung und Modernisierung. Nicht irgendwann – sondern jetzt!

Der Vorstand des
Eifelquerbahn e. V.
Rosenstraße 3
56767 Kötterichen
Telefon 0157-83051006
E-Mail: presse@eifelquerbahn.com
www.eifelquerbahn.com
www.verkehrswende-vulkaneifel.de
Facebook: "Eifelquerbahn e.V."
Instagram: "Eifelquerbahn_Verein"