

Nach erfolgreicher Fahrt über die Eifelquerbahn: Klare Forderung nach Zügen noch im Jahr 2022 – Mobilitätsministerium Rheinland-Pfalz stellt knapp 10 Mio. € für die Reaktivierung stillgelegter Strecken bereit

Es ist eigentlich ein ganz normaler Vorgang, wie er in Deutschland täglich stattfindet: Die Überführung von Schienenfahrzeugen in die Werkstatt. Unter normalen Umständen wäre davon kaum Notiz genommen worden. Doch in der Region Vulkaneifel ist seit der Hochwasserkatastrophe vom Juli 2021 noch lange keine Normalität eingeleitet. Auf mehr als 50 Kilometern wurden die Schienen der für die Region so wichtigen Eifelstrecke zwischen Trier und Köln zerstört, zahlreiche Bauwerke und Bahnübergänge müssen komplett erneuert oder umfangreich saniert werden. In Richtung Köln/Bonn wird auf lange Zeit kein Zugverkehr möglich sein und auch in Richtung Trier sieht es nicht viel besser aus.

Daher ist der jüngst erfolgte Abtransport von 3 historischen Wagen des berühmten „Rheingold“-Zuges aus Gerolstein über die stillgelegte Eifelquerbahn ein wahrer Hoffnungsschimmer für die Vulkaneifel, ist die vom Hochwasser gebeutelte Region damit doch das erste Mal seit 6 Monaten wieder über die Schiene erreichbar. Nach mittlerweile 9 Jahren ohne Betrieb galt die Strecke ohne den Neubau des wichtigen Brückenbauwerks über die Kyll bei Gerolstein seit einem Gutachten aus 2014 als angeblich nicht durchgängig befahrbar und auch die Streckeneigentümerin, die bundeseigene Deutsche Bahn AG, schloss noch Ende Juli 2021 eine Nutzung der Eifelquerbahn kategorisch aus. Trotzdem rollten am vergangenen Wochenende wieder Züge über den seit 2013 stillgelegten westlichen Abschnitt der Eifelquerbahn von Gerolstein nach Kaisersesch. Von Kaisersesch aus fahren bereits seit mehr als 20 Jahren wieder stündlich Züge nach Andernach, wo Anschluss an den Fernverkehr besteht.

Dieses Ereignis lockte zahlreiche Eisenbahnfans aus ganz Deutschland und den Nachbarländern in die Vulkaneifel, und die große Frage war natürlich: „Hält die Kyllbrücke?“. Nach den ersten zwei Fahrten lässt sich sagen: „Ja, sie hält!“. „Seit 7 Jahren hieß es, hier wird nie wieder ein Zug fahren können. Es war daher ein wahrhaft besonderer Moment, als wir mit den beiden Loks die Brücke in Richtung Gerolstein überquert haben“, so Jens Wießner, der Vorsitzende des Eifelquerbahn-Vereins. Trotzdem stellt sich die Frage, wieso die Brücke auf einmal wieder befahrbar ist, und dass, obwohl keinerlei Instandsetzungsarbeiten durchgeführt wurden. Hierzu Jens Wießner:

„Im Gegensatz zum Gutachten des TÜV aus dem Jahr 2014 hatten die Gutachter der DB bei der Neubewertung vor wenigen Wochen alle benötigten Brückenunterlagen zur Verfügung, womit eine objektive Beurteilung des Bauwerkszustands möglich war“. Und der entpuppte sich als deutlich besser als zuvor angenommen, wie dem neusten Gutachten zu entnehmen ist. Dort ist nicht nur zu lesen, dass die Brücke im Rahmen der Überführungsfahrten sogar mit 30 km/h, anstatt der aktuell erlaubten 10 km/h, befahren werden darf. Auch der schwere Materialtransport ist nach einer Sanierung der beiden Stahlpfeiler möglich. Hierfür werden rund 100.000€ veranschlagt.

Dies macht natürlich auch den Menschen in der Region Hoffnung, die das Ereignis am vergangenen Wochenende gespannt mitverfolgten. Zu einem pandemiebedingt kleinen Pressetermin lud der Eifelquerbahn-Verein am Bahnhof Daun ein. Zu Gast waren Julia Giesecking (Landrätin des Landkreises Vulkaneifel), Astrid Schmitt (MdL, SPD), Dr. Lea Heidbreder (MdL, Bündnis 90/Die Grünen), Jörg Petry (Geschäftsführer der Vulkan-Eifel-Bahn) sowie Stephan Pauly (Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel). Die ebenfalls geladenen Gäste Gordon Schnieder (MdL, CDU) und Marco Weber (MdL, FDP) konnten aufgrund bereits länger feststehender Termine der kurzfristig erfolgten Einladung leider nicht folgen.

Vor der einmaligen Kulisse der Rheingold-Wagen bekräftigen alle Teilnehmer, wie wichtig eine umgehende Reaktivierung der Eifelquerbahn für die Region sei. „Wir brauchen die Reaktivierung jetzt. Das ist, was die Gleiswege angeht, unsere einzige Verbindung zur Außenwelt“, so Astrid Schmitt. Lea Heidbreder sieht die Chance, nachhaltig die Infrastruktur in der Vulkaneifel zu stärken. Dazu seien heute die Entscheidungen für die Mobilität von morgen zu treffen. Stephan Pauly verwies darauf, dass die Eifelquerbahn die letzte verbliebene Verbindung in Rheinland-Pfalz zwischen der Eifelstrecke und der linken Rheinschiene sei. Julia Giesecking verspricht sich davon, dass Züge generell wieder fahren können und so die „Lebensader“ langsam wieder zu pulsieren anfängt.

Damit spielte sie auf die von Jens Wießner angesprochene Möglichkeit an, die Eifelquerbahn kurzfristig sowohl für den Wiederaufbau der Eifelstrecke als auch zur touristischen Erschließung der Region zu nutzen. In Daun wurde daher eine klare Forderung formuliert: „Dieses Jahr müssen wieder Züge auf der Eifelquerbahn fahren.“

Die Chancen hierfür stehen seit Sonntag besser denn je. So verkündete die rheinland-pfälzische Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen über Facebook, dass in diesem Jahr knapp 10 Mio. € für stillgelegte Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellt werden.

„Mit einem Teil dieses Geldes könnten die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur der Eifelquerbahn getätigt werden, um die Reaktivierung der Eifelquerbahn für den Materialtransport zum Wiederaufbau der Eifelstrecke sowie zur touristischen Erschließung der Region Vulkaneifel unverzüglich umzusetzen“, zeigt sich Wießner hoch erfreut. Nun gilt es, schnellstmögliche alle Akteure aus der Region, vom Land und der DB Netz AG an einen Tisch zu bringen und die Möglichkeit zur sofortigen Umsetzung der Eifelquerbahn-Reaktivierung auszuloten. Damit wäre ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zu einer SPNV-Reaktivierung der Eifelquerbahn gemacht. Davon, dass diese kommen wird, zeigten sich alle Teilnehmer am Samstag überzeugt. Die nötigen Voraussetzungen hierzu lässt der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ZSPNV-Nord) im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gerade ermitteln.

„Wir haben heute ganz andere Voraussetzungen als 2012. Die Klimaziele im Verkehrssektor lassen sich ohne einen massiven Ausbau der Bahn nicht erreichen und dabei kommt dem ländlichen Raum ebenfalls eine große Bedeutung zu. Der Bund setzt nicht umsonst im Rahmen des reformierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nahezu ausschließlich auf die Bahn. Einige letzte Hürden für die Umsetzung dieser Vorhaben will man im Bundesverkehrsministerium bis im Frühjahr 2022 beseitigt haben“, so Jens Wießner

Bis dahin sollten auch erste Zwischenergebnisse aus der Machbarkeitsstudie des ZSPNV-Nord vorliegen. „Mit dessen Verbandsdirektor, Thorsten Müller, stehen wir in einem guten Austausch und die Lösungsansätze, die man dort verfolgt, sind sehr vielversprechend. Ich hoffe, dass es die Lage im Frühjahr erlaubt, den aktuellen Planungsstand auch der Öffentlichkeit vorzustellen. Am liebsten natürlich vor einer ähnlich spektakulären Kulisse wie am vergangenen Samstag in Daun“, so Wießner weiter.

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"