

Politiker fordern Reaktivierung der Eifelquerbahn

Gestrandete Züge lockten Hunderte Schaulustige an Strecke

Von Vladimir Nowakowski

■ **Eifel.** Am Bahnhof Daun ist die Zeit stehen geblieben: Eine Uhr ohne Stundenzeiger ragt wie ein Mahnmahl in die Höhe, alle Hinweisschilder auf dem Bahnsteig sind verwittert und schwarz angelaufen. Und doch drängen sich am Samstagmorgen rund 200 Menschen am Gleis, die meisten mit Fotoapparaten bewaffnet, um die vor einigen Minuten eingetroffenen historischen Rheingold-Wagen des Unternehmens AKE-Eisenbahntouristik zu bewundern.

Die Anwesenheit des Zuges, der in eine Fachwerkstatt in Baden-Württemberg geschleppt wird, beweist, dass die seitens der DB mehrmals für tot erklärte Eifelquerbahn mitnichten unbefahrbar ist. Hauptargument für negative Gutachten war stets die angeblich unrentable Sanierung der Kyllbrücke bei Pelm – die Strecke ist seit knapp zehn Jahren stillgelegt. Doch nun stellt die rund 50 Kilometer lange Schienentrasse nach Kaisersesch die einzige Möglichkeit dar, nicht nur die Rheingold-Wagons, sondern zudem vier DB-Triebwagen aus ihrer misslichen Lage zu befreien. Die Züge stecken nach der verheerenden Flut im vergangenen Juli in Gerolstein fest, die Strecke Köln-Trier bleibt bis voraussichtlich 2023 nicht durchgängig befahrbar.

„Der heutige Tag stellt einen Hoffnungsschimmer für die Bevölkerung der Vulkaneifel dar“, sagt die Landrätin des Vulkaneifelkreises, Julia Giesecking. Seit sechs Mo-

naten sei die Region einer Lebensader beraubt, es werde noch Jahre dauern, bis die Strecke Köln-Trier wieder nutzbar sei. „Der Kreistag steht geschlossen dahinter, die Eifelquerbahn zu reaktivieren. Hier müssen wieder Züge fahren“, sagt Giesecking.

Auch Astrid Schmitt (SPD), Vizepräsidentin des Landtags Rheinland-Pfalz, sieht die Notwendigkeit, den Schienenverkehr wieder regulär einzuführen. „Das ist, was Gleiswege angeht, zurzeit unsere einzige Verbindung zur Außenwelt.“

Und die darf nicht an einem Prellbock in Pelm enden“, sagt Schmitt.

Selbstverständlich spielten ebenso die Themen Verkehrswende und Klimaschutz in die Forderung nach der Wiederaufnahme auch des Personenverkehrs auf der Eifelquerbahn hinein, betonen Giesecking und Schmitt: „Es ist doch klar, was hier passieren muss. Die gesamte Region stimmt dieser Forderung zu.“

Lea Heidebreder, unter anderem Expertin in Mobilitätsfragen der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag, sieht die Chance, nachhaltig die Infrastruktur in der Vulkaneifel zu stärken. „Wir müssen heute Entscheidungen für die Mobilität von morgen treffen. Der heutige Tag bietet eine gute Ausgangslage da-

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung: Der Weg ist noch weit

So einfach wird sie nicht werden, die Reaktivierung der Eifelquerbahn. Im Raum stehen immer noch Zahlen wie 40 Millionen Euro zur reinen Sanierung. „Das können mehr oder weniger sein“, mutmaßt Thorsten Müller, der Direktor des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Nord. Zurzeit hat der SPNV-Nord hat eine Machbar-



Nicht nur an den Bahnhöfen in Daun, Laubach oder Kaisersesch standen viele Schaulustige, auch entlang der Strecke der Eifelquerbahn bewunderten Eisenbahnfreunde die Evakuierungsfahrt am vergangenen Samstag.

Foto: dpa

für.“ Die Deutsche Bahn ziere sich noch, die Strecke wieder vollständig freizugeben, sagt Jens Wießner vom Verein Eifelquerbahn, der sich seit Jahren für eine Reaktivierung

einsetzt. „Nun hat die DB Netz AG aber bereits rund 400 000 Euro für den Freischnitt der Strecke ausgegeben, und ein aktuelles Gutachten zeigt, dass die weitere Instandset-

zung der Pfeiler an der Kyllbrücke lediglich rund 100 000 Euro kosten würde“, berichtet Wießner. Es werde sicherlich nicht das letzte Mal sein, dass Züge die Eifelquerbahn befahren würden, hofft er und sagt: „Und dann auch mit Fahrgästen.“ Eine erneute Stilllegung passe nicht zur heutigen politischen Realität, befindet Stephan Pauly, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel. „Es wird ein Gutachten nach dem anderen erstellt. Aber wie man sieht, ist die Strecke befahrbar.“ Das Geld hätte die DB besser in die Infrastruktur gesteckt, sagt Pauly. Neben der Chance, den regionalen Nahverkehr wieder aufzunehmen, sei die Reaktivie-

rung der Eifelquerbahn enorm wichtig, um die Strecke Köln-Trier schnell zu sanieren. „Die DB Netz AG will doch nicht ernsthaft Abertausende Tonnen Schotter, Schienen und weiteres Material mit Lastwagen über die Straßen transportieren“, fragt Pauly. „Die Frage kann nicht sein, ob auf der Eifelquerbahn wieder Züge rollen, sondern wann“, sagt Jörg Petry, Inhaber von AKE-Eisenbahntouristik. Bis zur völligen Inbetriebnahme der Köln-Trierer Strecke könnten noch einige Jahre ins Land gehen. „Und vielleicht lohnt es sich auch ein wenig länger zu warten, damit die Verbindung elektrifiziert werden kann“, schließt Petry.

Rettung der „Rheingold“-Wagen

Bergung der beschädigten historischen Schmuckstücke über stillgelegte Eifelquerbahn

■ **Brohl.** Eisenbahnfreunde sind am vergangenen Wochenende voll auf ihre Kosten gekommen, denn seit Samstagabend stehen drei ganz besondere Wagen im Brohler Umladebahnhof. In der Nacht von Samstag auf Sonntag wurden die ersten cremefarbenen „Rheingold“-Wagen dorthin überführt, wo sie dann auf den Weitertransport in eine Fachwerkstatt nach Crailsheim in Baden-Württemberg warten. Doch woher kommen die berühmten historischen Wagen, und wieso stehen sie nun in Brohl?

Heimat des bekannten Panoramawagens aus dem Jahr 1963 und weiterer zehn Waggons aus dem legendären „Trans-Europ-Express (TEE) Rheingold“, dem Luxuszug der 60er-Jahre, ist Gerolstein. Von dort verkehren sie für das Unternehmen AKE-Eisenbahntouristik als Sonderzüge zu vielen Destinationen innerhalb Deutschlands und Europas.

„Die verheerende Flut Mitte Juli des vergangenen Jahres hat auch das Flüsschen Kyll in der Vulkaneifel in einen reißenden Strom verwandelt und einen erheblichen Wasserschaden

den unter anderem am Aussichtswagen anrichtet, sodass dieser auf längere Zeit nicht einsatzfähig sein wird“, heißt es in einer Meldung der AKE-Eisenbahntouristik. Die komplette Elektrik sei zerstört und müsse nun aufwendig wieder aufgebaut werden.

Doch das Bergen der beschädigten Wagen war aufgrund der zerstörten Gleise nicht so einfach. Die Eifelstrecke zwischen Trier über Gerolstein nach Köln weist laut Bahn noch schwere Flutschäden auf und bleibt bis 2023 nicht durchgängig befahrbar. Insgesamt 50 Kilometer Gleise und zehn Kilometer Bahndamm müssen erneuert werden. Um die liegen gebliebenen Wagen abtransportieren zu können, wurden mit dem Eisenbahn-Bundesamt Evakuierungsfahrten auf der seit neun Jahren stillgelegten Eifelquerbahn möglich gemacht.

Die Bahn schnitt für die Transporte unter anderem die Strecke frei, und Spezialisten überprüften die Gleise und die Brücke über die Kyll und gaben schließlich grünes Licht. Für Jens Wießner vom Verein Eifel-

querbahn und seine Mitstreiter ist der Abtransport der drei historischen Wagen des berühmten „Rheingold“-Zuges aus Gerolstein über die stillgelegte Eifelquerbahn „ein wahrer Hoffnungsschimmer für die Vulkaneifel“, denn damit sei die vom Hochwasser gebeutelte Region das erste Mal seit sechs Monaten wieder über die Schiene erreichbar.

„Nach mittlerweile neun Jahren ohne Betrieb galt die Strecke ohne den Neubau des wichtigen Brückenbauwerks über die Kyll bei Gerolstein seit einem Gutachten aus dem Jahr 2014 als angeblich nicht durchgängig befahrbar, und auch die Streckeneigentümerin, die 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“, sagt Wießner.

Von Kaisersesch ging es dann nach Betriebsschluss weiter nach Andernach und von dort nach Brohl. Zwei weitere Wagen werden am heutigen Dienstag nach Brohl überführt. Betreiber des Umladebahnhofs Brohl ist die Brohltal-Schmalspurreisenbahn. Als der Anruf von der AKE-Eisenbahntouristik kam, ob man die „Rheingold“-Wagen dort zwischenparken könne, zögerte Geschäftsführer Stefan Raab nicht und organisierte auch die nötigen Rangierarbeiten. Der 58-jährige Steffen Müller jedenfalls ist am Sonntagmorgen schwer begeistert, als er am Verladebahnhof bei eisiger Kälte und Nieselregen den „Rheingold“-Panoramawagen erblickt. „So ein altes Schmuckstück sieht man nicht alle Tage“, sagt er und hofft, dass der Wagen bald wieder in Betrieb gehen kann.

mha



Der berühmte Panoramawagen gehörte zum luxuriösen Vorzeigezug der Deutschen Bahn.

Foto: Mirjam Hagebölling

ANZEIGE

GEWERBEGEBIET MÜLHEIM-KÄRLICH
Neben Siemes Schuhcenter

LEDERLAND®

BIS ZU -55%*

BEIM GROSSEN WINTERSCHLUSSVERKAUF

ENTDECKEN SIE UNSERE ANGBOTE

HURRA, DER WSV IST WIEDER DA!
Das ist der perfekte Moment, um sich Ihren Leder-Traum zu erfüllen. Profitieren Sie von bis zu 55 Prozent Preisnachlass auf dutzende Top-Modelle. Wir freuen uns auf Sie!

LEDERLAND MÜLHEIM-KÄRLICH · WWW.LEDERLAND-MUELHEIM-KAERLICH.DE

Industriest. 48 · D-56218 Mülheim-Kärlich · +49 (0)263 09 56 68 13 · Mo. bis Fr. 10 bis 18:30 Uhr · Sa. 10 bis 18 Uhr · Neben Siemes Schuhcenter