

10 Eifelstrecke als Rheintal-Entlastungsline?

Das Rheintal ist auf sämtlichen Verkehrswegen einer der am stärksten belasteten Verkehrsachsen in Mitteleuropa. Die Autobahnen A3, A61 oder A5 sind die üblichen Verstärkungen der westdeutschen Staatsstraßen, der Rhein selbst als Wasserstraße ist eine der meistbelasteten Europas, was jedem Schiffskapitän besonders im engen Mittelrheintal einleuchtend abverlangt. Vor allem die Bahnstrecken entlang des Rheins sind sehr überlastet, besonders die Bewohner des Tals aufgrund der hohen Lärmemissionen stört. Demzufolge waren und sind auch heute noch wichtige Infrastrukturprojekte entlang dieser wichtigen europäischen Verkehrsachse im Bau oder in Planung.

Im Ausland enorme Investitionen in die Infrastruktur

Im niederländischen Abschnitt wurde bspw. die Betuwe-Route errichtet, eine rein für den Güterverkehr vorgesehene Bahnstrecke entlang einer Autobahn, um die umgeschlagenen Güter aus dem Hafen Rotterdam schnell weiter zu verschiffen zu können. Auch die Schweiz bastelt eifrig an gigantischen Infrastrukturprojekten (Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale), wie dem im Bau befindlichen Gotthard-Base-Tunnel, oder auch die Quellgebiete des Rheins unterläuft. Problem bei beiden dieser Projekte ist die mangelhafte Fortführung der Schienenkorridore auf deutschem Boden!

Die Betuwe-Route endet nahe der deutschen Grenze und mündet dabei in die Hollandstrecke von Emmersch nach Oberhausen, die aktuell nur zweigleisig ist. Diese Strecke soll in naher Zukunft dreigleisig ausgebaut werden. Dass das Schienennetz in der Metropolregion Rhein-Ruhr auf der Trasse Oberhausen-Duisburg-Düsseldorf Köln stark belastet ist, kann man sich ausmalen. Die hierzu geplanten Ausbaumaßnahmen stehen mit dem Projekt FRX in Verbindung, wobei dieses sich aufgrund ungeklärter milliardenschwerer Investitionen noch nicht in trockenen Tüchern befindet.

Auch das Mittelrheintal zwischen dem Köln-Bonner Raum und der Metropolregion Rhein-Main lässt sich langam in seine Kapazitätsgrenzen, weshalb dort schon 2003 ein milliardenschweres Infrastrukturprojekt abgeschlossen wurde: die Neubaustrecke Köln-Frankfurt durch den Westerwald, die das Rheintal, sowie die Großstädte Bonn, Koblenz und Mainz umfließt. Doch auch heute noch stoßen die Streckenkapazitäten des Mittelrheintals an ihre Grenzen, denn diese Neubaustrecke ist vor allem aufgrund ihrer starken Störungen (bis zu 40 Minuten, siehe Foto) nur für spezielle Hochgeschwindigkeitszüge (ICE3) nutzbar und damit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr vorbehalten. Statt auf eine große Lösung für den gesamten Schienenverkehr im Rheintal zu setzen, wurden die 5 Milliarden Euro Steuergelder (!) also nur für eine einseitig auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgerichtete Trasse ausgegeben.



11 Über die Bedeutung der Revitalisierung von historischen Dorfkernen - am Beispiel von Wallenborn/Vulkaneifel



12 Öffentlicher Verkehr in Bonn - Teil 1: Quantität statt Qualität



13 Bitburg, Trier, Verkehrsprobleme, B51, ...? Über einen oft vergessenen Verkehrsweg



14 Baden bei der Vulkaneifel/Umgebung Schalkenmehrener Maar



15 Der deutschen Boulevardpresse fehlt der Orientierungssinn



16 Prinzenkopf Aussichtsturm



17 Luftbild des Monats Juli: Eisenbahnausbesserungswerk Trier-West



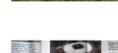
18 Serbien und die Europäische Union - was beide voneinander lernen können



19 Luftbild des Monats Juni: Das Mala-Rijeka-Viadukt



20 Frühlingsimpressionen aus der Eifel



21 Erste Erfahrung mit dem Handy-Ticket im VRS



22 Luftbild des Monats April - Eifel-Slums



23 Natürliche Orientierungslosigkeit



24 Nachwehen des Kalten Kriegs im 21. Jahrhundert: Der Hochmoselübergang



25 Luftbild des Monats März: Nationalpark Eifel



26 Fragwürdige Standortentscheidungen von Atomkraftwerken



27 Eine Busfahrt mit der 407 Eitelbrück-Prüm



28 Erste Erfahrungen mit den Verkehrsproblemen der Stadt Luxemburg



29 Was wirft diesen großen Schatten? - Luftbild des Monats Februar



30 Luftbild des Monats Januar



31 Hochwasser in Gerolstein



32 Die Mosel - sie steigt und steigt...



33 Zeitraffer-Videos



34 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



35 GIS und Popkultur



36 Luftbild des Monats Dezember



37 "Brubbel" Wallenborn



38 Stadienmarketing 2.0



39 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



40 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



41 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 2



42 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



43 Stadienmarketing 2.0



44 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



45 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



46 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



47 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



48 Stadienmarketing 2.0



49 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



50 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



51 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



52 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



53 Stadienmarketing 2.0



54 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



55 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



56 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



57 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



58 Stadienmarketing 2.0



59 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



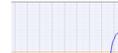
60 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



61 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



62 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



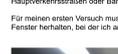
63 Stadienmarketing 2.0



64 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



65 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



66 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



67 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



68 Stadienmarketing 2.0



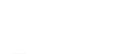
69 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



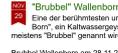
70 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



71 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



72 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



73 Stadienmarketing 2.0



74 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



75 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



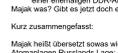
76 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



77 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



78 Stadienmarketing 2.0



79 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



80 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



81 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



82 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



83 Stadienmarketing 2.0



84 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



85 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



86 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



87 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



88 Stadienmarketing 2.0



89 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



90 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



91 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



92 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



93 Stadienmarketing 2.0



94 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



95 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will



96 Fahrrad-Trip nach Lüttich - Teil 1



97 Der Traum eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs



98 Stadienmarketing 2.0



99 Vulkaneifel: Gesteinsabbau kontra Erhalt der Kulturlandschaft



100 Wie der Zweckverband die Abschaffung des heutigen Regionalverkehrs in der Eifel als Angebotsverkürzung verkleiden will