

# Absichtserklärung - Memorandum of Understanding (MoU)

über die

länderüberschreitende verkehrliche Nutzung der Eifelstrecke Köln – Trier

zwischen den

SPNV-Aufgabenträgern

Zweckverband go.Rheinland (go.Rheinland)

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Nord (SPNV-Nord)

Mobilitätsministerium des Großherzogtums Luxemburg

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes (MUKMAV)

und den für SPNV zuständigen Landesministerien

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz (MKUEM)

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV)

## Präambel

Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und den Grenzregionen in der Bundesrepublik Deutschland haben in den letzten Jahren sehr stark zugenommen. Dabei wird der dadurch indizierte grenzüberschreitende Verkehr vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Um den Anteil der Reisenden im Schienenverkehr deutlich zu erhöhen, wollen die Vertragspartner das Angebot im grenzüberschreitenden Verkehr quantitativ und qualitativ verbessern. Dieser Verbesserung dient diese Absichtserklärung.

Die in Rheinland-Pfalz (RLP) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständigen Aufgabenträger (AT) hatten in 2008 eine Konzeption zur Neuausrichtung des SPNV in Rheinland-Pfalz beschlossen. Unter der Bezeichnung „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ (RLPT15) wurden insbesondere die Linienführung und Taktstrukturen von lang laufenden Regionalexpresslinien neu geordnet. Außerdem wurden die entsprechenden Subsysteme im Bereich der Regionalbahnen angepasst. Wesentlicher Bestandteil des RE-Netzes in RLP und dem Saarland (SL) sind die sehr erfolgreich unter dem Markennamen SÜWEX laufenden RE-Linien RE 1, RE 2, RE 4 und RE 14 des Südwestexpress-Netzes. Ein weiterer Bestandteil des derzeitigen Angebots ist der stündlich verkehrende RE11 aus dem benachbarten Luxemburg nach Koblenz, der im aktuellen SÜWEX-Konzept in Trier mit dem RE1 gekuppelt wird und vereinigt als RE1/RE11 nach Koblenz fährt.

Die Unwetterkatastrophe vom 14. Juli 2021 hat die 160 km lange Eifelstrecke von Köln nach Trier in weiten Teilen zerstört. In der Krise haben Bund und die beiden Bundesländer Nordrhein-Westfalen (NRW) und RLP die Chancen des Wiederaufbaus genutzt und neben neuen Hochwasser-resilienten Ingenieurbauwerken und einer modernen digitalen Signaltechnik auch vorausschauend beschlossen, die 160 km lange Strecke im Zuge des Wiederaufbaus zu elektrifizieren. Die Arbeiten zur Elektrifizierung sollen nach aktuellem Planungsstand bis 12/2028 fertiggestellt sein.

Mit diesen Ausbauten wird die Eifelstrecke für den Deutschlandtakt (D-Takt) immer wichtiger.

Das BMV schreibt zum D-Takt: „Mithilfe des Deutschlandtakts sollen die Züge deutschlandweit (und perspektivisch auch europaweit) besser aufeinander abgestimmt und dadurch Umsteige-, Reise- und Transportzeiten deutlich gesenkt werden. Das Ziel: öfter, schneller, überall – im Personen- sowie im Güterverkehr. Hierfür muss das Schienennetz so ausgebaut werden, dass die Züge des Nah- und Fernverkehrs zu einer bestimmten Zeit (meist zur Minute 00 oder 30) an den Knotenbahnhöfen ankommen und untereinander Anschluss haben. Dies bedeutet, dass die Züge so schnell fahren müssen, wie es für das Erreichen des jeweiligen Bahnhofs zur Anschlusssicherung erforderlich ist. Der passgenaue Ausbau der Schieneninfrastruktur erfolgt dabei anhand eines Zielfahrplans, der einen Integralen Taktfahrplan widerspiegelt und zugleich Güterzugtrassen mit attraktiven Transportzeiten in den Taktverkehr integriert.“ (Quelle: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/deutschlandtakt.html> Abruf 31.12.25)

Die bisherigen Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, um an der Eifelstrecke die dargestellten Ziele des D-Takt zu erreichen.

- Es ist nicht möglich, schnelle Züge des Personenverkehrs, z.B. RE-Linien, im Stundentakt zwischen Köln und Trier verkehren zu lassen.
- Eine schnelle durchgehende Anbindung der Stadt Luxemburg an Köln innerhalb des ITF-Knotens Trier ist nicht möglich.
- Eine schnelle durchgehende Anbindung der Landeshauptstadt Saarbrücken über den Knoten Trier an Köln ist nicht möglich.

Auch die Wirtschaft in der Eifel fordert attraktive Taktungen und Reisezeiten für Arbeitnehmer sowie attraktive Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs.

Die Unterzeichner dieser Absichtserklärung sehen in einem bedarfsgerechten zweigleisigen Ausbau (mit Ausnahme der Tunnelbauwerke) der Eifelstrecke und weiterer flankierender Maßnahmen die Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der Strecke nachhaltig zu steigern und damit die Ziele des D-Takt zu erreichen.

## Zielsetzung

Ziel dieser Absichtserklärung ist es, das gemeinsame Interesse der Unterzeichner zu dokumentieren, durch einen bedarfsgerechten zweigleisigen Ausbau der Eifelstrecke sowie weiterer flankierender Maßnahmen die Städte Köln, Trier, Luxemburg/Saarbrücken mit einem neuen D-Takt-konformen und stabilen, leistungsfähigen und vertakteten SPNV miteinander zu verbinden. Die zahlreichen Tunnelbauwerke der Strecke in Rheinland-Pfalz bleiben von den zweigleisigen Ausbaubabschnitten ausgenommen. Den Unterzeichnern ist bewusst, dass die Erreichung des Zieles auch nur in Etappen möglich ist.

Parallel zu den hier genannten Infrastrukturmaßnahmen und geplanten Verkehrsleistungen wird im Raum Köln die Konzeption der neuen S-Bahn verfolgt, welche sich auch auf der Eifelstrecke bis nach Euskirchen/Kall erstrecken soll. Nördlich von Kall ist die Eifelstrecke bereits durchgehend zweigleisig, so dass zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall im Wesentlichen der Anschluss an das zur Entflechtung von Personen- und Güterverkehr geplante Überwerfungsbauwerk Kalscheuren (Ortsumfahrung Hürth-Fischenich) sowie neue Weichenverbindungen benötigt werden, um die Strecke leistungsfähig zu ertüchtigen.

## Geplantes Betriebsprogramm

Schon im Abschlussbericht für den Wiederaufbau der Eifelstrecke des von SPNV-Nord und go.Rheinland beauftragten Gutachterbüros ist die neue Konzeption angelegt.

Der RE 12 von Trier nach Köln verkehrte vor dem Hochwasser nur in Einzellagen, da ein kontinuierliches Angebot mit der seinerzeitigen Infrastruktur unter Aufrechterhaltung eines Stundentaktes für alle Zwischenhalte nicht umsetzbar war.

Vorgesehen ist der RE 12 Trier – Köln mit einer Reisezeit von ca. 2:15 im Stundentakt sowie ein weiterer stündlicher – in RLP alle Halte bedienender – Takt zwischen Trier und Köln als RB 22. In NRW soll mit der

Einführung der S-Bahnlinie 15 zwischen Köln und Kall ein zusätzlicher 20-min-Takt geschaffen werden, der zwischen Köln und Hürth-Kalscheuren eine eigene Strecke befährt und dahinter die Bedienung der dann nicht (mehr) von den hierdurch beschleunigten RE-Linien berücksichtigten Halte sicherstellt. Zwischen Kall und Gerolstein wird ein 20-min-Takt angestrebt (HVZ) und zwischen Gerolstein und Trier ein 30-min-Takt.

Alle 2 Stunden ist eine Verlängerung des RE 12 als Verknüpfung mit dem bestehenden RE 11 über Trier hinaus nach Luxemburg vorgesehen. Damit wird das aktuelle RE 11 Konzept weiterentwickelt. Diese dann umsteigefreie Verbindung ermöglicht es, aus Luxemburg die nächstgelegene Millionenstadt Köln in bisher unerreichten Reisezeiten zu erreichen. Dies führt dazu, dass die im aktuell vorliegenden Zielfahrplan Deutschlandtakt noch enthaltene Linie Luxemburg – Trier – Koblenz – Köln im Abschnitt Trier – Koblenz entfällt. Im Abschnitt Koblenz – Köln ist eine Fortführung der ICE Linie 10 Berlin – Köln – Koblenz im Stundentakt denkbar.

Kernelement für einen funktionierenden D-Takt ist, dass der RE 12 vollständig am 30-Knoten in Trier teilnimmt, so dass Anschlüsse von/nach Koblenz und von/nach Saarbrücken existieren.

Die Unterzeichner beabsichtigen, den ITF-Knoten Trier so aufzuwerten, dass man zweistündlich die durchgehende Relation Köln – Saarbrücken fahren kann und zweistündlich die durchgehende Relation Köln – Luxemburg, welche in Trier mit einem zweistündlichen Angebot Koblenz – Luxemburg und Koblenz – Saarbrücken überlagert werden, so dass in all diesen Relationen ein stündliches Angebot existiert, welches zweistündlich umsteigefrei umgesetzt werden kann. Damit werden 3 Städte des Städtetetzes QuattroPole (Kooperation der vier größten Städte der Grenzregion im Herzen Europas, die jeweils nur eine Autostunde voneinander entfernt liegen: Luxemburg, Metz, Saarbrücken und Trier) optimal mit Köln verbunden. Der Linienast von Köln nach Saarbrücken ist dann konzeptionell mit dem RE 1 Mannheim-Saarbrücken-Trier-Koblenz zu verknüpfen.

## Infrastrukturmaßnahmen

Zur Realisierung des beschriebenen Betriebsprogramms ist die ehemals durchgängig zweigleisige Eifelstrecke als solche bedarfsgerecht wiederaufzubauen und dort auch zu elektrifizieren. Die Abschnitte orientieren sich an einer stündlichen RE-Taktung. Südlich Hürth-Kalscheuren erfolgt im Rahmen der notwendigen Ortsumfahrung in Fischenich der Anschluss an das geplante Überwerfungsbauwerk. Es wird angestrebt die Maßnahmen bis zum Zielhorizont 2035 umzusetzen.

## Eingesetzte Fahrzeuge

Für die länderübergreifenden RE11/RE12-Leistungen sind mehrsystemtaugliche Fahrzeuge einzusetzen. Das Großherzogtum möchte hier geeignete Doppelstockfahrzeuge der CFL zum Einsatz bringen, die in RLP und NRW in den jeweiligen Verkehrsverträgen beigestellt werden. Neben den vorhandenen Fahrzeugen der KISS -Baureihe von Stadler werden auch im Rahmen der geplanten weiteren Neubeschaffungen geeignete Fahrzeuge bei der CFL eingestellt werden.

Für die Relation Köln-Trier-Saarbrücken werden durch die SPNV-AT vsl. moderne, geeignete Doppelstockzüge vorgeschrieben werden.

Doppelstockfahrzeuge sind deswegen geeignet, weil nur diese bei den vorhandenen Bahnsteiglängen geeignete Kapazitäten für die Fahrgäste zur Verfügung stellen können.

## Einbindung in den Deutschland-Takt

Die Unterzeichner bitten das Bundesministerium für Verkehr (BMV), die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen sowie das darauf aufbauende Betriebsprogramm in den Deutschland-Takt als unmittelbare bzw. mittelbare Maßnahme aufzunehmen.

## Finanzierung

Die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen ist derzeit aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) geplant, insofern hier die Voraussetzungen zur Finanzierung erfüllt werden. Die Finanzierung der Verkehrsleistungen des SPNV erfolgt bei einer Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse durch die den Ländern und die den jeweiligen SPNV-AT zugewiesenen Regionalisierungsmittel. Die Länder Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen erklären ihre Absicht, entsprechenden GVFG-Anträgen der Vorhabenträgerin beim Bund zuzustimmen, sofern die erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Dazu zählt u.a. eine Finanzierungszusage des Bundes.

## Güterverkehr

Aus zahlreichen Gesprächen zuletzt unter Teilnahme des BMV mit Wirtschaftsunternehmen aus der Eifel von Trier bis Gerolstein ist ein großes Interesse an der Nutzung für den Schienengüterverkehr bekannt. Nach Abschluss des Ausbaus sollte deswegen die Eifelstrecke zusätzlich für den regionalen und lokalen Güterverkehr geeignet sein. Die Wirtschaft wünscht, diese Güterverkehre auf dem direkten Weg durch die Eifel über Köln in Richtung Norddeutschland und Nordeuropa zu ermöglichen und zu stärken.

## Unverbindlicher Charakter

Diese Absichtserklärung stellt keine rechtlich bindende Vereinbarung dar. Sie begründet keine unmittelbaren finanziellen Verpflichtungen der Unterzeichner, sondern dokumentiert den gemeinsamen politischen und fachlichen Willen zur Weiterentwicklung der über eine ausgebaut Eifelstrecke gewünschten Verkehrsleistungen.

## Unterschriften

Luxemburg, den 26. FEB. 2026

Mobilitätsministerium des Großherzogtums Luxemburg

Yuriko Backes, Ministerin



Köln, den 09.02.2026

Zweckverband go.Rheinland

Stephan Santelmann, Vorstandsvorsteher



Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer

Saarbrücken, den

18.2.26

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz

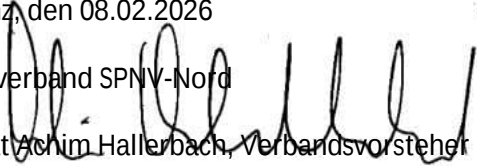
Petra Berg, Ministerin



Koblenz, den 08.02.2026

Zweckverband SPNV-Nord

Landrat Achim Hallerbach, Vorstandsvorsteher



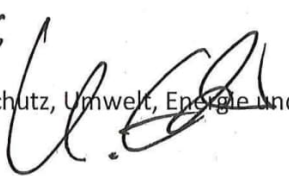
Thorsten Müller, Verbandsdirektor

Mainz, den

2.3.26

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

Katrin Eder, Ministerin



Düsseldorf, den 06.02.2026

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Oliver Krischer, Minister