

# Die Ahrtalbahn von 1880/88 – eine Spurensuche

Klaus Kemp

Nach einem kurzen Abriss der Geschichte der Ahrtalbahn soll untersucht werden, welche Spuren der bis 1888 erbauten Bahn noch zu finden sind. Ein kurzer Blick auf den Radweg im Ahrtal beendet dieses Kapitel der „Eisenbahnarchäologie“.

## Entstehungsgeschichte

Vor mehr als dreißig Jahren erschien im Heimatjahrbuch Kreis Ahrweiler 1980 aus der gleichen Feder ein Artikel über die Anfänge der Ahrtalbahn.<sup>1)</sup> Sie begann als kurze Stichbahn

von Remagen bis Ahrweiler. Und der Betrieb erfolgte auf eine Art, die wir heute mit dem Begriff *Kleinbahn* verbinden. Es verkehrten nämlich zum Teil noch gemischte Züge, das heißt, Personenzüge, die auch Güterwagen mitnahmen, die man zum Teil an Unterwegsstationen absetzte. Den Bau besorgte die private Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, der damals auch die Linke Rheinstrecke ebenso gehörte wie die Eifelbahn Köln-Trier. Man ging davon aus, dass auch die Strecke nach Ahrweiler Gewinn abwerfen würde.



*Der stattliche Bahnhof Bad Neuenahr entstand 1880 mit der Eröffnung der ersten Teilstrecke der Ahrtalbahn von Remagen bis Ahrweiler (Aufnahme vor 1914).*

Noch vor der Eröffnung der Strecke übernahm der Preußische Staat die Rheinische Eisenbahn und mit ihr die Ahrtalbahn. Neben wirtschaftliche traten nun auch soziale Gesichtspunkte. Abgelegene Landesteile sollten erschlossen und Industrie und Handwerk entwickelt werden. Das führte zum Weiterbau der Ahrtalbahn bis Altenahr (1886) und Adenau (1888). Die Ausführung erfolgte so einfach wie möglich mit relativ großen Steigungen und ebenerdigen Straßenkreuzungen, von denen die meisten nicht einmal eine Schranke besaßen. Auch die Bahnhofbauten waren schlichter als die vorherigen.

Trotzdem waren wegen des engen Flusstales Kunstbauten wie Einschnitte, Dämme, Brücken und Tunnel unvermeidlich.

Hatten sich die Militärs um 1850 noch gegen die Erschließung der Eifel durch Eisenbahnen ausgesprochen aus Angst, sie könnten dem Feind dienen, entdeckten sie dieses Transportmittel zunehmend für sich, um Truppen schneller von einem Landesteil in einen anderen oder an die Front verlegen zu können. In der Folge wurde die Eifel mit Bahnstrecken überzogen, die kaum einen wirtschaftlichen Nutzen besaßen. Durch die Anforderungen durch das Militär entstanden zweigleisige Hauptbahnen mit möglichst großen Radien und möglichst geringer Steigung, was nur durch aufwendige Kunstbauten zu bewerkstelligen war. Unter diesem Konzept entstand 1912 neben anderen die Strecke Dümpelfeld – Jünkerath/Gerolstein.

Für die bereits bestehende Strecke ab Remagen bedeutete das ein Anpassen der Linienführung an die geänderten Forderungen. Es gab Korrekturen der Linienführung und Umlegungen, zum Teil in größerem Ausmaß. Diese Veränderungen erfolgten vor hundert Jahren. Unwillkürlich stellt man sich die Frage, ob noch Spuren dieser ersten Bahn zu finden sind. Es ist eine nicht leicht zu beantwortende Frage. Während man zwischen Remagen und Ahrbrück noch Zugverkehr findet und damit die ursprüngliche Trasse noch benutzt wird, ist an anderen Stellen



*In Ahrweiler verlief die Bahnstrecke ursprünglich zwischen der Stadtmauer und der Ahr. Der große Platz vor dem Ahrtor konnte nicht mit einer Schranke gesichert werden. Deshalb musste dort jemand mit eine Glocke vor dem Zug herlaufen.*

jede Spur verschwunden. Und es gibt Bereiche, wo sie einer neuen Nutzung zugeführt wurde, allen voran Empfangsgebäude, die heute als Wohnhäuser dienen, und Trassen als Radweg. Diese Veränderungen bilden Teil eines Prozesses. Damit kann das hier Aufgeführte nur eine Momentaufnahme sein.

Wie ausgeführt, entstand diese Strecke in zwei Phasen. Am besten sieht man natürlich die noch betriebene Bahnstrecke bis Ahrbrück. Aber wer mit offenen Augen durch das Ahrtal geht, findet noch die Spur der Sekundärbahn, die bis 1888 erbaut worden ist. Deutlichstes Überbleibsel sind die Bahnhofsgebäude. In den Heimatjahrbüchern ist schon verschiedentlich über sie berichtet worden.<sup>2)</sup> Deshalb soll hier nur eine kleine Übersicht eine Zuordnung zu den Bauepochen der Strecke zeigen:

vor 1880	Remagen
1880	Bodendorf Bad Neuenahr Ahrweiler
1886/88	Heimersheim (Walporzheim) Dernau Mayschoss Altenahr Adenau
1912 und später	Walporzheim Rech Kreuzberg Ahrbrück Hönningen Dümpelfeld

Im Verlaufe ihrer Geschichte besaß die Bahn 19 Bahnhöfe und Haltepunkte, aber nie mehr als 18 gleichzeitig. Die hier nicht aufgeführten Haltepunkte Ahrweiler Markt, Marienthal, Dernau Ort und Leimbach entstanden alle nach 1888. Dort gab es keine Empfangsgebäude, sondern wie im Falle von Leimbach und Marienthal lediglich einen Kiosk oder eine Wartehalle.

## Spuren im Gelände

Wenden wir uns der Bahntrasse zu. Wegen des ebenen Geländes zwischen Remagen und Ahrweiler ist beim zweigleisigen Ausbau einfach das Planum erweitert worden, das heißt, die Strecken von 1880 und 1912 sind identisch. Trotzdem finden sich auch hier noch Spuren

einer Veränderung. An der Stelle, an der die Ahrtalbahn von der linken Rheinstrecke abbiegt, wurde die Trasse im Bogen etwa dreißig bis vierzig Meter nach Süden verschoben. Luftaufnahmen beweisen das bis heute.

Nächster Punkt ist die Bahnhofsanlage von Ahrweiler. Schaut man sich alte Pläne an, wird durch die Lage des Empfangsgebäudes klar, dass ursprünglich kein Weiterbau ahraufwärts vorgesehen war. 1886 musste man bereits die Gleisführung durch das Bahnhofsgelände leicht verändern, um die ursprüngliche Strecke in einem Bogen in Richtung Ahr zu führen, wo sie dann zwischen Fluss und Stadtmauer weiterlief. Das konnte man noch bis in 1980er Jahre an der gebogenen Bahnsteigkante direkt vor dem Empfangsgebäude sehen. Durch den Neubau von 1912, der die Linie nun zum Berg hin um den mittelalterlichen Stadtkern von Ahrweiler herumführte, steht das Empfangsgebäude seither weitab von den Bahnsteigen. Der Loksuppen von 1880 war lange Zeit an einen Busunternehmer vermietet, der ihn 1977 kaufte. Leider wurde er im Jahre 2000 abgerissen. An seiner Stelle befindet sich heute der Parkplatz eines Lebensmitteldiscounters, der das Gelände des Bahnhofs von 1880 einnimmt. Wer die Karl-von-Ehrenwall-Allee am Ufer der Ahr benutzt, befindet sich auf der ehemaligen Bahntrasse. Ein Teil der Herrestorffstraße markiert deren weiteren Verlauf. Verlässt man das mittelalterliche Ahrweiler durch das Obertor und erreicht auf der Walporzheimer Straße die ehemalige Weinbauschule, sind die Häuser auf der Seite zum Berg hin ungewöhnlich weit zurückgesetzt. Parallel zur Straße verläuft ein Streifen von Grünanlagen. Hier lagen bis 1912 Schienen! Ein Stück weiter in Walporzheim an der gleichen Straße findet man noch den alten Bahnhof mit seinem Gütersuppen von 1886. Selbst den Stall, den die Bahn für die im Bahnhof wohnenden Beamten errichtet hatte, findet man dort noch. So ermöglichte man es zur Aufbesserung des schmalen Gehaltes eine Ziege oder Kleinvieh zu halten.

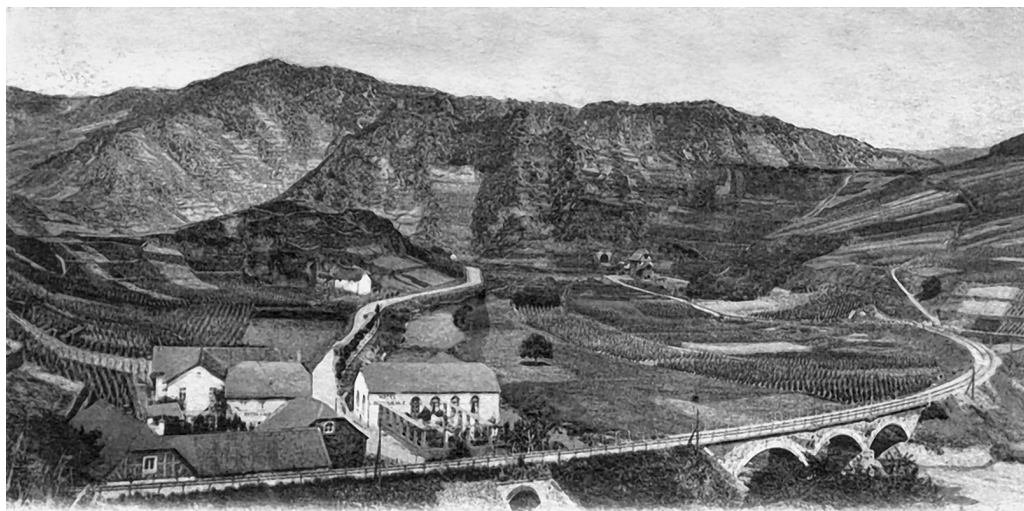
Von hier bis Dernau gab es Veränderungen, die heute nur noch anhand von alten Fotos nachvollziehbar sind. Vor dem Bahnbau führte die Landstraße in Richtung Altenahr mitten in den

Ort hinein (heutige Römerstraße) und an der Kirche vorbei zurück auf den heutigen Verlauf der Bundesstraße (heutige Hauptstraße). Der Grund war ein Überschwemmungsgebiet der Ahr, durch das dann 1886 wie ein Damm die Bahntrasse verlegt wurde. Es entstand eine parallele Straße zwischen Fluss und Bahndamm, etwas, was wir heute als Ortsumgehung bezeichnen würden. Sie kreuzte die Bahn etwa auf der Höhe der Römerstraße zum Fluss hin und kurz vor dem Bahnhof zurück. Durch diesen Bahndamm gab es Probleme mit dem Ablauf von Regen- und Schmelzwasser, das sich 1910 bei der großen Überschwemmung des Ahrtals noch verschärfte, weil das tief liegende Gebiet zwischen Ortskern und Eisenbahn zunehmend zugebaut worden war.<sup>3)</sup> Wohl mit dem zweigleisigen Ausbau verlegte man die Bahn näher an die Ahr heran, während die Landstraße nun auf der Fluss abgewandten Seite der Strecke verlief. In Dernau ist die Spurensuche also so etwas wie ein Indizienbeweis.

Erst in Rech findet der Kundige wieder konkrete Spuren. Hier wurde die Strecke zum Berg hin verschoben und gleichzeitig höher gelegt. Hat

man von Dernau aus die Bahnunterführung passiert, mündet nach vielleicht fünfzig Metern von links der *Bahnweg* in die Hauptstraße. Er markiert den ursprünglichen Verlauf der Trasse. Hier kreuzte die Bahn die Landstraße, um hinter den Häusern weiter in Richtung Mayschoss zu verlaufen. Geht man von der Hauptstraße den Weg hoch zum Bahnhof Rech, findet man nach wenigen Metern auf beiden Seiten ein Geländer. Die wenigsten werden wissen, dass sie dort auf der Brücke über einen kleinen Einschnitt stehen, durch den einmal die Bahn lief. Dieser Einschnitt wurde verfüllt, ohne die Brücke zu beseitigen. Auf einer Seite kann man noch ihr Gewölbe erkennen. Auf der anderen Seite ist alles zugebaut und ein großes Hotel überdeckt den Einschnitt.

Nächster markanter Punkt auf dieser Spurensuche ist der Saffenberg vor dem Bahnhof Mayschoss. Alte und neue Trasse liegen nebeneinander. Benutzt wird heute die neue. Hätte man beim Neubau 1912 die bestehenden Tunnel erweitert, hätte man den Betrieb für viele Monate einstellen müssen. Deshalb entschied man sich, neben der alten eine neue eingleisige Strecke



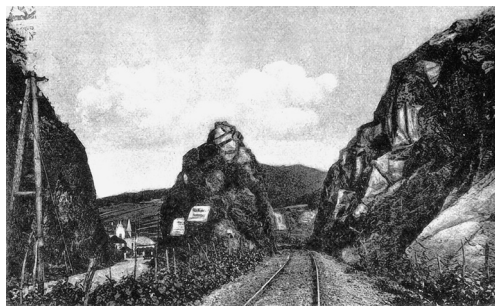
*Aufnahme vor 1910 mit Blick von der Lochmühle bis zum Bahnhof Mayschoss. Der Bahndamm im Vordergrund ist einschließlich der Ahrbrücke bereits in den 1920er und 1930er Jahren abgetragen worden und zwar bis zu dem Weg, der am rechten Bildrand in die Weinberge hochführt. Lediglich die Überführung über den Weg „Hinter der Mühle“ (vorne Mitte) ist erhalten geblieben und in den Hotelkomplex einbezogen worden. Die heute Strecke folgt der Ahrschleife hinter dem Betrachter.*

zu bauen. Da man andere Kriterien anwandte, gibt es nebeneinander zwei unterschiedliche Bauwerke, das ältere ausgeführt als Steinbogen- und das neuere als Stahlgitterbrücke. Sie liegen in einer Kurve und besitzen unterschiedliche Radien, und zwischen beiden gibt es sogar einen Höhenunterschied von etwa einem Meter. Erst jenseits der Tunnel verliefen beide Gleise wieder auf der gleichen Höhe.

Am Bahnhof Mayschoss gab es ursprünglich einen ebenerdigen Bahnübergang, der in gerader Linie von der Ahrbrücke her am Empfangsgebäude über die Gleise führte. Er wurde durch die heute noch bestehende Unterführung zum Tunnel hin ersetzt.

Die radikalste Veränderung erfuhr der Verlauf der Bahn zwischen den Bahnhöfen Mayschoss und Altenahr. Heute folgt sie einer großen Schleife der Ahr, um die geforderte Maximalsteigung von 1:100 einhalten zu können. Dadurch verlängerte sie sich allerdings auch um etwa einen Kilometer. Ursprünglich wurde sie vom Ende des Bahnhofs aus in einem Bogen und auf einem Damm zur Ahr hin geführt, überquerte den Fluss neben der damals sehr viel kleineren Lochmühle. Es folgte eine Brücke über einen Wirtschaftsweg sowie ein kleiner Einschnitt neben dem, der 1836 für die Straße angelegt wurde. Der Bahndamm zwischen Bahnhof Mayschoss und Ahr verschwand schon sehr früh so vollständig, dass sich heute keine Spur mehr davon findet. Heute gibt es nur noch die Überführung über den Wirtschaftsweg als Teil des inzwischen gewachsenen Hotels Lochmühle. Der Felseinschnitt besteht unverändert, wenn jetzt auch Wein auf der Trasse wächst.

Jenseits des Einschnitts steht heute ein Hotel auf der Trasse. Der sich daran anschließende lang gestreckte Parkplatz markiert den ursprünglichen Verlauf der Strecke. In der Mitte des Ortes Laach, ein Stück jenseits der Kapelle kreuzte die Bahn die Landstraße und verlief hinter den Häusern unterhalb des Wirtschaftsweges, den man am unteren Rand der Weinberge findet. Grundstücksgrenzen markieren noch heute den Weg, den einst die Schienen nahmen. Von der Anfang der 1960er Jahre abgerissenen Eisenbahnbrücke auf dem Weg



*Die beiden Felseinschnitte an der Lochmühle. Heute ist die alte Bahntrasse wieder mit Weinstöcken bepflanzt.*

nach Reimerzhoven, die Landstraße und Ahr überquerte, stehen noch die Fundamente des Pfeilers am Ahrufer. Auch im Pflaster des Bürgersteigs ist es deutlich zu erkennen. Gegenüber von Reimerzhoven verlief die Strecke zuerst in einem kurzen Einschnitt und dann im halben Hang mit einer langen Stützmauer. Dieser Teil ist vollständig erhalten, war aber lange Zeit nicht sichtbar, weil sich der Wald die nicht mehr benutzte Trasse zurückerobert hatte. Im Jahre 2011 begann man, ihn für den unten beschriebenen Radweg wieder freizulegen.

Von den beiden Brücken vor Altenahr benutzt die Bahn heute die neuere, die 1938 erbaut wurde und die alte von 1886 ersetzte. Damit fahren die Züge durch den Tunnel von 1886. Jenseits der Tunnel folgen Steinbogenbrücken für die neue und die alte Strecke. Schaut man genau hin, erkennt man kleinere Unterschiede in der Ausgestaltung wie den Geländern und den Pfeilern, auch wenn sie in den Hauptmaßen übereinstimmen. Man kopierte also nicht einfach, sondern drückte so etwas wie einen persönlichen Stempel auf. Im Gegensatz dazu kann man diese beiden Bauperioden an den Brücken, die 1912 verbreitert wurden wie etwa an der Bunten Kuh, nicht erkennen.

Wegen des engen Tales und der Lage des Bahnhofs Altenahr am Berghang unterhalb des Teufelsloches blieb keine andere Möglichkeit, als diesen Hang abzutragen, um Platz für größere Bahnanlagen zu schaffen. Jenseits des Bahnhofs kreuzt die Landstraße die Eisenbahn niveaugleich. Hier gab es einen sehr engen, in



*Blick die Ahr aufwärts auf den Ort Laach um 1900, durchschnitten von der Bahnlinie, die inzwischen spurlos verschwunden ist. Die neue Bahnstrecke verläuft auf dem anderen Ahrufer in den Ahrbergen und in diesem Bereich in einem Tunnel.*

einer Kurve gelegenen Einschnitt, weshalb dieser Bahnübergang als einer der wenigen von Anfang an durch eine Schranke gesichert war. Durch das Abtragen des Hanges ist der Eindruck eines Einschnitts fast verschwunden. Aber die Trasse verschob sich zum Berg hin, sodass jenseits der Straße eine neue Brücke gebaut werden musste. Man wählte eine Stahlgitterkonstruktion. Überlebt bis heute hat die alte Steinbogenbrücke von 1886, obwohl hier seit hundert Jahren kein Zug mehr gefahren ist. Die alte Strecke vom Bahnhof Altenahr dorthin verlief da, wo heute das von einem Hotel

genutzte Stellwerk Aw steht. Im jenseitigen Einschnitt vor Altenburg treffen sich die alte und die neue Trasse wieder.

Der nächste interessanter Punkt liegt an der Einfahrt von Kreuzberg. Hier gab es jedoch weniger Veränderungen an der Bahntrasse als vielmehr an der Landstraße um sie herum. 1888 legte man die Bahn in einen Einschnitt am Rande der Hohen Ley. Die Landstraße führte um diese Felsnase herum und kreuzte deshalb die Bahnstrecke zweimal auf einer Entfernung von nur achtzig Metern. Durch den Einschnitt waren beide Übergänge für den Lokführer so

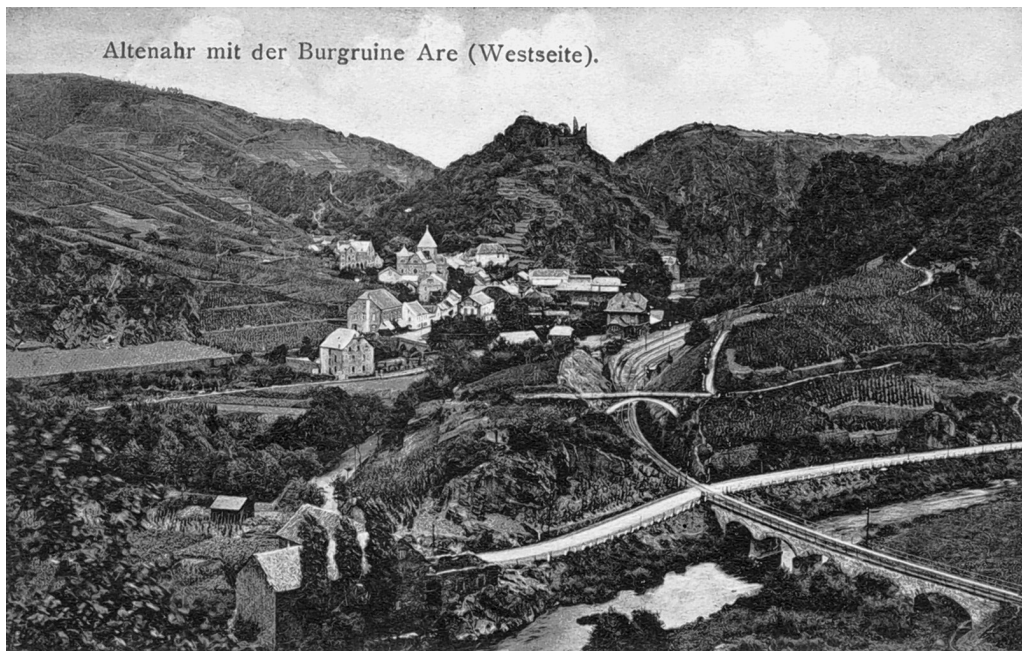


*Die ehemalige Trasse wurde von Gestrüpp und Bäumen befreit, hier zu sehen auf der Höhe der Fußgängerbrücke über die Ahr in Reimerzhofen im März 2013. Auch die Stützmauern sind bereits restauriert. Demnächst werden sich hier Radfahrer tummeln.*

schlecht einzusehen wie die Ausfahrt aus Altenahr. 1912 erweiterte man den Einschnitt nicht nur für das zweite Gleis, sondern auch für die Landstraße, sodass der Straßenverkehr in Richtung Adenau die Bahnlinie nicht mehr kreuzen musste. Lediglich der Ortsverkehr nach Kreuzberg hinein brauchte noch einen Übergang. Die Stelle machte im Februar 1988 von sich reden, als ein Felsrutsch zehn Tage lang den Verkehr auf der Straße und der Bahn unterbrach. Heute ist die Landstraße in einen Tunnel durch die Hohe Ley verlegt worden.

Heute endet die Bahn in Ahrbrück. Von dort ist der Verlauf der Bahn noch gut zu verfolgen, wobei auf den nächsten Kilometern die Bauten von 1888 und 1912 deckungsgleich sind. In Ahrbrück selbst musste nach der Stilllegung der Bahnstrecke die Unterführung der Linder Straße (K 29) weichen, als man die Straße verbreitern wollte.

In Hönningen und Dümpelfeld hatte es ebenfalls Trassenkorrekturen gegeben. Das bedingte in beiden Orten den Bau neuer Empfangsgebäude. Das alte in Hönningen wurde erst Ende der 1960er Jahre abgerissen. Durch den Bau der Umgehungsstraße ist der Verlauf der ursprünglichen Trasse nicht mehr nachvollziehbar. In Dümpelfeld lag der ursprüngliche Bahnhof mitten im Ort. Er verschwand bald nach dem Bau des neuen Bahnhofs. Hinter dem Gasthaus Strohe in der Flucht der Bachstraße steht eine kleine Brücke als letztes Überbleibsel der ersten Trasse. Der Rest der Bahnlinie bis Adenau wurde durch den Umbau von 1912 nicht verändert und kann im Gelände noch leicht verfolgt werden. In Leimbach wurde allerdings ein gutes Stück der Trasse von einem Industriebetrieb überbaut. Der Bahnhofsgebäude von Adenau ist das einzige, das sein Aussehen stark verändert hat. Schuld daran sind die Schäden, die es gegen



Altenahr mit der Burgruine Are (Westseite).

*Das Postkartenmotiv von Altenahr mit Bahnhof und Burgruine vor über 100 Jahren zeigt viele Veränderungen. Auch der Umbau der Eisenbahn hat entscheidend zur Veränderung beigetragen. Die Brücke über die Bahn hatte man für den Weg zum Teufelsloch gebaut. Als der Berghang abgetragen wurde, verschwand sie. Die Bahntrasse verschob sich um gut zwanzig Meter nach rechts. Eine neue Brücke über die Ahr musste her. Und seither dient die alte Spaziergängern.*

Kriegsende erfahren hat. Das Areal des Bahnhofs ist inzwischen verkauft und wird von einem Baumarkt und anderen Betrieben genutzt.

## Radwege

In vielen Teilen des Landes werden stillgelegte Bahntrassen als vorzügliche Wander- und Radwege entdeckt. Auch an der Ahr hat diese Entwicklung eingesetzt, die neben einer simplen Nutzung auch Teile der alten Bahntrasse durch diese neue Nutzung schützt und wiederherstellt. Obwohl auf der Strecke von Remagen bis Ahrbrück noch Zugverkehr herrscht, nutzt der in Sinzig beginnende Radweg durchs Ahrtal in einigen Bereichen die Bahntrasse. Hier half die oben beschriebene Besonderheit aus der Baugeschichte der Bahn, dass nämlich streng genommen zwischen Rech und Mayschoss zwei nebeneinander liegende eingleisige Bahnen entstanden. Während es auch auf Brücken möglich ist, Bahn und Radweg nebeneinander herzuführen, kann man sich das in einem Tunnel nicht vorstellen. Die getrennten Tunnelröhren durch den Saffenberg dagegen erleichterten die



*Der Bahnhof Adenau in den 1920er Jahren. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude stark beschädigt und danach verändert wieder aufgebaut.*

*Damit endet die Suche nach den Spuren der alten Ahrtalbahn. Vieles hat sich verändert, vieles ist verschwunden, aber wenigstens gibt es Bilddokumente, die das Vergangene bewahren helfen.*

Anlage des Radweges auch an diesen Punkten. Und so nutzt man, wo es geht, die nicht mehr benutzte Trasse des zweiten Gleises. Es begann mit der Strecke Laach – Mayschoss – Rech im Jahre 2000. Der Tunnel war bereits am 2. Oktober 1999 für die Radfahrer eröffnet worden. Der Tunnel und die Brücke davor sind teil der Trasse von 1886. Auch zwischen Walporzheim und Dernau verläuft der Radweg auf dem Planum des zweiten Gleises.

Das interessanteste Projekt ist jedoch der Bau des Radweges zwischen Altenahr und Laach, weil dafür im Bereich von Reimerzhoven Teile der 1886 erbauten und bereits 1912 stillgelegten Trasse wieder benutzt werden. Von den beiden Brücken und Tunneln vor Altenahr durch die Engelsley werden jedoch die von 1912 benutzt. Bei Laach muss eine ganz neue Ahrbrücke etwa fünfzig oder sechzig Meter flussabwärts von der alten gebaut werden. Die Brücke auf der Altenahrer Seite vor dem Tunnel, die vor Jahren abgerissen worden ist, wurde bereits durch eine neue Konstruktion ersetzt. Sie besteht jedoch nicht mehr aus Stein, sondern ist als leichte Holz/Stahlkonstruktionen ausgeführt worden. Es ist geplant, auch die Laacher Brücke in Leichtbauweise zu erstellen. Die Arbeiten begannen im Sommer 2011 und werden wohl 2014 abgeschlossen sein.

Auch zwischen Leimbach und Adenau kann man ein Stück auf dem alten Bahndamm radeln. Der Radweg nutzt auf etwa 3,2 Km Länge die alte Strecke. Dieses Teilstück wurde im Mai 1997 eröffnet.

Diese kleine Ausführung zeigt, wie viele Spuren ein bereits hundert Jahre nicht mehr genutzter Verkehrsweg hinterlassen hat, wenn man sie zu deuten weiß.

### Anmerkungen:

- 1) Kemp, Klaus E.: Am 17. September 1880 fuhr die erste Eisenbahn von Remagen nach Ahrweiler. - Der Bau der Ahrtalbahn, Heimatjahrbuch des Kreises Ahrweiler 1980, S. 4 - 12.
- 2) Baums, Peter: Vor 100 Jahren wurde der Bahnhof Adenau gebaut, in Heimatjahrbuch des Kreises Ahrweiler 1984; Engelskirchen, Lutz: Das Bahnhofsgebäude von Ahrweiler. Kunstgeschichte entlang des Schienenstrangs, in Heimatjahrbuch des Kreises Ahrweiler 1996; Röcke, Matthias: Bahnhöfe im Kreis Ahrweiler, in Heimatjahrbuch des Kreises Ahrweiler 1982
- 3) Details hierzu siehe die Internetseite von Matthias Bertram über Dernau (ahr-eifel-rhein.de)