

## Kreistag mehrheitlich gegen die Reaktivierung der Eifelquerbahn-Strecke

**Gordon Schnieder/CDU:** „Wir stehen kurz davor, dass der Verbund auseinander bricht. Eine Reaktivierung zum Stundentakt ist volkswirtschaftlich unrentabel. Wir sehen massive Probleme auf uns zukommen.“

**Ulli Meyer/Linke:** „Es gab kein Bestreben beim SPNV in Koblenz, die Mitglieder des Kreistages zu informieren. Warum? Es gibt schlichtweg keine Informationen. Der SPNV will dieses Thema vom Tisch haben. Dennoch sollte die einzige West-Ost-Bahnverbindung bestehen bleiben. Selbst wenn wir dafür stimmen, wird der Taktverkehr nicht eingesetzt werden.“

**Jörg Schloesser/BUV:** „Die Investitions- und Betriebskosten sind viel zu hoch. Erst waren es 20 Millionen, dann 40 Millionen Investition plus 6 Millionen Betriebskosten

jährlich. Die Kosten, die auf die Landkreise zukommen sind noch nicht eingerechnet. Das wäre reine Steuergeldverschwendung. Für Schulkinder ist die Eifelquerbahn-Strecke kein praktisches Verkehrsmittel.

Eine Bahnfahrt aus dem Kreis Vulkaneifel nach Koblenz würde weit über 2 Stunden dauern und wäre somit für die meisten Bürger unattraktiv. Wurden die Touristenfahrten der Vulkaneifelbahn mit Mitteln subventioniert, die eigentlich für den öffentlichen Personennahverkehr gedacht sind? Die Holztransporte waren nur durch den Windwurf begünstigt.

Ansonsten sind auf der Strecke weitere Gütertransporte nicht rentabel.“

**Jens Jenssen/SPD:** „Die Gutachten bieten nur unklare Kostenstrukturen und Ungereimtheiten.

Wir halten nichts davon, eine Tür zuzuschlagen, wenn noch offene Fragen sind. Es wäre unsolidarisch, jetzt dagegen zu stimmen“.

**K.-W. Koch/Grünen:** „Da hat sich irgendjemand hingesetzt und irgendein Beispiel durchgerechnet – ohne Sinn und Verstand mit obskurem Ergebnis. Klar, ein Stundentakt wäre hirnrissig. Aber für den Schülerverkehr wäre die Strecke brauchbar. Wenn wir den Bedarf entsprechend reduzieren, sind wir wieder bei den alten Zahlen“.

**Jörg Leclaire/FWG:** „Wir sind geteilter Meinung. Wir stimmen nur zu, wenn keine Steuergelder eingesetzt werden. Welche Kosten kommen auf den Kreis zu? Der Kosten-Nutzen-Effekt von 40 Millionen Euro ist nicht nachvollziehbar. Schülerverkehre machen auch kaum Sinn.“

**Dr. Edmund Geisen/FDP:** „Das Thema ist eine Gewissensentscheidung. Wir haben große Zweifel, dass das Ganze so nicht machbar ist. Warum gibt es keine aussagekräftigen Gutachten? Es ist schwierig zu entscheiden, wie es nicht kommen wird“.

**Landrat Onnertz:** „Die Deutsche Bahn will die Strecke entwidmen, sobald der Vertrag mit dem Bahnstreckennutzer der (VEB) Vulkaneifelbahn Ende 2012 ausgelaufen ist. 2013 wird die Bahn die Strecke dann bald entwidmen“.

**Matthias Pauly/CDU:** „Die Zahlen, die vorgelegt worden sind, sind alle zu hinterfragen. Wie müsste der ÖPNV aussehen, einmal in 90 min. nach Koblenz zu kommen? Mit dieser Strecke nicht! Die K77 und die A1 sind Infrastrukturmaßnahmen. Ein langfristiger Erhalt der Eisenbahninfrastruktur ist eher fraglich“.

**Georg Linnerth/SPD:** „Die Lage der Bahnhöfe an der Strecke ist nicht optimal. Für Gerolstein könnte es aber gut sein. Es müsste ein neues ÖPNV-Konzept her. Für den Tourismus sollte die Strecke erhalten bleiben. Das kostet nur 20 Millionen. Es wäre ein Schlag gegen die Eifel, wenn wir dem Antrag nicht zustimmen“.

**Rafael Hoffmann/CDU:** „Als Soldat musste ich die Strecke nutzen. Ich war meistens der einzige Fahrgast. Als der Schnellbus eingesetzt worden ist, war ich doppelt so schnell in Koblenz.“

**Hans Ludwig/BUV:** „Die Investition von 40 Millionen und 6 Millionen jährlich steht in keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Schülerverkehre auf die Bahn zu bringen, ist illusorisch. Güterverkehre sind auf dieser Strecke kaum zu gestalten.

Holztransporte durch Windwurf rechtfertigt keine Gütertransporte. Warum sollten wir einer Renovierung in unbestimmter Höhe zustimmen?“

**Landrat Onnertz:** „Dass Schüler mehrfach umsteigen müssen, wäre Unsinn. Wir stehen vor einem neuen ÖPNV-Konzept. Es gibt zwei Gutachten! Die unterscheiden sich, weil sich die Parameter inzwischen verändert haben. Wollen wir keine Solidarität zeigen mit den anderen Landkreisen? Wenn wir heute irgendwoher 40 Millionen bekämen zur freien Verfügung, würde ich sie auch nicht in die Eifelquerbahn investieren. In unserer Situation aber schon.“

Und eins kann ich Ihnen auch sagen, das zweite, doppelt so teure Gutachten ist geschaffen worden, die Eifelquerbahn kaputt zu machen“. Ω