

Fährt die Eifelquerbahn aufs Abstellgleis?

Landräte befürworten Reaktivierung der Strecke - Kreistag beschäftigt sich erneut mit dem Thema

Was auf der Bahnstrecke von Gerolstein bis Kaisersesch passiert, ist nach wie vor nicht klar. Die Landräte, durch deren Kreise die Strecke führt, sind für die Einführung eines regulären Nahverkehrs. Der Zweckverband will das Vorhaben aber auf Eis legen.

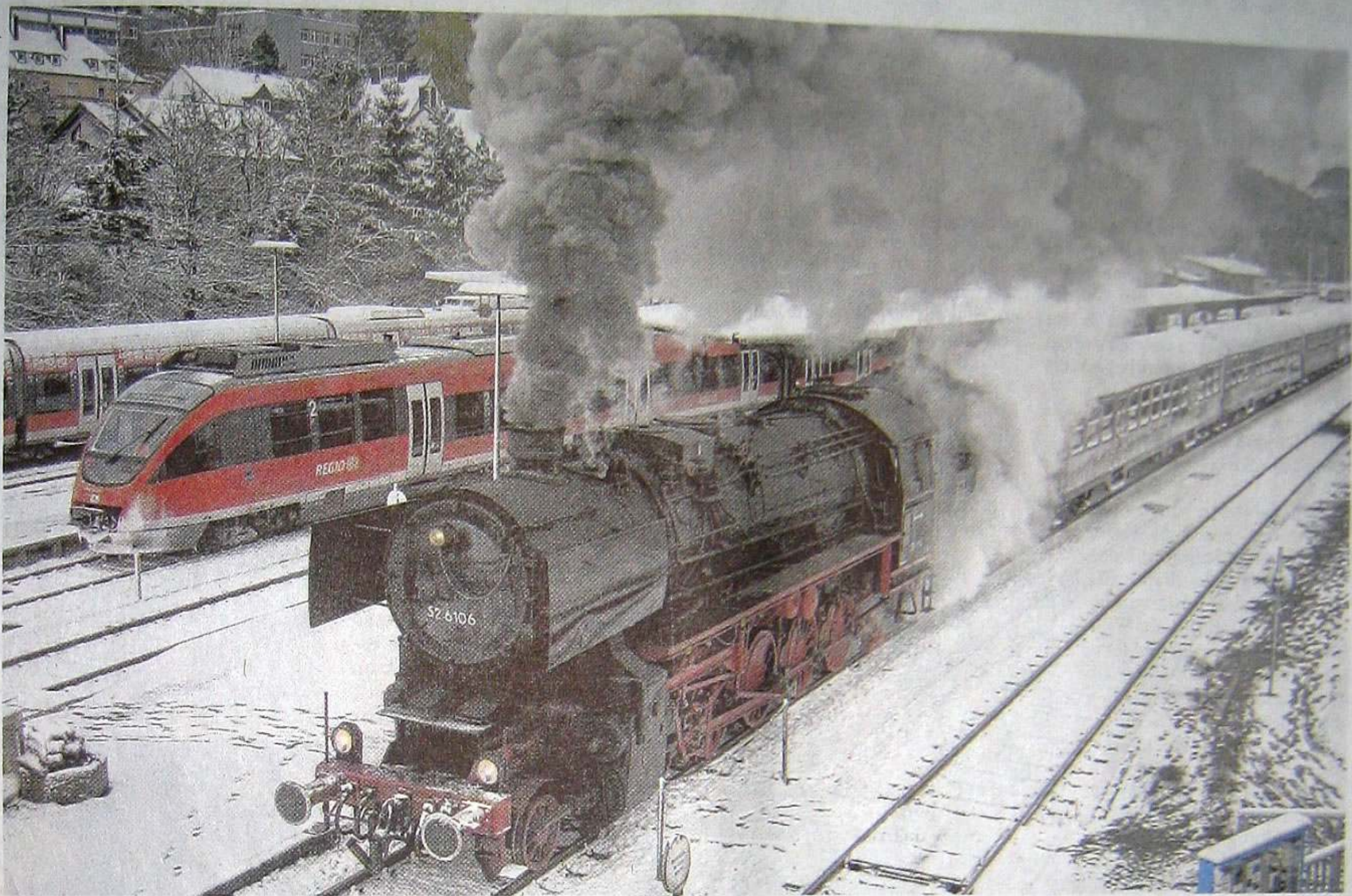
Von Stephan Sartoris und Thomas Brost

Daun/Gerolstein/Cochem/Koblenz. Eine Frage, die in einigen Teilen der Eifel schon lange diskutiert wird, ist immer noch nicht beantwortet: Kommt die komplette Reaktivierung des gut 50 Kilometer langen Teilstücks der Eifelquerbahn von Gerolstein nach Kaisersesch (Kreis Cochem-Zell)? Bei der nächsten Sitzung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nord am 18. Dezember steht das Thema wieder auf der Tagesordnung.

Freizeitfahrten erhalten

Die Empfehlung für einen Beschluss zur Eifelquerbahn lautet zusammengefasst: ab aufs Abstellgleis. Eine Reaktivierung der Strecke für einen regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr solle „zum derzeitigen Zeitpunkt nicht mehr weiter verfolgt werden. Lediglich die vorhandenen Freizeitverkehre und die dafür erforderliche Infrastruktur sollten nach Möglichkeit erhalten bleiben.“

Damit will sich Heinz Onnertz, Landrat des Kreises Vulkaneifel, nicht zufriedengeben und wird dabei von seinen Amtskollegen Alexander Saftig (Mayen-Koblenz) und Manfred Schnur (Cochem-Zell) unterstützt, deren



Derzeit wird die Eifelquerbahn für Freizeit- und Sonderfahrten genutzt, die vom Gerolsteiner Bahnhof (Foto) starten. Kontrovers diskutiert wird nach wie vor, ob es in naher Zukunft einen regelmäßigen Personennahverkehr auf der Strecke geben soll. FOTO: PRIVAT

Kreise ebenfalls von der Eifelquerbahn durchfahren werden. Doch das alleine nutzt Onnertz nichts - denn er braucht die Zustimmung des Kreistags, damit er sich für die Reaktivierung einsetzen darf. Deshalb beschäftigt sich das Gremium am heutigen Montag abermals mit dem The-

ma. Für die Sitzung liegt diese Beschlussempfehlung vor:

„Der Kreistag ermächtigt den Landrat, in der Verbandsversammlung ... für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn zu stimmen.“

Fraglich ist allerdings, ob sich dafür eine Mehrheit im Kreistag findet. Denn vor allem die Kosten für die Reaktivierung werden von vielen Mitgliedern skeptisch gesehen. In der Sitzungsvorlage heißt es aber dennoch:

„Vonseiten der Verwaltung wird weiterhin die Auffassung vertreten, dass der Erhalt, Ausbau und Betrieb der Eifelquerbahn von hohem Nutzen für die (Infra-)Struktur der ländlichen Region ist, und dass daher nicht auf öffentliche Investitionsmittel, die zu diesem Zweck bereitgestellt werden, verzichtet werden kann.“

Die Anbindung der Eifel durch öffentlichen Verkehr (Bus/Bahn) hat, wie auch der Lückenschluss der A1, höchste Priorität zur Stärkung des ländlichen Raumes, insbesondere im Landkreis Vulkaneifel.“

2009 hatte der Zweckverband beschlossen, dass ab 2015 auf der 54 Kilometer langen Strecke wieder regulär gefahren werden soll. Bislang wird der Abschnitt für Freizeitfahrten sowie für Güterverkehr genutzt.

„Schlag gegen die Eifel“

In Bezug auf die Eifelquerbahn wurde 2009 ein Gutachten erstellt, das deren Reaktivierung von Kaisersesch bis Gerolstein als gesamtwirtschaftlich sinnvoll darstellt. Damals war von Kosten von rund 20 Millionen Euro ausgegangen worden. Eine Aktualisierung dieses Gutachtens in diesem Jahr führte hingegen zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung dieser Strecke nicht mehr als wirtschaftlich zu betrachten sei. Wohl auch, weil die Reaktivierungskosten deutlich höher ausfallen. Sogar von einer Verdoppelung war die Rede - die genaue Summe liegt aber noch immer nicht vor.

Manfred Schnur, der Landrat des Kreises Cochem-Zell, ist der Ansicht, dass hohe Investitionen

dann gerechtfertigt sind, wenn über die Konzeption des ÖPNV in der Eifel „in den nächsten Jahren neu nachgedacht“ wird.

Während im Süden des Landes bereits ein gutes Schienennetz im dualen Verkehrssystem Bahn/Bus ausgebaut sei, fehle dies in der Eifel. „Warum nicht auch im Norden des Landes?“ fragt Schnur. Zumal der SPNV jetzt schon jedes Jahr rund 250 000 Euro in die Freizeitverkehre auf der Eifelquerbahn steckt. Wenn dies die Versammlung am 18. Dezember anders sehe, dann sei dies „ein Schlag gegen die Eifel“.

Landrat Alexander Saftig (Mayen-Koblenz) ist überzeugt, dass die Bahn „die Attraktivität der Region erhöht“. Eine gute Infrastruktur sei wichtig, besonders in den ländlichen Regionen. Deswegen werde er sich für eine Reaktivierung starkmachen. Wenn der Zweckverband anders entscheide, würde es schwer für die Zukunft der Eifelschiene: „Die Eifelquerbahn kann nur als Gemeinschaftsprojekt gelingen.“

EXTRA GESCHICHTE DER EIFELQUERBAHN

Die Geschichte der Eifelquerbahn beginnt am 1. April 1878 mit der Eröffnung des Teilstückes von Andernach nach Niedermerding. Der Abschnitt nach Mayen folgt im Jahr 1880. 15 weitere Jahre dauerte der Ausbau der Strecke bis Gerolstein, der 1895 eröffnet wurde. 1991 fuhr der letzte Zug von Mayen nach Gerolstein. Seit 2001 bietet die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft (VEB) auf dem Abschnitt Gerolstein-Kaisersesch Freizeitfahrten an, es werden aber

auch Güter transportiert. Die Ausflugszüge fahren von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen auf der Eifelquerbahn. Sie machen Halt in Daun und Ulmen. In den Sommerferien sind die Züge auf dem Streckenabschnitt von Gerolstein über Daun nach Ulmen sogar täglich unterwegs. Der Vertrag der VEB mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nord für den Freizeitverkehr gilt noch bis 2013. *sts*