

Kreisverwaltung Vulkaneifel Beschlussvorlage

Abteilung: Sicherheit, Ordnung und Verkehr - öffentlich -

Datum **Drucksachen Nr.** (gg. Nachtragsvermerk)

20.11.2012 II/813

Beratungsergebnis

Beratungsfolge Termin TOP Bemerkungen

Kreistag 10.12.2012.

Betreff:

Reaktivierung der Eifelquerbahn für den fahrplanmäßigen Verkehr

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag ermächtigt den Landrat, in der Verbandsversammlung des Zweckverbands `SchienenPersonenNahVerkehr Rheinland-Pfalz Nord´ (SPNV Nord) für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn zu stimmen.

Sachdarstellung:

Gemäß Beschlussfassung des Kreistages legt dieser im Einzelfall das Abstimmungsverhalten des Landrats in der Verbandsversammlung des SPNV Nord fest.

In Bezug auf die Eifelquerbahn wurde im Jahr 2009 ein Gutachten erstellt, das deren Reaktivierung von Kaisersesch bis Gerolstein (sog. Mitfall 3) als gesamtwirtschaftlich sinnvoll darstellt (Nutzen-Kostenverhältnis 1,79). Eine Aktualisierung dieses Gutachtes im Jahre 2012 führte hingegen zu dem Ergebnis, dass die Reaktivierung dieser Strecke als nicht mehr wirtschaftlich zu betrachten ist (Nutzen-Kosten-Verhältnis 0,37). Gem. Festlegung im Kreistag am 04.06.2012 hat der Landrat in der Verbandsversammlung des SPNV Nord am 20.06.2012 eine Vertagung der Entscheidung über die Reaktivierung der Eifelquerbahn beantragt, weil hinsichtlich des im überarbeiteten Gutachten verwendeten Zahlenmaterials noch Klärungsbedarf bestand. Einhergehend mit der dann beschlossenen Vertagung wurde ein Erörterungstermin zum og. Gutachten vereinbart.

Dieser fand am 19.11.2012 in Koblenz statt. Hierbei wurde deutlich, dass vor allem geänderte Zielvorgaben des Landes, wie z.B. Installation von Fernmeldeanlagen, Vorgabe von Fahrzeiten im „Rheinland-Pfalz-Takt“ und in dessen Folge deutlich mehr technisch zu sichernde Bahnübergänge, zu gravierenden Mehrkosten führen. Vor allem jedoch hat sich die damalige Einschätzung des Streckenzustands im Oberbau (Gleise, Schwellen etc.) aufgrund genauer Untersuchungen erheblich verschlechtert, so dass nunmehr Ausbaurkosten von rd. 15,7 Mio € angesetzt werden.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass der vom Land zunächst vorgegebene „einfachste Streckenausbau“ (vergl. NE –Standard) nunmehr deutlich verändert wurde in Richtung DBStandard.

Weitere Erkenntnisse oder Begründungen zu den veränderten Standards gibt es auch nach dem Erörterungstermin nicht, da das Fachbüro, das die Daten zu der Aktualisierung erhoben hatte, nicht anwesend war.

Von Seiten 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 bereit gestellt werden, verzichtet werden kann. Die Anbindung der Eifel durch öffentlichen Verkehr (Bus/Bahn), wie auch der Lückenschluss der A 1, hat höchste Priorität zur Stärkung des ländlichen Raumes, insbesondere im Landkreis Vulkaneifel.