

Anfrage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-0266/1
erstellt am: 01.11.2011

Abteilung: Projektgruppe Draisine
Verfasser/in: Melanie Knauf, Gerhard Goliasch, Carmen Schmidt
Aktenzeichen: L-3/3

**Anfrage von Kreistagsabgeordneter Barbara Chaluppa (Fraktion DIE LINKE) vom 13. Oktober 2011 zur Reaktivierung der Überwaldbahn für touristische Nutzung (Draisine);
hier: Beantwortung der Anfrage**

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreistag	07.11.2011	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

1. Welche Kosten sind bisher für das o.g. Projekt entstanden, wurde eine genaue Aufstellung erstellt und wer hat die bisher erhalten? Wurden die Gemeindevertretungen der an der KommAG beteiligten Gemeinden fortlaufend und umfassend über die finanzielle Entwicklung des Projekts informiert und in die erheblichen Umplanungen mit einbezogen? Warum enthält die Vorlage 17-0199 nur eine Aufstellung der voraussichtlichen Mehrkosten, nicht aber eine Abrechnung der bisher verausgabten Mittel?

Für das Projekt sieht die derzeitige aktuelle Planung Gesamtkosten (inklusive der Mehrkosten) von 6,4 Millionen Euro – ohne Berücksichtigung der EFRE-Fördermittel und weitere Zuschüsse – vor. Die Gemeinden sind durch die Bürgermeister in der KommAG vertreten; in den jeweiligen Arbeitsausschuss-Sitzungen wurde regelmäßig über die Kostenentwicklung berichtet.

2. In der Aufstellung der Mehrkosten wird unter Punkt 1 der verzögerte Baubeginn durch Planfeststellungsverfahren und Zuständigkeitswechsel genannt. Der Regierungspräsident Herr Johannes Baron widerspricht dieser Aussage. Der Start des Projekts sei durch seine Behörde weder verzögert noch verteuert worden. Wie setzt sich die Summe von 175 000 € also zusammen? Und wie konnte es geschehen, dass die KommAG nicht vor Beginn der Baumaßnahmen Informationen darüber eingeholt hat, welche Genehmigungsverfahren erforderlich sein würden?

Die Summe von 175.000 Euro setzt sich aus 98.000 Euro verzögerter Baubeginn Los 2 (Abhängig von der Planfeststellung) plus 66.000 Euro Verlängerung der Bauzeit (3 Monate à 22.000 Euro) bis Ende November zusammen.

Die KommAG hat sich über das Genehmigungsverfahren intensiv mit der Fachbehörde beim RP ausgetauscht. Zunächst war vom Planverzicht, dann von einer Plangenehmi-

gung die Rede. Letztendlich hat sich die Genehmigungsbehörde für ein Planfeststellungsverfahren mit Erörterungstermin entschieden.

Außerdem hat die Zuständigkeit vom Eisenbahnbundesamt, vertreten durch den Landesbeauftragten für Eisenbahnweisen (LfB), auf das Regierungspräsidium Darmstadt gewechselt, wodurch die Anforderungen der Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab) beachtet werden müssen.

3. Unter Punkt 2 wird die geänderte Signalisierung an den Bahnübergängen Wetzkeil und Panoramastraße als Kostensteigerung im Umfang von 30 000 € aufgeführt. Auf Grund welcher Annahmen wurde diese Sicherheitsmaßnahme nicht von Anfang an in die Planung mit aufgenommen? War nicht von Anfang an ersichtlich, dass nur ein zwingendes Haltesignal für KFZ vor Unfällen an den Bahnübergängen schützen kann?

Die Signalisierung an den Bahnübergängen wurde mit dem zuständigen Amt für Straßen- und Verkehrswesen, der Polizei sowie den Verkehrsbehörden festgelegt. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hat das RP Darmstadt weitergehende Forderung mit den bekannten Kosten aufgestellt.

4. In Punkt 3 wird die Netzabsicherung als Kostensteigerung im Umfang von 90 000€ aufgeführt. Warum war dieser wesentliche Punkt nicht in der Kostenvorabschätzung des Krebs & Kiefer – Gutachtens enthalten?

Ursprünglich war der Erhalt der vorhandenen Stützmauer vorgesehen. Dies hat sich im Bauverlauf als nicht realisierbar herausgestellt, so dass die Netzsicherung auf Anordnung des Prüfsachverständigen Prof. Krajewski ausgeführt werden musste.

5. War auch die Böschungsabsicherung nicht im genannten Gutachten enthalten?

Ja. Zum Zeitpunkt der Begutachtung durch KuK wurden die Böschungen als standsicher eingestuft. Im Zuge der Baumaßnahmen wurden vom Prüfsachverständigen Sicherungsmaßnahmen angeordnet bzw. wurde die zwischenzeitlich eingetretene Rutschung beseitigt und der Hang entsprechend gesichert.

6. Wieso wurde der Zustand der Durchlässe erst nach Freischnitt und Beräumen der Böschungen festgestellt (Punkt 7 - Mehraufwendungen von 30 000€), obwohl ein erster Freischnitt schon vor der Erstellung des Gutachtens erfolgte? Ist es – davon abgesehen – einem Gutachter nicht zuzumuten, sich auch durch Buschwerk hindurch Einblick in verkehrstechnisch wesentliche Flächen zu verschaffen oder eine Beräumung vor Abgabe des Gutachtens anzufordern?

Die hier entstandenen, unabweisbaren Kosten, wären auch bei einer früheren Feststellung angefallen.

7. Wäre es nicht sinnvoll gewesen, beim RP im Vorfeld Informationen darüber einzuholen, welche Anforderungen an die Absicherung durch Geländer gestellt wird, bevor sie zum projektverteuernden Gegenstand von Nachplanungen wurden?

Die erhöhten Anforderungen zur Absicherung der Geländer sind erst durch den Zuständigkeitswechsel vom LfB zum RP entstanden.

8. Wie hoch waren die Kosten des Gutachtens, das offenbar wesentliche Punkte der Sanierung unklar oder gar nicht behandelt hat, und waren sie unter diesem Aspekt gerechtfertigt oder hätten sie beanstandet werden müssen?

Die Kosten des Gutachtens der Firma Krebs und Kiefer betragen rund 84.000 Euro. Fehleinschätzungen innerhalb des Gutachtens waren unsererseits nicht erkennbar.

9. Die Zustimmung des Kreistages zum Draisinenprojekt erfolgte unter ausdrücklichem Hinweis darauf, dass dadurch die Option auf künftige Reaktivierung der Trasse der Überwaldbahn für den SPNV gesichert werde. Wurden die Sanierungsmaßnahmen (insbesondere die Beschotterung und die Tunnelrenovierung) unter diesem Gesichtspunkt in ausreichender Qualität durchgeführt?

Nein, die Baumaßnahmen an der Strecke dienen ausschließlich dem Erhalt der denkmalgeschützten Infrastruktur im Zusammenhang mit der Nutzung einer Draisinenbahn. Die Nutzung für einen eventuellen SPNV ist somit sichergestellt, erfordert jedoch mit Sicherheit zusätzliche bauliche Leistungen mit einem enormen Kostenaufwand. Dies wurde auch von den Fachingenieuren entsprechend bestätigt.

10. Inwieweit enthält der EFRE-Bewilligungsbescheid Mittel für die Entwicklung einer Solardraisine, inwieweit wurden diese schon ausgegeben, welche weiteren öffentlichen Mittel wurden bisher in das Projekt gegeben und welche weiteren sind absehbar? Sind solche Zahlungen durch die bisherige Beschlusslage gedeckt? Welche rechtlichen Konsequenzen hat die Verwendung kommunaler Gelder in Hinblick auf die künftige Vermarktung der Solardraisine? Gibt es einen Vertrag darüber mit dem Entwickler? Welche Regelung enthält er für den Fall, dass die bisher nur als Prototyp existierende Draisine sich im Testfall nicht als streckentauglich erweist oder für den vorgesehenen Zweck keine Zulassung erhält?

Mit dem EFRE-Änderungsbescheid werden der Bau und die Entwicklung der Prototypen und der Solardraisinen mit 50 % des zuwendungsfähigen Gesamtbetrages in Höhe von 726.000 Euro gefördert. Durch die zwischenzeitliche Kostenentwicklung hat die KommAG einen weiteren Aufstockungsantrag gestellt.

Aktuell sind für die Prototypen der Solardraisine 175.000 Euro verausgabt.

Neben den bekannten EFRE-Mitteln wurden Denkmalschutzmittel des Bundes und des Landes in Höhe von insgesamt 350.000 Euro sowie die Ko-Finanzierung durch die KommAG, bereitgestellt. Zu den absehbaren Mitteln wird auf die Anlage zum Änderungsantrag EFRE verwiesen (sh. Anlage zu Vorlage 17-0199).

Die durch die KommAG bisher geleisteten Zahlungen sind durch die Bereitstellung der entsprechenden Haushaltsmittel durch die Projektträger gedeckt.

Für die Entwicklung der Prototypen wurde ein Vertrag mit der Firma mobikon geschlossen. Die Zahlungen im Zusammenhang mit der Solardraisine entsprechen der Beschlusslage der jeweiligen Projektträger. Die Abnahme der Solardraisine ist beantragt, Testfahrten haben stattgefunden, mit dem Gutachten ist Ende November zu rechnen.

11. Das „erklärte Ziel der Projektträger“ ist es laut vorliegendem Antrag, „die Kofinanzierungsmittel für die Anschaffung von 28 Solardraisinen durch Sponsoren einzuwerben“. Wie erfolgt die Finanzierung in dem Fall, dass das nicht gelingen sollte? Um welchen Betrag handelt es sich? Wer sind die zur „Zwischenfinanzierung“ in Ver-

handlung stehenden Tourismusverantwortlichen und ist mit einer „Ergänzung der Vorlage“ durch Antrag auf weitere Gelder des Kreises zu rechnen?

Es ist festes Ziel, die Ko-Finanzierungsmittel der Solardraisinen durch Sponsoren sicherzustellen. Dabei handelt es sich bei 50-prozentiger Förderung durch EFRE-Mittel um 510.000 Euro. Über eine Zwischenfinanzierung wird derzeit noch beraten.

12. Sollte sich im Laufe des Genehmigungsverfahrens, das sich mittlerweile an die Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn „anlehnt“, ergeben, dass für die Führer der Draisinen eine Berechtigung zum Führen von Schienenfahrzeugen notwendig ist (im Falle der angekündigten Zusammenkoppelung von bis zu drei Draisinen zu einem Verband mindestens eine Berechtigung zur Personenbeförderung), wird das die Betriebskosten erheblich erhöhen. Da schon die vor einem Jahr erfolgte Ausschreibung eines Betreibers kein Resultat brachte, wäre dies unter solchen Voraussetzungen nicht noch unwahrscheinlicher?

Die Ausschreibung zum Betrieb der Überwaldbahn hat mit der Entscheidung für die Firma mobikon abgeschlossen. Eine eventuelle Zugbildung ist nicht Bestandteil der aktuellen Planfeststellung und wäre gegebenenfalls mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.

13. Gibt es ein (vorläufiges) Betriebskonzept und wird dies den Mitgliedern des Kreistages zur Verfügung gestellt? Sollte sich bewahrheiten, dass dieses nicht ohne eine fahrplanmäßige Festlegung zu bewerkstelligen ist, was bedeutet das dann für Zwischenhalte an der Strecke und den geplanten Aufenthalt im Bereich der mitfinanzierenden Gemeinden, denen ein Aufschwung ihrer Gastronomie in Aussicht gestellt wurde?

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt das Betriebskonzept des Betreibers mobikon zu Grunde und ist Bestandteil desselben. Die entsprechenden Unterlagen lagen zu jedermanns Einsichtnahme im Verfahren öffentlich aus.

14. Um die Draisine nicht dauerhaft zum Zuschussbetrieb werden zu lassen, wird angestrebt, pro Jahr bis zu 40 000 Passagiere zu befördern. Wie soll deren Anreise organisiert werden, wenn es in Mörlenbach nur wenig Parkplätze (die noch mit den Park- und Ride-Bahnkunden geteilt werden müssen), keine Busschleife und einen schwerfälligen, wenig attraktiven öffentlichen Nahverkehr gibt?

Die erforderlichen Parkplätze sind in der Planfeststellung festgeschrieben.

15. Was geschieht mit der Strecke, wenn sich kein lukrativer Draisinenverkehr entwickelt bzw. ein möglicherweise doch gefundener Betreiber den Betrieb wieder einstellt? Was geschieht, wenn die ab 2013 noch höher liegende Bezuschussung (prognostiziert: 214000 €, nach dem bekannten Schlüssel umzulegen auf die beteiligten Kommunen) auf Grund der sich zuspitzenden Haushaltslagen nicht mehr geleistet werden kann oder soll? Wird sich der Kreis dann – wie von Herrn Landrat Wilkes schon vor Jahren angekündigt (in der letzten R+I-Ausschusssitzung von ihm selbst bestätigt) dann für die Umwidmung der erhaltenen Zuschüsse für die Errichtung des SNPV einsetzen, oder droht der Strecke dann die immobilienmäßige Vermarktung?

Aufgrund der bereits vor Inbetriebnahme erkennbaren Nachfragen ist mit einem Erfolg des Projekts zu rechnen.

16. Gibt es einen Hinderungsgrund, mir den Vertrag des Kreises mit Herr Dr. Dag Schulze zur Verfügung zu stellen? Wenn nein, bitte ich um Übersendung.

Der Entwurf des Betreibervertrages liegt derzeit zunächst dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zur Abstimmung vor.

17. Ist die TÜV-Abnahme der Draisine wie angekündigt Anfang Oktober erfolgt? Wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Sh. Antwort zu Frage Nr. 10.