

# Sozialdemokratische Partei Deutschlands

## Fraktion im Kreistag Bergstraße

---

An den Vorsitzenden des Kreistages  
des Kreises Bergstraße  
Herrn Werner Breitwieser  
Gräffstraße 5

Eingang Kreistagsbüro:

23. Januar 2012

64646 Heppenheim

Heppenheim, den 23. Januar 2012

Betr.: Anfrage zum Thema „Draisine / Überwaldbahn“

Sehr geehrter Herr Breitwieser,

Die SPD-Kreistagsfraktion bittet um Beantwortung folgender Fragen bei der nächsten Kreistagssitzung:

### **A - Draisinenfahrzeuge / Ausschreibung**

Mit Datum vom 6. Dezember 2011 wurde die Ausschreibung zur Beschaffung von 28 Solardraisinen veröffentlicht. Als Frist für die Interessensbekundung wurde 20. Dezember 2011 angegeben, als Frist für die Angebotsabgabe 18. Januar 2012. Bei einer Sitzung der Gemeindevertretung Wald-Michelbach am 10. Januar berichtete Bürgermeister Joachim Kunkel dagegen, die Ausschreibung sei noch „in Vorbereitung“.

1. Gab es im Zuge der vorgenannten Ausschreibung Komplikationen oder Veränderungen an der Ausschreibung (z.B. Inhalt, Fristen etc.) selbst? Wie viele Angebote wurden abgegeben? Wie ist der aktuelle Stand?
2. Wie sieht die aktuelle Zeitplanung aus? Für wann ist die Betriebsaufnahme / der ordentliche Start der Draisine vorgesehen?

Am 11. Oktober 2011 hat die Gemeinde Wald-Michelbach beschlossen, die Fahrzeuge der sogenannten „Pedelec-Draisine“ zu prüfen. Ein einzelnes Fahrzeug der Pedelec-Draisine kostet laut Angaben des Herstellers etwa 7400 bis 8000 Euro (inkl. Mehrwertsteuer – also vermutlich entsprechend günstiger für die Kommunale Arbeitsgemeinschaft); die Solardraisine kostet knapp 40.000 Euro. Am 5. Dezember 2011 fand in Wald-Michelbach ein Ortstermin mit der Pedelec-Draisine und entsprechenden Testfahrten auf der Trasse der Überwaldbahn statt.

3. Waren der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft sowie dem Kreisausschuss die Pedelec-Draisine und der Wald-Michelbacher Beschluss bekannt? Waren die Kommunale Arbeitsgemeinschaft und der Kreisausschuss an dem Ortstermin am 5. Dezember beteiligt?
4. Gibt es das Bestreben, statt wie vorgesehen 28 Solardraisinen auszuschreiben, zumindest einen Teil davon durch die Pedelec-Draisinen zu ersetzen? Inwieweit wird die Pedelec-Draisine als teilweiser Ersatz oder auch als Ergänzung der Solardraisine im weiteren Verfahren berücksichtigt?

## B - Maßnahmen des Draisinenprojekts

In der Vorlage an den Kreistag Nr. 17-0199 war eine Anlage „Aufstellung der Mehrkosten“ enthalten, bei der 10 Einzelmaßnahmen als Ursache für die Mehrkosten ausführlich beschrieben wurden. Eine analog dazu nach Einzelmaßnahmen gegliederte Aufstellung *aller* angefallenen Kosten des Gesamtprojekts wurde dem Kreistag nicht vorgelegt.

1. Wir bitten um Vorlage einer entsprechenden Aufstellung: Welche Einzelmaßnahmen wurden im Zuge des gesamten Draisinenprojekts bisher durchgeführt, welche Kosten haben die Einzelmaßnahmen verursacht?

In der genannten Vorlage heißt es auf Seite 2: „Dem Baufortschritt geschuldete Kostenveränderungen konnten bisher z. B. durch kostengünstigere Alternativausführungen, Leistungsreduzierungen etc. stets aufgefangen werden.“

2. Um welche einzelnen Veränderungen handelt es sich dabei? Welche Alternativausführungen, welche Leistungsreduzierungen etc. wurden vorgenommen?

In der ursprünglichen Planung für das Draisinenprojekt waren zahlreiche Haltepunkte entlang der Strecke vorgesehen.

3. Welche dieser Haltepunkte wurden realisiert, welche nicht?

Ebenfalls war vorgesehen, dass die Draisinen-Fahrzeuge aus dem Gleis gehoben werden können, um entlang der Strecke (an den Haltepunkten) Pausen einlegen zu können.

4. Gibt es inzwischen eine funktionierende technische Lösung („Aushebevorrichtung“ o.Ä.), mit der dies realisiert werden kann? Wie sieht diese Lösung aus, ist sie geprüft und genehmigt (z.B. TÜV), wenn ja in welcher Form? Gibt es Schwierigkeiten oder Sicherheitsbedenken bei der Realisierung? Welche Auswirkungen hat das auf das Betriebskonzept?

## C - Zustand der Schienenstrecke / SPNV

In einem Pressebericht des Starckenburger Echos vom 20. Dezember 2011 („Es geht um den Erhalt der Schienenstrecke“) rechtfertigt die Kommunale Arbeitsgemeinschaft die Investitionen des Draisinenprojekts. Dabei wird die Trasse der Überwaldbahn mit der kürzlich erfolgten SPNV-Reaktivierung der Pfungstadtbahn verglichen.

1. Ist der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bzw. dem Kreisausschuss bekannt, wie die Reaktivierung der Pfungstadtbahn finanziert wurde? Welcher finanzielle Beitrag musste aus kommunalen Mitteln
  - a) für die Sanierung bzw. den Neubau der Trasse der Pfungstadtbahn und
  - b) für weitere Maßnahmen im Zusammenhang der Reaktivierung geleistet werden?

In Bezug auf die Kosten für die Sanierung der Überwaldbahn für eine Nutzung als Museumsbahn oder für den ÖPNV wird in dem Pressebericht die Ingenieursgemeinschaft Zerka/CDM zitiert. Es seien



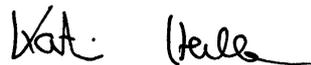
wesentlich größere Investitionen erforderlich. Genannt werden Kosten von 20-25 Millionen Euro. Diese Aussage steht in eklatantem Widerspruch zum Gutachten des Ingenieurbüros Krebs + Kiefer, das dem Draisinenprojekt zugrunde lag. Krebs + Kiefer nennt stattdessen 8,2 Millionen Euro.

2. Wodurch erklärt sich die erhebliche Differenz von immerhin knapp 12-17 Millionen Euro? Welche Erkenntnisse veranlassen Zerka/CDM von dieser drastisch höheren Kostenschätzung auszugehen?
3. Warum wird hier entweder von Zerka/CDM oder von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft ein notwendiger „Neubau“ für die Überwaldbahn unterstellt (Vergleich Pfungstadtbahn: „Neubau der Strecke dort“)?
4. Wäre bei einer Reaktivierung der Überwaldbahn für ordentlichen SPNV ein solcher „Neubau“ objektiv notwendig gewesen (wie der Vergleich zur Pfungstadtbahn suggerieren soll)? Oder muss seriös betrachtet weiterhin von den gutachterlichen Feststellungen von Krebs + Kiefer ausgegangen werden?
5. Ausgehend vom heutigen Zustand der Trasse (nach den erfolgten Sanierungsarbeiten für das Draisinenprojekt): Wäre in Zukunft für eine Reaktivierung der Überwaldbahn für ordentlichen SPNV ein Neubau (vergleichsweise dem der Pfungstadtbahn) notwendig?

Das Draisinenprojekt wurde von Beginn an als eine „1. Stufe“ dargestellt, dem weitere Stufen - Museumsbahn, SPNV oder gar S-Bahn - folgen könnten. Seitdem wurde mehrfach betont, dass alle weitergehenden Nutzungen der Trasse vollständig auf der Sanierung für die Draisinnutzung aufbauen könnten. Die erforderlichen Maßnahmen seien auch für die weitergehende Nutzung notwendig, so dass die spätere höherwertigere Sanierung dadurch erleichtert würde.

6. Welche für das Draisinenprojekt durchgeführten Baumaßnahmen reduzieren tatsächlich die Kosten einer späteren Sanierung für SPNV? Welche der durchgeführten Maßnahmen können im Zuge einer möglichen Sanierung für SPNV vollständig übernommen werden?
7. Ausgehend vom heutigen Zustand der Trasse: Welche weitergehenden Sanierungsmaßnahmen sind im Falle einer Reaktivierung der Überwaldbahn für ordentlichen SPNV notwendig? Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
8. Welche Förderungs- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten einer höherwertigen Sanierung der Überwaldbahn (für Museumsbahn oder SPNV) wurden vor oder während Umsetzung des Draisinenprojekts geprüft oder beantragt?
9. Welchen Zeitplan zur Prüfung bzw. Umsetzung von weiteren „Stufen“ zur Trassennutzung der Überwaldbahn gibt es?

Mit freundlichen Grüßen



(Katrin Hechler)

