

Anfrage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 17-0379/1
erstellt am: 03.02.2012

Abteilung: Projektgruppe Draisine
Verfasser/in: interne Projektgruppe
Aktenzeichen: L-3/3

Anfrage der SPD-Fraktion vom 23. Januar 2012 zum Thema "Draisine/Überwaldbahn"; hier: Beantwortung

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreistag	13.02.2012	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

Vorbemerkung:

Mit dem auf Grundlage des sog. „Grosse-Gutachtens“ gefassten KT-Beschlusses vom 11.12.2000 wurde die Verwaltung beauftragt, Nutzungsalternativen zum ÖPNV zu untersuchen. In der Folge wurde gemeinsam mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen eine Studie zu Nutzungsmöglichkeiten der Bahnstrecke unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange in Auftrag gegeben, insbesondere mit dem Ziel die stillgelegte, aber nach wie vor öffentlich-rechtlich gewidmete Strecke und die Kunstbauten (Viadukte und Tunnel) für die Zukunft zu erhalten (sh. hierzu auch Vorlage KT 16-1145/1). Das Gutachten des „Büros für Industriearchäologie + planinghaus architekten“ kam zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung einer Draisinenbahn gegenüber den anderen Nutzungsmöglichkeiten, wie Rad- und Wanderweg oder Museumsbahn, den geringsten Aufwand erfordert und zudem eine besondere touristische Attraktion darstelle. Aufgrund der Ergebnisse der vorgenannten Nutzungsstudie sollte für die Reaktivierung der Überwaldbahn für eine touristische Nutzung zunächst der Zustand der Strecke und der Kunstbauten näher untersucht werden. Aufbauend auf diese Ergebnisse wurde mit Förderung des Ministeriums für Umwelt, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz eine gutachterliche Voruntersuchung in Auftrag gegeben. Das vom Eisenbahnbundesamt zugelassene Ingenieurbüro Krebs und Kiefer aus Darmstadt hat diese Voruntersuchung durchgeführt und die Kosten für eine Reaktivierung der Überwaldbahn im Hinblick auf die Nutzung als Draisinenbahn vorläufig geschätzt. Nach diesen Voruntersuchungen wurde der EFRE-Antrag auf Förderung gestellt; der Kreistag fasste am 10.12.2007, (Vorlage 16-0783) den Beschluss zur Realisierung des interkommunalen Projekts „Reaktivierung Überwaldbahn für touristische Nutzung (Draisine)“ unter dem Vorbehalt der Bewilligung der EU-Förderung, die dann auch erfolgte. Aufgrund der Tatsache, dass die Voreigentümerin DB AG die Unterhaltungsmaßnahmen für die Strecke und Kunstbauten auf das unbedingt Erforderliche beschränkt hat (Ver-

kehrssicherung im Bereich von Übergängen/Kreuzungen), einzelne Grundstücksverkäufe getätigt und den Verkauf der Gesamtstrecke angestrebt hat, stand zu befürchten, dass die Strecke mit Kunstbauten über kurz oder lang verfallen wäre. Dies vorausgeschickt beantworten wir die Anfrage wie folgt:

A – Draisinenfahrzeuge/Ausschreibung

Mit Datum vom 6. Dezember 2011 wurde die Ausschreibung zur Beschaffung von 28 Solardraisinen veröffentlicht. Als Frist für die Interessenbekundung 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 Veränderung 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?

Antwort zu Fragen (A) 1 und 2

Die Maßnahme zur Beschaffung der Solardraisinen-0-Serie wurde in den einschlägigen Veröffentlichungsorganen HAD (Hessische Ausschreibungsdatenbank) und TED (Tenders Electronic Daily) bekanntgemacht. Die darin genannten Fristen mussten zur Klärung rechtlicher und fachtechnischer Fragen (Maschinenbau) verschoben werden. Es gab mehrere Bewerber, die ihr Interesse an der Aufforderung zur Abgabe eines Angebots bekundeten; diesen wurde entsprechende Zwischennachricht erteilt. Die Betriebsaufnahme ist nach derzeitigem Stand für Sommer 2012 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 entsprechende 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?

Antwort zu Fragen (A) 3 und 4

Im Rahmen der Betreiberfindung hat sich die Kommunale Arbeitsgemeinschaft für das innovative Konzept Solardraisine entschieden, das auch durch EFRE gefördert wird.

Ebenfalls ist das Konzept Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und -beschlusses des Regierungspräsidiums Darmstadt. Aus den vorgenannten und auch zeitlichen Gründen (z.B. Abruf der EFRE-Mittel) wäre ein Umstieg auf ein anderes Fahrzeug oder eine Kombination verschiedener Fahrzeuge derzeit nicht vertretbar, zumal für den Prototyp Solardraisine bereits ein TÜV-Gutachten vorliegt, das die Tauglichkeit des Fahrzeugs auf der Strecke der Überwaldbahn testiert; ein entsprechendes Testat müsste auch für ein anderes Fahrzeug oder eine Kombination von verschiedenen Fahrzeugen vorgelegt werden. Die Betrachtung der Wechselwirkung von Strecke und Fahrzeug ist elementar auch im Rahmen der Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde (RP Darmstadt).

Die Inbetriebnahme ist daher auf dieser Grundlage unumgänglich. Der Termin zur Vorführung der Pedelec war in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft abgestimmt. Aus vorgenannten Gründen wurden von Seiten der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft nicht teilgenommen.

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?**

Antwort zu Frage (B) 1

Für das Projekt sind Kosten im Bereich a) Sanierung Strecke und Kunstbauten, b) Infrastruktur/Rettungswesen, c) Solardraisinen und d) Regionalmarketing entstanden in Höhe von bisher rd.:

- a) 2.653.000 €*
- b) 1.442.000 €*
- c) 201.000 €*
- d) 4.000 €*

In der genannten Vorlage heißt es auf Seite 2: „Dem Baufortschritt geschuldete Kostenveränderung 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 Schwie-**

rigkeiten oder Sicherheitsbedenken bei der Realisierung? Welche Auswirkungen hat das auf das Betriebskonzept?

Antwort zu Fragen (B) 2-4

Kostengünstigere Alternativausführungen sind u.a. bei der Sanierung der Viaduktabdichtung sowie durch viele, im Umfang kleinere, Maßnahmen erfolgt (z.B. Wahl der kostengünstigsten Variante bei Hang- und Böschungssicherungen bei insbesondere auch unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten gleichwertiger Ausführung). Darüber hinaus konnten Kosteneinsparungen durch die Zusammenlegung der ursprünglich vorgesehenen 3 Bauabschnitte (Verringerung von Vorhaltekosten für Baustelleneinrichtung u.ä.) erzielt werden.

Ursprünglich vorgesehen waren 13 Haltepunkte entlang der Strecke. Aufgrund des Konzepts Solardraisine konnten diese schließlich auf die folgenden insg. 7 Haltepunkte reduziert werden:

*Station 0,2+40, HP 01 – Empfang
Station 0,2+95, HP 02 - Mörlenbach
Station 1,4+66, HP 03 – Langklinger Hof
Station 2,6+43, HP 05 – Weiher*

*Station 5,0+39, HP 07 – Viadukt Mackenheim
Station 7,8+05, HP 11 – Kreidach
Station 9,5+55, HP 12 – Ober Wald-Michelbach
Station 10,8+40, HP 13 – Unter Wald-Michelbach*

Entfallen sind:

*Station 1,8+45, HP 04 – Hemgesberg
Station 4,5+09, HP 06 – Löschklingen
Station 5,5+57, HP 08 – Tunnel Mackenheim
Station 6,4+09, HP 09 – Evaberg
Station 7,1+90, HP 10 – Kreidacher Viadukt*

Hinsichtlich der Ausspurvorrichtung verweisen wir auf die Antwort zu Fragen A, 3 und 4; die Ausspurvorrichtung ist Bestandteil des TÜV-Gutachtens.

C – Zustand der Schienenstrecke/SPNV

In einem Pressebericht des Starkenburger 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 Ingenieurgemeinschaft 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 Mio. 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?

Antwort zu Fragen (C) 1-5

Der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bzw. dem Kreisausschuss ist die Finanzierung der Pfungstadtbahn über die in der Presse veröffentlichten Zahlen hinaus nicht bekannt.

Die o.g. Pressemitteilung des Kreises/der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft nahm Bezug auf eine Presseveröffentlichung von „Pro Bahn“ mit der diese die Pfungstadtbahn als Beispiel für eine Wiederbelebung des Bahnverkehrs auf ehemals stillgelegten Strecken genannt hatte. Wie aus einem anderen Presseartikel im Echo zu entnehmen war, belaufen sich die Gesamtkosten für die Wiederinbetriebnahme der 1,8 km langen Pfungstadtbahn auf ca. 7 Millionen Euro (davon 4 Mio. für die Strecke, 2,8 Mio. für den Bahnhof). Im Hinblick auf dieses als Beispiel genannte Projekt wurde versucht, eine Kostenrelation für die Reaktivierung der ca. 11 km langen Überwaldbahn abzuleiten: Bei Investitionskosten in Höhe von allein ca. 2,2 Millionen Euro pro Streckenkilometer, ohne Kunstbauten, Bahnhöfe und Beachtung der wesentlichen topographischen Unterschiede, wären dies für die Überwaldbahn allein 24,2 Millionen Euro.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die vorläufige Kostenschätzung von Krebs + Kiefer auf dem Kenntnisstand der Voruntersuchung beruhte, wohingegen die Schätzung der Ingenieurgemeinschaft ZERNA/CDM auf weitergehenden Untersuchungen und Erkenntnissen basiert. Im Übrigen bezogen sich die von Krebs + Kiefer genannten Kosten auf einen Museumsbahnbetrieb, nicht SPNV, die durch Hochrechnung mit rd. 11,7 Mio. Euro beziffert wurden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand, so auch die Aussage des Eisenbahnbundesamtes, ist eine Inbetriebnahme des SPNV auf der derzeit vorhandenen Gleisanlage ohne weitergehende Investitionen nicht möglich.

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 Draisinennutzung aufbauen könnten. Die erforderlichen Maßnahmen seien auch für die weitergehende Nutzung notwendig, so dass die spätere höherwertige Sanierung dadurch erleichtert würde.

- 6. Welche für das Draisinenprojekt durchgeführte 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) werden vor oder während Umsetzung des Draisinenprojekts geprüft oder beantragt?**
- 9. Welchen Zeitplan zur Prüfung bzw. Umsetzung von weiteren „Stufen“ zur Trassenutzung der Überwaldbahn gibt es?**

Antwort zu Fragen (C) 6-9

Siehe hierzu die Vorbemerkung zum grundsätzlichen Erhalt von Strecke und Kunstbauten, ohne die jedwede weitergehende Nutzung nicht möglich wäre. Weitere Details bedürften einer speziellen ingenieurtechnischen Betrachtung, die gesondert zu beauftragen wäre. Darauf aufbauend könnten Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.