

# Anfrage



Kreis  
Bergstraße

**Vorlage Nr.:** 17-0467/1

erstellt am: 30.04.2012

Abteilung: ÖPNV

Verfasser/in: Christian Wühl, Verkehrsverbund Rhein - Neckar GmbH, Mannheim  
Reinhold Bickelhaupt, ÖPNV

Aktenzeichen: L-3/1 0773.020

## **Anfrage der FDP-Fraktion vom 17. April 2012 betreffend Haltepunkt der Weschnitztalbahn in Rimbach; hier: Beantwortung der Anfrage**

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Kreistag	07.05.2012	Ö	Kenntnisnahme

### **Erläuterung:**

Die Fragen der FDP-Fraktion werden in Abstimmung mit der zuständigen Aufgabenträgerorganisation, der VRN GmbH in Mannheim wie folgt beantwortet:

#### **1. Wie viele Fahrgäste nutzen den Haltepunkt Rimbach/Bahnhof im Schultagesdurchschnitt?**

Im 1. Halbjahr 2011 wies die Station Rimbach an Schultagen durchschnittlich rund 1.250 Nutzer (Summe der Ein- und Aussteiger) auf. An Ferientagen sinkt dieser Wert auf rund 340.

#### **2. Wie hoch ist der Anteil von Schüler/innen am gesamten Fahrgastaufkommen** **a. insgesamt,** **b. während der Schulanfangs- und -endzeiten,** **c. während der übrigen Zeiten?**

Der Anteil der Schüler beträgt insgesamt rund 55 %.

Auf Grund der an Schul- und Ferientagen unterschiedlichen Nutzerzahlen ist davon auszugehen, dass der Anteil der Schüler in den Zügen zu Schulbeginn (in Rimbach ca. 7:12 Uhr) bzw. nach Schulende (in Rimbach ca. 12:43, 15:13 und 17:13 Uhr) weit über 90 % beträgt.

**3. Wie viele Schüler/innen nutzen täglich die Weschnitztalbahn**  
**a. morgens aus Richtung Weinheim kommend und mittags in Richtung Weinheim fahrend**  
**b. aus Richtung Fürth/Odw. kommend und mittags nach Fürth/Odw. fahrend?**

Nach den durch den VRN GmbH übermittelten Fahrgastzahlen steigen aus Richtung Weinheim kommend schultäglich durchschnittlich morgens rd. 180 Personen aus dem Zug. In Gegenrichtung sind dies rd. 140.

Mittäglich verteilen sich diese SchülerInnen überwiegend auf die in vorstehender Frage benannten Züge. Dabei sind zusätzlich noch SchülerInnen aus dem Odenwaldkreis in Richtung Fürth unterwegs, da dort der Anschluss zur Linie 693 der OREG besteht.

Ein Abgleich mit den bei den Schulen gemeldeten SchülerInnen auf Basis der Wohnorte ist nicht möglich, da der Schule / dem Schulträger nicht bekannt ist, wie viele SchülerInnen tatsächlich den ÖPNV im Rahmen der Schülerbeförderung nutzen (u.a. wg. Oberstufe).

**4. Wie teilt sich der Schüler/innenstrom zu a. und b. morgens/mittags auf die einzelnen Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf?**

Der Unterricht an der MLS beginnt üblicherweise immer zur 1. Unterrichtsstunde.

Von Seiten der Schule können keine Angaben zur prozentualen Verteilung der Schülerschaft auf die mittäglichen Rückfahrten gemacht werden. I. d. R. endet der Unterricht zum Ende der 6. (12:30 Uhr), 9. (14:55 Uhr) und zur 11. (16:40 Uhr) Unterrichtsstunde.

Erfahrungsgemäß besteht darüber hinaus noch eine auf den jeweiligen Schultag bezogene unterschiedliche Nachfrage je Unterrichtsende.

**5. Welcher Anteil der mit der Weschnitztalbahn an- und abreisenden Schüler/innen entfällt auf**  
**a. Schüler/innen der Martin-Luther-Schule,**  
**b. Schüler/innen anderer Schulen?**

Am Schulstandort Rimbach werden nahezu ausschließlich SchülerInnen der MLS mit der Weschnitztalbahn befördert. Die Brüder-Grimm-Schule und die Dietrich-Bonhoeffer-Schule werden aufgrund der schulischen Einzugsgebiete mit Schulbussen angeedient.

**6. Wie schätzen Sie die gegenwärtig an der Haltestelle Rimbach/Bahnhof und auf dem Gehweg entlang der B38 zur und von der Martin-Luther-Schule gegebene Gefahrensituation ein?**

Aufgrund der fahrtrichtungsbezogen getrennten Bahnsteige sehen wir für die dort ein- und aussteigenden Fahrgäste kein über das Übliche hinausgehendes Gefahrenpotential. Gleiches gilt auch für die Nutzung des für den Schulweg zwischen Haltepunkt und Schule zur Verfügung stehenden innerörtlichen Bürgersteiges entlang der B 38.

## **7. Welche (Mit-)Verantwortung trägt der Kreis Bergstraße als Schulträger für die Sicherheit der Schüler/innen auf ihrem Schulweg?**

Nach der Kommentierung zum § 161 Hess. Schulgesetz („Schülerbeförderung“) liegt der Schulweg grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Eltern. Sie müssen ihre Kinder, soweit es ihnen objektiv möglich ist, beaufsichtigen, sie auf Gefährdungen aufmerksam machen und zu verkehrsgerechtem Verhalten erziehen. Der Schulträger kann über Schulwegsicherung, insbesondere Schülerlotsendienst, über Schulwegpläne und die Schule über die Verkehrserziehung die Eltern dabei unterstützen, aber nicht ihre Verantwortung übernehmen.

Die allgemeinen Gefährdungen, die für die Mehrzahl der SchülerInnen mit dem Schulweg verbunden sind, wie die städtische Verkehrsgefährdung, Überquerung stark befahrener Straßen, Unterführungen, wenig genutzte Wege im ländlichen Bereich, begründen keine Ausnahme. Es müssen besondere Umstände hinzutreten, z. Bsp. größere Strecken entlang stark frequentierter Straßen ohne getrennten Fußweg, Wege durch unübersichtliches oder unwegsames Gelände und dichten Wald (vgl. Urteile VG Darmstadt – 7 E 2095/98 bzw. VG Gießen – 3 E2956/01).

Der Begriff der besonderen Gefahr ist ein unbestimmter Rechtsbegriff, der dem Schulträger einen Beurteilungsspielraum gibt, der gerichtlich überprüfbar ist. Maßstab für die Feststellung der besonderen Gefährlichkeit sind nur die objektiven Gegebenheiten des Schulweges, nicht subjektive Einschätzungen.

Der Schulträger kann dazu sachverständige Gutachten der Polizei- und Verkehrsbehörden einholen. Auszugehen ist von der Verkehrsreife der SchülerInnen. Dies kann in einer Schule der Grund- und der Mittelstufe daher zu einer differenzierten Bewertung der Gefährlichkeit führen.

Auch dann, wenn die Überprüfung des Schulträgers zu dem Ergebnis führt, dass eine besondere Gefahr gegeben ist, steht es in seinem Ermessen, ob er Maßnahmen als notwendig anerkennt. Er muss die Gefährdung des Kindes mit seinen i.d.R. fiskalischen Interessen abwägen (vgl. VG Wiesbaden, Urteil VIII 2 E 413/91)

## **8. Wie beurteilen Sie die Überlegung, den Haltepunkt Rimbach/Bahnhof zu schließen und in die Nähe der Martin-Luther-Schule – Bereich „Hopper“ – zu verlegen?**

Aufgrund des Verkehrskonzeptes der Weschnitztalbahn mit zwei für den Betrieb zwingend notwendigen Kreuzungsbahnhöfen in Birkenau und Rimbach wird für eine Verlegung des Bahnhofes keine Chance gesehen.

## **9. Welche Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um einen zusätzlichen Haltepunkt der Weschnitztalbahn in der Nähe der Martin-Luther-Schule - im Bereich „Hopper“ - zu errichten?**

**a. Wie hoch schätzen Sie die zusätzlich erforderlichen Investitionen für die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes (ohne Grunderwerb) ein?**

Auf Grund der Erfahrungen aus anderen Projekten ist für den Bau einer neuen Station mit einem Außenbahnsteig einschließlich der Erschließung und Planung von einem Investitionsvolumen von bis zu 1 Mio. € auszugehen. Eine belastbare Aussage zu den Kosten lässt sich allerdings nur auf Basis einer qualifizierten Vorplanung treffen. In diesem Zusammenhang sollte zwingend geklärt werden, ob ein Bahnsteig ausreichend wäre oder aufgrund der großen Nachfrage – wie bisher – aus Sicherheitsgründen eine richtungsbezogene Trennung erforderlich wäre

**b. Welche Möglichkeiten der Bezuschussung/Förderung (z.B. im Rahmen des GVFG)/Lastenteilung bestünden für die Errichtung eines zweiten Haltepunktes aus Ihrer Sicht?**

Um die Möglichkeiten einer Förderung von neuen Stationen auf der Weschnitztalbahn auszuloten, wurden durch die VRN GmbH als unserem zuständigen SPNV-Aufgabenträger mit dem Kompetenzcenter bei Hessen Mobil bereits mehrere Gespräche geführt. Demnach ist die Förderung einer neuen Station Rimbach – Hopper aus Landesmitteln dem Grunde nach möglich, aufgrund der zu erwartenden geringen zusätzlichen Fahrgäste aber nicht vordringlich zu sehen und damit eher unwahrscheinlich.

**c. Über welchen Zeitraum wären ggf. Investitionen/Investitionszuschüsse abzuschreiben?**

Investitionskostenzuschüsse können über einen Zeitraum von 25 bis 30 Jahren abgeschrieben werden.

**d. Mit welcher Zinsbelastung wäre auf Grundlage der gegenwärtigen Marktsituation jährlich etwa zu rechnen, wenn die Baumaßnahme vollständig über Kreditmarktmittel finanziert würde?**

Aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus kann gegenwärtig bei einem Finanzierungsvolumen von bis zu 1 Mio. Euro, einer Darlehenslaufzeit von 20 Jahren und einer Zinsbindung von 10 bzw. 5 Jahren mit einem aktuellen Zinssatz von 2 – 3 % kalkuliert werden. Eine längerfristige seriöse Prognose der Entwicklung auf dem Kapitalmarkt ist nicht möglich. Es dürfte mittelfristig allerdings mit Zinserhöhungen zu rechnen sein.

**e. Würden sich durch die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes höhere Betriebskosten ergeben, wenn ja: in welchem Umfang?**

Durch den Betrieb einer neuen Station an der Weschnitztalbahn wäre mit einer Erhöhung der jährlichen Betriebskosten um rund 35.000 € (Preisstand 2012) zu rechnen.

**f. Von welcher Gebietskörperschaft wären diese (anteilig?) zu tragen?**

Die Kosten für Betriebsleistungen im SPNV werden in der Regel durch den Kreis Bergstraße und die VRN GmbH als SPNV-Aufgabenträger übernommen. Über eine mögliche Mitfinanzierung der durch einen neuen Halt in Rimbach bedingten Mehrkosten wurde bisher noch nicht entschieden. Eine Beteiligung der Gemeinde Rimbach und gegebenenfalls weiterer Weschnitztalgemeinden ist jedoch nicht auszuschließen.

**10. Wer entscheidet letztverantwortlich über die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes?**

Die Einrichtung einer neuen Station bedarf der Zustimmung der VRN GmbH als SPNV-Aufgabenträger für den Kreis Bergstraße. Entscheidend wird jedoch die Haltung der Gremien des Kreises sein.

**11. Wie ist der Abstimmungs-/Beschlussstand in Bezug auf die Errichtung und ggf. Kostenübernahme der Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes?**

Bestrebungen einen zusätzlichen Haltepunkt in ihrer Kommune einrichten zu wollen, sind uns von den Gemeinden Mörlenbach und Rimbach bekannt. Entsprechende Beschlüsse der jeweiligen Gemeindevertretungen liegen vor.

Es gibt keine darüber hinausgehenden Zusagen oder Vereinbarungen.

**12. Bis wann muss diese Frage entschieden sein, ohne dass es zu einer Verzögerung der Umsetzung des neuen Dieselnetz-Konzepts oder zu einer Störung der Umbaumaßnahmen an der MLS kommt?**

Die Realsierung einer zusätzlichen Station zwischen den beiden Kreuzungsbahnhöfen in Birkenau und Rimbach ist betrieblich grundsätzlich möglich, so dass dieser jederzeit in den Betrieb des Dieselnetzes integriert werden kann. Es sind daher keine negativen Auswirkungen auf die Betriebsaufnahme des Dieselnetzes Südwest zu erwarten.