# Informationsvorlage

Kreis Bergstraße

**Vorlage Nr.:** **17-0377/1**
erstellt am: 02.05.2012

Abteilung: Projektgruppe Draisine
Verfasser/in: Projektgruppe Draisine
Aktenzeichen:

**Berichtsantrag der SPD-Fraktion vom 23. Januar 2012 zum Thema "Draisine / Überwaldbahn" - Sachstandsbericht der Projektgruppe**

**Beratungsfolge:**

| Gremium | Sitzungsdatum | Status | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur | 03.05.2012 | 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 (Verkehrssicherung 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.

## A – Draisinenfahrzeuge/Ausschreibung

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 Eröffnung der Strecke der Überwaldbahn erfolgt am 08.07.2012 (hierzu erfolgt eine offizielle Einladung). Die Aufnahme des Betriebs richtet sich nach dem Ergebnis des Ausschreibungsverfahrens.

Im Rahmen der Betreiberfindung hat sich die Kommunale Arbeitsgemeinschaft für das innovative Konzept Solardraisine entschieden, es wird dabei auf das vorliegende Betriebskonzept vom 21. Juni 2010 (Fa. mobikon) verwiesen (Anlage beigefügt), 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 auf dieser Grundlage unumgänglich. Der Termin zur Vorführung der Pedelec war in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft abgestimmt. Aus vorgenannten Gründen wurde von Seiten der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft nicht teilgenommen.**

**Das Ausschreibungsverfahren und die vorgesehen Zeitschiene zur Umsetzung wird derzeit durch ein Fachanwaltsbüro und den TÜV-Rheinland vorbereitet. Die Begleitung des Verfahrens durch die vorbenannten Institutionen ist geboten, da es um die zügige Abwicklung einer rechtssicheren Ausschreibung geht.**

## B – Maßnahmen des Draisinenprojekts und Förderungen

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 EUR
b)1.442.000 EUR
c) 201.000 EUR
d) 4.000 EUR

Im Förderbescheid der WI-Bank vom 25.01.2012 werden die entsprechenden förderfähigen Summen festgestellt und beschieden.

| **Maßnahme** | **Zuwendungsfähige Gesamtausgaben netto (gerundet)** |
|---|---|
| Strecke und Kunstbauten | 2.206.350,00 EUR |
| Architekten- und Ingenieurleistungen Strecke und Kunstbauten | 581.800,00 EUR |
| Infrastruktur und Rettungswesen | 2.350.000,00 EUR |
| Anschaffung Fahrzeuge, Entwicklung Prototyp | 1.220.000,00 EUR |
| Projektbezogenes Marketing | 42.050,00 EUR |
| Grunderwerb und Nebenkosten | 0,00 EUR |
| Summe | 6.400.200,00 EUR |

Hier eine Gesamtübersicht der akquirierten Fördermittel

| | Fördermittel | Institution | zugesagter Betrag |
|---|---|---|---|
| 1 | EFRE | EU | 3.200.100 € |
| 2 | Denkmalschutz-Sonderprogramm | Bund | 100.000 € |
| 3 | Landesamt für Denkmalschutz | Land | 250.000 € |
| 4 | Preisgeld „Landschaft in Bewegung“ | | 20.000 € |
| | Summe | | 3.570.100 € |

Darüber hinaus werden Sponsoren zur Förderung des Projektes, insbesondere zur Finanzierung der Solardraisinen gesucht, hier konnten bereits erste Erfolge vermeldet werden.

- HSE
- Schmucker Brauerei (Bei Inbetriebnahme zugesagt)

## C – Auswahl kostengünstigerer Alternativausführungen

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

## D – Zustand der Schienenstrecke/SPNV

Im Rahmen von Presseveröffentlichungen u. a. im Starkenburger Echo am 20. Dezember 2011 wurde bereits mehrfach der Vergleich zu anderen reaktivierten Schienenstrecken bemüht.

> Es lässt sich grundsätzlich feststellen, dass der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bzw. dem Kreisausschuss die Finanzierung von Projekten wie der Pfungstadtbahn über die in der Presse veröffentlichten Zahlen hinaus nicht bekannt ist.

In der o. g. Pressemitteilung des Kreises Bergstraße/der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft nimmt man 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.

## E - Nutzung der Schienenstrecke für übrigen Schienenverkehr u. a. SPNV oder Museumsbahn

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.

## F – Projekt Auszeichnungen

Preisträger im Wettbewerb der Metropolregion Rhein-Neckar „Landschaft in Bewegung“ (Dezember 2010)

Preisträger im Rahmen des Wettbewerbs „365 Orte im Land der Ideen“ (September 2011)

**Anlagen:**
-Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Wirtschaftsförderung Bergstraße
-Betriebskonzept der Firma mobikon