

Herrn Vorsitzenden des Kreistages
Werner Breitwieser
Gräffstr. 5

64646 Heppenheim

SPD-Kreistagsfraktion Bergstraße
Rebenstr. 18, 64646 Heppenheim
Tel.: 06252/788 156 Fax: 06252/788 263
E-Mail: ub.bergstrasse@spd.de

Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Kreistagsfraktion Bergstraße
Wormser Straße 34, 64625 Bensheim
Tel: 06251-68385 Fax: 06251-68355
gruene.bergstrasse@t-online.de
www.gruene-bergstrasse.de

Eingang Kreistagsbüro:

19. September 2008

Heppenheim, den 19.9.2008

Gemeinsame Anfrage SPD/Grüne zu dem Thema „Draisine“

Sehr geehrter Herr Breitwieser,

die Fraktionen des Bündnisses 90/DIE GRÜNEN und der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands im Kreistag bitten Sie nachfolgende Fragen zur Beantwortung an den Kreisausschuss weiterzuleiten:

1. Der Kreistag, sowie die Gemeinden Abtsteinach, Waldmichelbach, Mörlenbach und Grasellenbach haben Beschlüsse darüber gefasst, das von Landrat Wilkes initiierte "Projekt Draisine" zu unterstützen. Wo ist definiert, auf welchem Streckenabschnitt der ehemaligen Überwaldbahn es angesiedelt werden soll? Hat es seit den Beschlüssen Änderungen in der Planung gegeben? Sind die Beschlüsse noch wirksam, wenn sich ihr Gegenstand inzwischen geändert hat?
2. Ist es zutreffend, dass nach aktueller Rechtslage eine ebenerdige Überquerung von Verkehrsstraßen durch Draisinen nicht mehr zulässig ist und daher die ursprünglich vorgesehene Strecke verkürzt wurde? Oder wurde aus Gründen der Verkehrsflüssigkeit auf diese ursprüngliche Absicht verzichtet? Falls der Draisinenbetrieb sich nur auf eine Teil-Strecke der Überwaldbahn beschränken sollte (z.B. von Mörlenbach (Arbeitsamt) bis Kreidach), was passiert dann mit der restlichen Strecke? Wird sie ebenfalls saniert oder drohen ihr Verfall und Abbau oder Weiterverkauf?
3. In allen Beschlüssen zum Draisinenbetrieb wird auf einen "zukünftigen Betrieb der Strecke im ÖPNV einschließlich Lasttransporte" verwiesen. Wann ist diese Zukunft anzusiedeln und gibt es schon eine Planung zur Bestellung von Verkehr auf der Überwaldbahn? Ist Ihnen bekannt, dass bei allen in den letzten Jahren wieder in Betrieb genommenen Nahverkehrsbahnen die Fahrgastzahlen erheblich über den in

Gutachten geäußerten Erwartungen lagen? (Siehe z.B. internet "Allianz pro Schiene": 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr, mit einem Vorwort von Bundesminister Wolfgang Tiefensee). Da in diesen Beispielen von erheblichen Aufschwüngen in der Regionalentwicklung berichtet wird, wäre es nicht auch in unserer Region sinnvoll, die Wieder-Inbetriebnahme der Bahnstrecke nicht auf unbestimmte Zeit zu verschieben?

4. Ist es richtig, dass nach einem Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen aus dem Jahr 1996 für einen stillgelegten Schienenweg eine Entwidmung (jetzt "Freistellung") ausgesprochen werden muss, bevor die Trasse eine Nutzungsumwidmung erfahren kann? Ist es richtig, dass dabei die beantragenden Gemeinden versichern müssen, dass dauerhaft kein Bedarf für ÖPNV besteht?

5. Ist es richtig, dass eine Bezuschussung des Projekts durch die EU in Höhe von 3 Millionen Euro eine Nutzungsbindung von 15 Jahren zur Folge hat und dass folglich Planungen zu anderweitiger Nutzung wenn überhaupt erst nach Ablauf dieses Zeitraums greifen könnten und widrigenfalls der Zuschuss zurückzuzahlen wäre?

6. Ist es richtig, dass eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG die Konzession zu Bahnbetrieb erlöschen lässt und eine Ausgliederung aus dem Streckennetz der DB zur Folge hat (siehe: Eisenbahnbundesamt 31.10.2005: Präsidialverfügung zur "Freistellung von Bahnbetriebszwecken" (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht)? Tritt dieser Fall für die Strecke der "Überwaldbahn" voraussehbar ein?

7. Ist es richtig, dass nach der Freistellung Teile der Bahntrasse und der zugehörigen Grundstücke verkauft werden können? Sind solche Verkäufe geplant oder schon durchgeführt?

8. Ist es richtig, dass der beabsichtigte Kauf der Trasse einen bundesweit unüblichen Vorgang darstellt, da andernorts Trassensicherungsverträge bestehen und für den Betrieb von Draisinen Pachtverträge geschlossen werden? Gibt es weitere Interessenten für den Kauf der Trasse und wie und durch wen wurde der Preis festgelegt?

9. Die "Weinheimer Nachrichten" vom 05. Juli 2008 berichten, dass Landrat Wilkes mitgeteilt habe, der entsprechende Vertrag mit der Bahn AG (bezüglich des Verkaufs der Trasse und der Nutzung durch einen Draisinenbetreiber) sei schon vorbereitet. Wer hat diesen ausgearbeitet, wo ist er einzusehen, wer hat darüber zu befinden?

10. Einem Bericht der "Fahrgastzeitung" Nr. 69 2008 entnehmen wir, dass für die geplanten Draisinenfahrten Preise von 30 bis 100 € (pro Halbtagsfahrt) vorgesehen sind, was im Vergleich zu anderen Strecken sehr teuer ist und eine Bereitschaft der Fahrgäste, noch weitere Ausgaben in der Region zu tätigen erheblich vermindern dürfte. Dies wird sich um so mehr bei Gemeinden bemerkbar machen, die von der Draisine gar nicht erreicht werden (Waldmichelbach?). Berichtet wird weiterhin, dass einem voraussehbaren Kostenaufwand zur laufenden Streckenunterhaltung von 292.000 € jährlich geplante Pachteinnahmen von 45.000 € (optimistisch eingeschätzt) gegenüberstehen. Tatsächlich sei nur ein Kostendeckungsgrad von 10 % zu erwarten. Trifft es zu, dass demnach die beteiligten Kommunen mit erheblichen Defiziten rechnen müssen?

11. Für die Kunstbauten der Strecke gibt es einen Zuschuss durch das Landesamt für Denkmalschutz in Höhe von 250.000 €. Für welchen Zeitabschnitt kann die Sanierung


von diesem Betrag finanziert werden? Gibt es Berechnungen für künftig auftretende Kosten und weitere Zusagen für deren Übernahme?

12. Gibt es eine Planung für die Anlage von Zufahrten für Rettungsfahrzeuge zur Draisinenstrecke bzw. überhaupt ein Sicherheitskonzept (unter Berücksichtigung der Gefährdung durch Sprengungen im Mackenheimer Steinbruch) und eine Kostenaufstellung dazu? Sind solche Kosten durch den Betreiber oder durch die Gemeinden zu tragen?

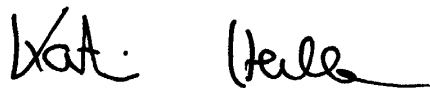
13. Gibt es Schätzungen über die Straßensanierungskosten, die durch den Betrieb von Lasttransporten von Holz und Gestein verursacht werden und Untersuchungen, ob hier nicht ein Schienengüterverkehr sinnvoller wäre? Gibt es Anfragen bei ortsansässigen Unternehmen, ob sie bereit wären, eine Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene anzunehmen?

14. Wurden die Möglichkeiten ausgelotet, Förderungsmittel für die Wiederrichtung des ÖPNV auf der Strecke der Überwaldbahn zu erhalten?

Mit freundlichen Grüßen



Jochen Ruoff



Katrin Hechler