

Anfrage



Vorlage Nr.: 16-1145/1

erstellt am: 26.09.2008

Abteilung: EU-Förderung, Dorf- und Regionalentwicklung, Denkmalschutz, Landwirtschaft

Verfasser/in: Paul, Klaus-Günter (L-3/4)

Pfeifer, Rolf (L-3/4)

Schmidt, Carmen (I-5/1)

Aktenzeichen: L-3/4-360.510.4.03

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen von SPD und GRÜNE vom 19. September 2008 zum Thema "Draisine"; hier: Beantwortung der Anfrage

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreistag	29.09.2008	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

Vorbemerkung:

Es ist erklärtes Ziel, die Widmung der denkmalgeschützten Strecke zu erhalten und darüber hinaus den Grunderwerb (Grundstücke, Strecke, Kunstbauten) durch die Gemeinden Absteinach, Mörlenbach und Wald-Michelbach sowie den Kreis Bergstraße zu tätigen. Damit wird gewährleistet, dass gem. § 23 AEG allein die vorgenannten Kommunen und der Kreis antragsbefugt zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken wären. (sh. auch Präambel Öffentlich-rechtliche Vereinbarung Kommunale Arbeitsgemeinschaft, Anlage 1 zur KT-Vorlage 16-1124 und Beschlussvorschlag 1 der KT-Vorlage). Die Widmung der Strecke kann auf diese Weise dauerhaft sichergestellt werden.

Insoweit erübrigt sich auch die Beantwortung von Fragen, die sich auf die Freistellung von Bahnbetriebszwecken/Entwidmung beziehen.

Dies vorausgeschickt, beantworten wir die gemeinsame Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion Bergstraße und Bündnis 90/DIE GRÜNEN Kreistagsfraktion Bergstraße wie folgt:

1.

Frage:

Der Kreistag, sowie die Gemeinden Absteinach, 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?

Antwort:

Der Streckenabschnitt ist definiert in der Nutzungsstudie des „Büros für Industriearchäologie + planinghaus architekten“, im Gutachten des Büros Krebs und Kiefer sowie im Förderantrag (EFRE). Er umfasst die gesamte (denkmalgeschützte) Strecke der Überwaldbahn von Mörlenbach bis Unter-Waldmichelbach.

Änderungen in der Planung hat es seit den Beschlüssen nicht gegeben.

2.

Frage:

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 Teilstrecke 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?

Antwort:

Nein; sh. auch Antwort zu Frage 1.

3.

Frage:

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?

Antwort:

Mit der Realisierung des geförderten Projekts „Reaktivierung Überwaldbahn für touristische Nutzung (Draisine)“ werden alle Optionen für einen zukünftigen Eisenbahnverkehr offengehalten, so dass auch auf künftige Entwicklungen reagiert werden kann. Es dient der Trassensicherung als solche und dem Erhalt des Streckendenkmals. Die Investitionen in die Sanierung der Strecke bilden die notwendige Basis für jegliche künftige weitergehende Nutzung.

Konkrete Planungen für die Bestellung von Verkehrsleistungen auf der Überwaldbahn gibt es aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 11.12.2000 (gemeinsamer Änderungsantrag von SPD/CDU Fraktion Zu-Drucksache XIV/360 KT) nicht. Der mit dem Beschluss verbundene Auftrag an die Verwaltung Nutzungsalternativen zu untersuchen führte zu dem jetzigen Projekt.

Es ist auch hier bekannt, dass es bei einzelnen Reaktivierungen von Bahnstrecken zu über der Prognose liegenden Fahrgastzahlen gekommen ist. Dies ist allerdings abhängig von besonderen regionalen Gegebenheiten im Einzelfall; eine generelle Vergleichbarkeit unterschiedlicher Strecken kann dabei nicht unterstellt werden.

4.

Frage:

Ist es richtig, dass nach einem Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen aus dem Jahr 1996 für einen stillgelegten Schienenweg eine Entwicklung (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 den ÖPNV besteht?

Antwort:

Siehe Vorbemerkung. Darüber hinaus findet durch den Draisinenbetrieb keine Umnutzung statt; hierfür ist lediglich eine Betriebserlaubnis einzuholen.

5.

Frage:

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?

Antwort:

Bei jeder Bezuschussung wird eine Zweckbindung vorgegeben. Der Förderbescheid sieht eine Nutzungsbindung von 15 Jahren vor. Sollte sich zu einem früheren Zeitpunkt ein darüber hinaus gehender Bedarf (z.B. Regelverkehr) ergeben, muss dies nicht automatisch die touristische Nutzung ausschließen. Selbst wenn dies aber zutreffen sollte, wären die jetzt zur Streckenertüchtigung notwendigen Investitionen auch für einen Regelverkehr erforderlich und vermutlich kostengünstiger zu realisieren als zu einem späteren Zeitpunkt.

6.

Frage:

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?

Antwort:

Siehe Vorbemerkung

7.

Frage:

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

Antwort:

Siehe Vorbemerkung

8.

Frage:

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?

Antwort:

Siehe Vorbemerkung.

Im Falle der Überwaldbahn ergab sich nur die Möglichkeit des Erwerbs (sh. KT-Vorlage 16-012, Erläuterung: Vorbemerkung/Situation/Ziele, Abs. 4).

Insofern erübrigt sich auch die weitere Beantwortung der Frage, ob der Erwerb der Trasse einen bundesweit unüblichen Vorgang darstellt.

Gleichwohl soll im Hinblick auf Trassensicherungsverträge nicht unerwähnt bleiben, dass sich hierbei zwar die DB Netz AG für die Dauer des Vertrages verpflichtet, eine stillgelegte Infrastruktur/Strecke in nicht betriebsfähigem Zustand vorzuhalten, die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht aber von dem Vertragspartner der DB Netz AG streckenbezogen im vollen Umfang erstattet werden müssen.

Weitere Kaufinteressenten sind nicht bekannt.

Zur Preisgestaltung sh. KT-Vorlage 16-1124 (Erläuterung zu 1).

9.

Frage:

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?

Antwort:

Die DB AG hat einen Kaufvertragsentwurf vorgelegt, der vereinbarungsgemäß einem von den Kommunen und dem Kreis beauftragten Notar zur Prüfung vorliegt.

Der Kaufvertrag kann abgeschlossen werden, sobald die gemeindlichen Gremien und die Kreisgremien den Kauf der Strecke Überwaldbahn beschlossen haben.

Nach Abschluss der Prüfungen, besteht für die Mandatsträger die Möglichkeit, den Kaufvertragsentwurf zu den üblichen Geschäftszeiten nach telefonischer Voranmeldung im Kreistagsbüro bzw. bei den Gemeindeverwaltungen einzusehen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass in der zitierten Pressenotiz keine Aussagen hinsichtlich eines Betreibervertrages gemacht wurden.

10.

Frage:

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 geplanten 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?

Antwort:

Die Fahrpreise ergeben sich aus der „Wirtschaftlichkeitsberechnung (Betreiber) pro Jahr“ der Wirtschaftsförderung Bergstraße, die auch Bestandteil des EFRE-Antrags war, und als **Anlagen** beigefügt sind. Dort wird sowohl zwischen Wochentagsfahrten und Fahrten am Wochenende und Feiertagen als auch nach Draisinentyp differenziert. Der in Ansatz gebrachte teuerste Fahrpreis von 100 € bezieht sich auf eine Gruppendraisine an Wochenenden und Feiertagen.

Hinsichtlich der Folgekosten für die Gemeinden und den Kreis Bergstraße wird auf den Beschlussvorschlag 4 und die Erläuterungen zu 4 sowie die Anlage 2 (Tabelle Folgekosten Kreis und Gemeinden) der KT-Vorlage 16-1124 verwiesen.

11.

Frage:

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?

Antwort:

Nach der Planung soll die Sanierung/Instandsetzung der denkmalgeschützten Kunstbauten im 1. Bauabschnitt erfolgen, sofern nicht aus bautechnischen und bauphysikalischen Gründen der Abschluss der Sanierung im 2. bzw. 3. Bauabschnitt zwingend geboten ist.

Künftig auftretende Kosten sind auf Basis des Gutachtens Krebs und Kiefer ermittelt und in den Folgekosten (Anlage 2 zur KT-Vorlage 16-1124) enthalten.

Für die Realisierung der beiden weiteren geplanten Bauabschnitte hat das Land Hessen bereits seine Unterstützung mit EFRE-Mitteln in Aussicht gestellt.

12.

Frage:

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?

Antwort:

Durch Einbeziehung der Fachabteilung Gefahrenabwehr sind die Kosten für das Rettungswesen sowohl in den Projektkosten als auch in den Folgekosten berücksichtigt worden. Das Sicherheitskonzept wird mit der Beantragung der Betriebserlaubnis der Genehmigungsbehörde vorgelegt.

13.**Frage:**

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?

Antwort:

Betroffen sind hiervon insbesondere die Landesstraßen L3120, L3409, L535, L3408 sowie die K18. Schätzungen über Straßensanierungskosten, die durch den Betrieb von Lasttransporten verursacht werden, liegen nach unserer Kenntnis nicht vor. Es ist aber davon auszugehen, dass qualifizierte Straßen, zumindest die Landesstraßen, ausgelegt sind, Schwerverkehr aufzunehmen, ohne über das übliche Maß hinausgehende Sanierungskosten zu verursachen.

Es gibt keine Anfragen bei oder von ortsansässigen Unternehmen hinsichtlich der Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene.

14.**Frage:**

Wurden die Möglichkeiten ausgelotet, Fördermittel für die Wiedererrichtung des ÖPNV auf der Strecke der Überwaldbahn zu erhalten?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 3.

Anlagen:

„Wirtschaftlichkeitsberechnung (Betreiber) pro Jahr“
der Wirtschaftsförderung Bergstraße