

DIE LINKE Kreis Bergstraße

Barbara Chaluppa
Ober dem Schafhaus 20
64689 Grasellenbach
Tel. 06253-21844

An den Vorsitzenden des Kreistages
des Kreises Bergstraße
Herrn Werner Breitwieser
Gräffstr. 5
64646 Heppenheim

Hammelbach, 13.10.2011

An den Landrat des Kreises Bergstraße, Herrn Matthias Wilkes, sowie den Kreisausschuss

Anfrage zur Vorlage Nr. 17-0199

Reaktivierung Überwaldbahn für touristische Nutzung (Draisine) – gemeinsames Projekt des Kreises Bergstraße mit den Gemeinden Abtsteinach, Mörlenbach und Wald-Michelbach

1. Welche Kosten sind bisher für das o.g. Projekt entstanden, wurde eine genaue Aufstellung erstellt und wer hat die bisher erhalten? Wurden die Gemeindevertretungen der an der KommAG beteiligten Gemeinden fortlaufend und umfassend über die finanzielle Entwicklung des Projekts informiert und in die erheblichen Umplanungen mit einbezogen? Warum enthält die Vorlage 17-0199 nur eine Aufstellung der voraussichtlichen Mehrkosten, nicht aber eine Abrechnung der bisher verausgabten Mittel?
2. In der Aufstellung der Mehrkosten wird unter Punkt 1 der verzögerte Baubeginn durch Planfeststellungsverfahren und Zuständigkeitswechsel genannt. Der Regierungspräsident Herr Johannes Baron widerspricht dieser Aussage. Der Start des Projekts sei durch seine Behörde weder verzögert noch verteuert worden. Wie setzt sich die Summe von 175 000 € also zusammen? Und wie konnte es geschehen, dass die KommAG nicht vor Beginn der Baumaßnahmen Informationen darüber eingeholt hat, welche Genehmigungsverfahren erforderlich sein würden?
3. Unter Punkt 2 wird die geänderte Signalisierung an den Bahnübergängen Wetzkeil und Panoramastraße als Kostensteigerung im Umfang von 30 000 € aufgeführt. Auf Grund welcher Annahmen wurde diese Sicherheitsmaßnahme nicht von Anfang an in die Planung mit aufgenommen? War nicht von Anfang an ersichtlich, dass nur ein zwingendes Haltesignal für KFZ vor Unfällen an den Bahnübergängen schützen kann?
4. In Punkt 3 wird die Netzabsicherung als Kostensteigerung im Umfang von 90 000 € aufgeführt. Warum war dieser wesentliche Punkt nicht in der Kostenvorabschätzung des Krebs & Kiefer – Gutachtens enthalten?
5. War auch die Böschungsabsicherung nicht im genannten Gutachten enthalten?
6. Wieso wurde der Zustand der Durchlässe erst nach Freischnitt und Beräumen der Böschungen festgestellt (Punkt 7 - Mehraufwendungen von 30 000 €), obwohl ein erster Freischnitt schon vor der Erstellung des Gutachtens erfolgte? Ist es – davon abgesehen –

einem Gutachter nicht zuzumuten, sich auch durch Buschwerk hindurch Einblick in verkehrstechnisch wesentliche Flächen zu verschaffen oder eine Beräumung vor Abgabe des Gutachtens anzufordern?

7. Wäre es nicht sinnvoll gewesen, beim RP im Vorfeld Informationen darüber einzuholen, welche Anforderungen an die Absicherung durch Geländer gestellt wird, bevor sie zum projektverteuernden Gegenstand von Nachplanungen wurden?
8. Wie hoch waren die Kosten des Gutachtens, das offenbar wesentliche Punkte der Sanierung unklar oder gar nicht behandelt hat, und waren sie unter diesem Aspekt gerechtfertigt oder hätten sie beanstandet werden müssen?
9. **Die Zustimmung des Kreistages zum Draisinenprojekt erfolgte unter ausdrücklichem Hinweis darauf, dass dadurch die Option auf künftige Reaktivierung der Trasse der Überwaldbahn für den SPNV gesichert werde. Wurden die Sanierungsmaßnahmen (insbesondere die Beschotterung und die Tunnelrenovierung) unter diesem Gesichtspunkt in ausreichender Qualität durchgeführt?**
10. Inwieweit enthält der EFRE-Bewilligungsbescheid Mittel für die Entwicklung einer Solardraisine, inwieweit wurden diese schon ausgegeben, welche weiteren öffentlichen Mittel wurden bisher in das Projekt gegeben und welche weiteren sind absehbar? Sind solche Zahlungen durch die bisherige Beschlusslage gedeckt? Welche rechtlichen Konsequenzen hat die Verwendung kommunaler Gelder in Hinblick auf die künftige Vermarktung der Solardraisine? Gibt es einen Vertrag darüber mit dem Entwickler? Welche Regelung enthält er für den Fall, dass die bisher nur als Prototyp existierende Draisine sich im Testfall nicht als streckentauglich erweist oder für den vorgesehenen Zweck keine Zulassung erhält?
11. Das „erklärte Ziel der Projektträger“ ist es laut vorliegendem Antrag, „die Kofinanzierungsmittel für die Anschaffung von 28 Solardraisinen durch Sponsoren einzuwerben“. Wie erfolgt die Finanzierung in dem Fall, dass das nicht gelingen sollte? Um welchen Betrag handelt es sich? Wer sind die zur „Zwischenfinanzierung“ in Verhandlung stehenden Tourismusverantwortlichen und ist mit einer „Ergänzung der Vorlage“ durch Antrag auf weitere Gelder des Kreises zu rechnen?
12. Sollte sich im Laufe des Genehmigungsverfahrens, das sich mittlerweile an die Bau- und Betriebsordnung Straßenbahn „anlehnt“, ergeben, dass für die Führer der Draisinen eine Berechtigung zum Führen von Schienenfahrzeugen notwendig ist (im Falle der angekündigten Zusammenkoppelung von bis zu drei Draisinen zu einem Verband mindestens eine Berechtigung zur Personenbeförderung), wird das die Betriebskosten erheblich erhöhen. Da schon die vor einem Jahr erfolgte Ausschreibung eines Betreibers kein Resultat brachte, wäre dies unter solchen Voraussetzungen nicht noch unwahrscheinlicher?
13. Gibt es ein (vorläufiges) Betriebskonzept und wird dies den Mitgliedern des Kreistages zur Verfügung gestellt? Sollte sich bewahrheiten, dass dieses nicht ohne eine fahrplanmäßige Festlegung zu bewerkstelligen ist, was bedeutet das dann für Zwischenhalte an der Strecke und den geplanten Aufenthalt im Bereich der mitfinanzierenden Gemeinden, denen ein Aufschwung ihrer Gastronomie in Aussicht gestellt wurde?
14. Um die Draisine nicht dauerhaft zum Zuschussbetrieb werden zu lassen, wird angestrebt, pro Jahr bis zu 40 000 Passagiere zu befördern. Wie soll deren Anreise organisiert werden,

wenn es in Mörtenbach nur wenig Parkplätze (die noch mit den Park- und Ride-Bahnkunden geteilt werden müssen), keine Busschleife und einen schwerfälligen, wenig attraktiven öffentlichen Nahverkehr gibt?

- 15. Was geschieht mit der Strecke, wenn sich kein lukrativer Draisinenverkehr entwickelt bzw. ein möglicherweise doch gefundener Betreiber den Betrieb wieder einstellt? Was geschieht, wenn die ab 2013 noch höher liegende Bezuschussung (prognostiziert: 214000 € nach dem bekannten Schlüssel umzulegen auf die beteiligten Kommunen) auf Grund der sich zuspitzenden Haushaltslagen nicht mehr geleistet werden kann oder soll? Wird sich der Kreis dann – wie von Herrn Landrat Wilkes schon vor Jahren angekündigt (in der letzten R+I-Ausschusssitzung von ihm selbst bestätigt) dann für die Umwidmung der erhaltenen Zuschüsse für die Errichtung des SNPV einsetzen, oder droht der Strecke dann die immobilienmäßige Vermarktung?**
- 16. Gibt es einen Hinderungsgrund, mir den Vertrag des Kreises mit Herr Dr. Dag Schulze zur Verfügung zu stellen? Wenn nein, bitte ich um Übersendung.**
- 17. Ist die TÜV-Abnahme der Draisine wie angekündigt Anfang Oktober erfolgt? Wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

Barbara Chaluppa