



**CDU** KREISTAGSFRAKTION  
GIESSEN

An den  
Kreisausschuss des Landkreises Gießen  
Riversplatz 1-9  
35394 Gießen

DER VORSITZENDE  
**Claus Spandau**

Konrad-Adenauer-Haus  
Spenerweg 8  
35394 Gießen

Telefon: 0641/41056  
E-Mail: [info@cdu-giessen.de](mailto:info@cdu-giessen.de)

Gießen, 07.08.2018

## **Fragenkatalog der CDU-Kreistagsfraktion zum Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten- Untersuchung zur Reaktivierung der Lumdatalbahn**

Die CDU-Kreistagsfraktion bittet den Kreisausschuss des Landkreises Gießen um die Beantwortung der nachfolgenden 45 Fragen im Zusammenhang mit dem vorgelegten Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie und Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Lumdatalbahn:

### **Reduzierung des Eisenbahnfahrzeug-Mehrbedarfs von zwei auf ein Fahrzeug**

1. Welche Faktoren waren für die Annahme ausschlaggebend, dass statt der bisher eingeplanten zwei nur noch ein neu zu beschaffendes Eisenbahnfahrzeug benötigt wird?
2. Wurden hierzu Berechnungen angestellt und können diese vorgelegt werden? Wenn nein, warum nicht?
3. Worauf stützt sich die Annahme, dass ein Bestandsfahrzeug aus dem Dieselnetz für den Betrieb der Lumdatalbahn genutzt werden kann?
4. Wurden hierzu bereits Gespräche geführt? Wenn ja, was sind die konkreten Ergebnisse?
5. Ist die in dem Schlussbericht genannte Vorprüfung des RMV zu diesem Punkte einsehbar und kann den Kreistagsmitgliedern zur Verfügung gestellt werden? Wenn nein, warum nicht?

## **Berechnung der Infrastrukturinvestitionskosten**

6. Inwieweit wurde bei der Berechnung der Infrastrukturinvestitionskosten Vorsorge für mögliche Kostensteigerungen angesichts der auf der Strecke gelegenen aufwendig zu sanierenden bzw. komplett zu erneuernden Bauwerke sowie angesichts der Kostenentwicklung bei den Baupreisen seit dem Jahr 2016 getroffen?
7. Wie belastbar sind die augenscheinlichen Einschätzungen, die im Rahmen einer Ortsbegehung im Jahr 2015 zum Zustand des Oberbaus sowie zum Zustand der auf der Strecke gelegenen Eisenbahnüberführungen und Durchlässe getroffen wurden?
8. Ist eine Steigerung bei den Infrastrukturinvestitionskosten zu erwarten?
9. Kann das finanzielle Risiko, das ausweislich der Voruntersuchung und des Schlussberichtes der Streckenabschnitt zwischen Allendorf und Londorf birgt, beziffert werden?
10. Treffen die Aussagen des Schlussberichts zum Zustand des Oberbaus, der Eisenbahnüberführungen und der Durchlässe aktuell noch zu bzw. gibt es aktuelle Erkenntnisse zu Veränderungen des Zustandes im Vergleich zu der Ortsbegehung im Jahr 2015?
11. Welchen Hintergrund hat die Neuerrichtung des zusätzlichen Haltepunktes „Lollar Nord“?
12. Wie ist die Berechnung der Investitionskosten für die einzelnen Haltepunkte zu erklären, die für jeden Haltepunkt die gleiche Summe in Höhe von 240.000 Euro vorsieht (insbesondere vor dem Hintergrund, dass einige Haltepunkte völlig neu errichtet werden müssen)?
13. Wie gestalten sich die Eigentumsverhältnisse an den Flächen, die für die Haltepunkte und das Bahnhofsumfeld vorgesehen sind?
14. Ist ein Flächenankauf erforderlich? Wenn ja, mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen und wer trägt diese Kosten?
15. Ist ansonsten im Rahmen der Reaktivierung der Ankauf weiterer Flächen erforderlich? Wenn ja, mit welchen Kosten ist hierfür zu rechnen und wer trägt diese Kosten?
16. Sind die Kosten für die notwendig werdende Ertüchtigung bestehender Wegenetze im Rahmen der geplanten Auflassungen bereits in den Infrastrukturinvestitionskosten eingerechnet?
17. Wie hoch werden diese Kosten eingeschätzt und wer trägt die Kosten?
18. Welche Einschränkungen bzw. Umwege für Verkehrsteilnehmer und den landwirtschaftlichen Verkehr sind durch die geplanten Auflassungen zu befürchten?

## **Isolierte Übernahme des Kalkulationszinssatzes des Jahres 2016 bei gleichzeitiger Beibehaltung des Wertes der Infrastrukturinvestitionskosten auf der Basis des Preisstandes des Jahres 2006**

19. Warum wurde im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung allein der Kalkulationszinssatz auf der Basis der Version des Jahres 2016 des Standardisierten Bewertungsverfahrens verwendet und nicht auch die Infrastrukturinvestitionskosten auf der Basis des Preisstandes des Jahres 2016 der Standardisierten Bewertung zugrunde gelegt?

20. Verstößt diese isolierte Übernahme des Kalkulationszinssatzes der Version des Jahres 2016 des Standardisierten Bewertungsverfahrens bei gleichzeitiger Beibehaltung des Wertes der Infrastrukturinvestitionskosten auf der Basis der Version des Jahres 2006 (also der Berechnung der Investitionskosten auf dem Preisstand des Jahres 2006) des Standardisierten Bewertungsverfahrens gegen die Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung?
21. Wenn ja, welche Auswirkungen hat dieser Verstoß auf das Verfahren?
22. Wenn ja, hat der Verstoß Auswirkungen auf die Förderfähigkeit des Projektes?
23. Wie haben sich die Baupreise seit dem Jahr 2016 bis heute entwickelt und welche Steigerung ist auf dieser Grundlage für die Infrastrukturinvestitionskosten zu erwarten, die bisher auf der Basis der Baupreise des Jahres 2016 berechnet und für die Nutzen-Kosten-Untersuchung auf das Preisniveau des Jahres 2006 abgesenkt wurden?

### **Betriebs- bzw. Unterhaltungskosten**

24. Mit welcher Kostensteigerung ist bei den Betriebs- bzw. Unterhaltungskosten anhand der Kostenentwicklung seit dem Jahr 2016 bis heute zu rechnen?
25. Mit welchem Anteil wird der Landkreis Gießen voraussichtlich an den Betriebs- bzw. Unterhaltungskosten beteiligt?

### **Kostenbeteiligung der Anliegerkommunen**

26. Welche Anliegerkommunen haben bereits eine Zusage zur Durchführung und Übernahme der in die Verantwortlichkeit der jeweiligen Kommune fallenden Investitionskosten getroffen?
27. Mit welchen Kosten ist für die jeweiligen Anliegerkommunen, aufgeschlüsselt nach den einzelnen im Falle der Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen, zu rechnen?
28. Plant der Landkreis Gießen die Anliegerkommunen an den Infrastrukturinvestitionskosten im Rahmen der Reaktivierung der Strecke zu beteiligen? Wenn ja, mit welchem Anteil?
29. Wenn ja, wie ist der aktuelle Gesprächsstand und welche Kommunen haben bereits eine Kostenbeteiligung verbindlich zugesichert.
30. Ist eine Kostenbeteiligung der Anliegerkommunen an den Betriebskosten bzw. ein einmaliger Betriebskostenzuschuss geplant?
31. Wenn ja, gibt es hierzu bereits Gespräche mit den Anliegerkommunen und liegen bereits Ergebnisse vor?

### **Auswirkungen der Reaktivierung auf das Verkehrsangebot im Lumdatal und die Anbindung des Lumdatals an Gießen-Wieseck**

32. Welche Maßnahmen sind im Falle der Reaktivierung geplant, um die im Schlussbericht festgestellte und mit der Reaktivierung einhergehende Verschlechterung der Verkehrsangebote im Binnenverkehr im Lumdatal sowie die Verschlechterung der Anbindung des Lumdatals an Gießen-Wieseck zu kompensieren?

### **Wohnbebauung entlang der Strecke**

33. Welches Konfliktpotential besteht mit Wohnbebauung entlang der für die Reaktivierung vorgesehenen Strecke?
34. Sind in Bezug auf den Immissionsschutz Maßnahmen erforderlich?
35. Wenn ja, um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich und welche Kosten werden hierfür veranschlagt? Wer trägt diese Kosten?

### **Sicherungsmaßnahmen der Bahnstrecke**

36. Sind die im Rahmen des Schlussberichtes vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen der Bahnstrecke ausreichend, um eine Gefährdung des querenden Verkehrs bzw. allgemein von anderen Verkehrsteilnehmern wirksam zu verhindern?
37. Wie wird die Gefährdungssituation für den querenden Verkehr bzw. Fußgänger, Radfahrer, etc. an Bahnübergangspunkten beurteilt, an denen gemäß dem Schlussbericht keine technischen Sicherungsmaßnahmen vorgesehen sind?

### **Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h**

38. Was ist mit einer „groben Abschätzung“ der aus der Fahrzeitverkürzung resultierenden zusätzlichen Nachfragepotentiale und Nutzen im Rahmen der Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h gemeint?
39. Warum wurde keine genaue Berechnung vorgenommen?
40. Kann aufgrund der vielen Haltepunkte der mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit verbundene zeitliche Vorteil überhaupt auf der Strecke realisiert werden?
41. Wenn ja, auf welchen konkret bezeichneten Streckenabschnitten kann eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h realisiert werden?

### **Planungskosten**

42. Wie hoch sind die Planungskosten, die im Rahmen der Reaktivierung anfallen?
43. Wer wird an den Planungskosten beteiligt?
44. Welcher Anteil an den Planungskosten verbleibt voraussichtlich beim Landkreis Gießen und mit welchen Kosten ist konkret zu rechnen?

### **Sonstiges**

45. Wie ist es zu erklären, dass der Schlussbericht von einer Stabilisierung der Arbeitsplätze im Lumdatal ausgeht, vor dem Hintergrund, dass hierzu keine aktuellen Zahlen vorliegen und die bisherigen Zahlen von einem zum Teil deutlichen Rückgang ausgehen?