



1 - Zentrale Aufgaben und Finanzen
08.03.2004
Az.: 1-002-13/vm

Alzey, den

N i e d e r s c h r i f t

Nr. der Sitzung: **29**

Wahlperiode: **1999 - 2004**

Gremium: **Kreistag**

Öffentlich

Sitzungsdatum: **03.02.2004**

Uhrzeit: **14.05 – 16.15 Uhr**

Sitzungsort: **Kreisverwaltung, Sitzungsräume 119/120**

Anwesenheitsliste

Vorsitzender Landrat Schrader

Kreisbeigeordnete	Anwesend von/bis TOP	Entschuldigt	Nicht entschuldigt
Karl-Heinz Jürging, Wörrstadt	1 - 4		
Heinz Rohschürmann, Alzey	1 - 4		
Cornelia Schuck-Klebow, Saulheim	1 - 4		

Mitglieder des Kreistages	Anwesend von/bis TOP	Entschuldigt	Nicht entschuldigt
SPD-Fraktion			
Anklam-Trapp, Kathrin, Monsheim	Bis einschl. TOP 1 (16.00 Uhr)		
Benkert, Knut, Alzey	1 - 4		
Corell, Christel, Gundersheim	1 - 4		
Dexheimer, Jutta, Flonheim	1 - 4		
Espenschied, Philipp, Siefersheim	1 - 4		
Görisch, Ernst-Walter, Gau-Odernheim	1 - 4		
Hagemann, Klaus, Osthofen		x	
Jockisch, Willy, Westhofen	1 - 4		
Kiefer, Gerhard, Eich	1 - 4		
Lenges, Franz-Josef, Eckelsheim	1 - 4		
Merker, Helga, Gau-Odernheim	1 - 4		
Müller, Bernd, Osthofen	1 - 4		
Piegacki, Hans-Jürgen, Wöllstein		x	
Pühler, Karl-Heinz, Schornsheim	1 - 4		
Seebald, Gerhard, Wörrstadt	1 - 4		
Sommer, Nicole, Alzey	1 - 4		
Waldmann, Erwin, Flonheim	1 - 4		
Winkler, Ingrid, Eich	1 - 4		
CDU-Fraktion			
Blüm, Gerhard, Gundheim	1 - 4		
Blumers, Aloys, Alzey	1 - 4		
Herok, Mirja, Flörsheim-Dalsheim	1 - 4		
Himmler, Roland, Osthofen	1 - 4		
Hoffmann, Wolfgang, Alsheim		x	
Jung, Hansjörg, Gau-Bickelheim	1 - 4		
Kerz, Andreas, Saulheim		x	
Köhm, Reinhold, Lonsheim	1 - 4		
Müller, Christine, Eich	1 - 4		
Müller, Lucia, Wöllstein	1 - 4		
Nauth, Peter, Westhofen	1 - 4		
Pitsch, Anni, Alzey	Bis einschl. TOP 1 (16.00 Uhr)		
Schnabel, Heinz-Hermann, Erbes-Büdesheim	1 - 4		
Wolf, Peter-Franz, Sulzheim	1 - 4		

Fortsetzung Mitglieder des Kreistages	Anwesend von/bis TOP	Entschuldigt	Nicht entschuldigt
FWG-Fraktion			
Clar, Georg-Heinz, Alzey	1 - 4		
Mehring, Klaus, Osthofen	1 - 4		
Mittnacht, Ludwig, Flomborn	1 - 4		
Orb, Fritz, Westhofen	1 - 4		
Schnitzspan, Hildegard, Alzey-Dautenheim	1 - 4		
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen			
Becker, Klaus, Bornheim	1 - 4		
Kolb-Noack, Elisabeth, Dittelsheim-Heßloch	1 - 4		
Wildner, Jürgen, Eich	1 - 4		
FDP-Fraktion			
Erbes, Heribert, Spiesheim	1 - 4		
Seibert, Otto Albert	1 - 4		

Kreisverwaltung

BauDir. Dr. Schmitt	KA Marx
KOVR Gosenheimer	KA Sippel
KVDin Emrich	VA Richtscheid
OAR Straus	VA Stier
AR Jacobs	

Gäste

Zu TOP 1: Herr Puschel: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Herr Wagner: Deutsche Bahn AG, zugleich für DB Regio AG, Regionalleitung Süd-West
Herr Rasbieler: Deutsche Bahn Netz AG, Niederlassung Südwest
Herr Schreiner: Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd - ZSPNV,
zugleich für Verkehrsverbund Rhein-Neckar - VRN
Herr Siemer: Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund - RNN
Herr Krämer: Geschäftsführer Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH - ORN
Herr Spies: Betriebsleiter Alzey, ORN

Zu TOP 2: Herr Metzger: Ing. Büro Peschla und Rochmes, Kaiserslautern

Schriftführerin

Krs.Sek. Marx

Landrat Schrader öffnete die Sitzung um 14.05 Uhr. Er begrüßte die Anwesenden, stellte die ordnungsgemäße Einberufung mit Einladung vom 22.01.2004, die öffentliche Bekanntmachung der Sitzung am 27.01.2004 und die Beschlussfähigkeit des Kreistages fest.

Der Landrat machte auf die per Tischvorlagen überlassene Niederschrift des Kreistages vom 18.11. v. J. aufmerksam. Er wies darauf hin, dass bereits mit der Einladung folgende Unterlagen zur Information zugeleitet worden seien:

- 1. Änderung Sitzungstermine 2004
- Rheinessen-Fachklinik Alzey
Niederschrift der Zusammenkunft der Besuchskommission am 27.11.2003
(gem. § 29 Abs. 3 PsychKG)
- Barrieren abbauen - Zugänge schaffen
Dokumentation des Pilotprojektes BACI im Landkreis

Änderungsanträge zur Tagesordnung lagen nicht vor.

Geltende

T a g e s o r d n u n g

TOP	<u>Bezeichnung</u>	<u>Drucksachen-</u> <u>nummer</u>
-	Einwohnerfragestunde	
1	Anhörung zur Situation des Personennahverkehrs im Landkreis Alzey-Worms - Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 15.12.2003	4/2004
2	Stellenausschreibung Wahl Landrätin/Landrat	2/2004
3	Sanierung Hochwasserrückhaltebecken Westhofen - Bewilligung einer außerplanmäßigen Ausgabe	5/2004
4	Mitteilungen und Anfragen	

Einwohnerfragestunde

Es lagen keine Einwohnerfragen vor.

Tagesordnungspunkt: 1	Drucksachenummer: 4/2004
------------------------------	---------------------------------

Anhörung zur Situation des Personennahverkehrs im Landkreis Alzey-Worms
- Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 15.12.2003

Antragstext:

Den Bahnkundinnen und -kunden im Nahverkehr wurde in den zurückliegenden Monaten einiges zugemutet. Berichte über Verspätungen, Zugausfälle, fehlende Informationen und mangelnder Service häufen sich.

Insbesondere auf der Bahnstrecke Alzey-Mainz stößt die Pannenserie – zu Recht – auf massive Kritik. Über Wochen und Monate hinweg kommen Berufstätige aufgrund von Verspätungen zu unpünktlich zur Arbeit, hunderte Schülerinnen und Schüler erreichen den Unterricht an den Schulstandorten Alzey und Wörrstadt nicht rechtzeitig oder bei Zugausfällen überhaupt nicht. Verspätungen sind keine entschuldbaren Ausnahmen mehr, sondern sind fast zur Regel geworden.

Durch eingefahrene Verspätungen infolge Langsamfahrstellen werden bei Umsteigevorgängen häufig Anschlusszüge und Busse verpasst. Bei technischen Mängeln und Defekten an Fahrzeugen gelingt es offenbar nicht, zeitnah Ersatz zur Verfügung zu stellen. Die Zugreisenden beklagen unzureichende oder fehlende Lautsprecheransagen. Auch die Informationen gegenüber den Busunternehmen, die Anschlussverkehre organisieren, scheinen zumindest verbesserungswürdig.

Im Rahmen der vor knapp drei Jahren durchgeführten Anhörung im Kreistag hatte der Bahnvertreter zugesagt, dass alles getan werde, um die technischen Probleme auf der Strecke nachhaltig in den Griff zu bekommen. Diese Hoffnung hat sich bis heute leider nicht erfüllt.

Die SPD-Kreistagsfraktion sieht sich daher veranlasst, das Thema im Rahmen der nächsten Kreistagssitzung zu erörtern, und hat deshalb die Durchführung einer Anhörung der beteiligten Sachverständigen im Kreistag für die Sitzung am 03. Februar 2004 gem. § 28, Abs. 2, Satz 2 LKO beantragt.

1. Beratungsgegenstand:

Situation des Nahverkehrs im Landkreis Alzey-Worms

- a) Sachstandsbericht über die in den letzten Monaten aufgetretenen Mängel und deren Ursachen.
- b) Initiativen, Vorhaben und Qualitätsmanagement der Deutschen Bahn AG zur Behebung von Mängeln und zur Verbesserung des Serviceangebotes.
- c) Perspektiven für die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs in der Region, insbesondere Möglichkeiten des Ausbaues der Bahnstrecke Alzey-Mainz

2. Sachverständige

Als Sachverständige bitten wir einzuladen:

1. Vertreter/in der Deutsche Bahn AG (DB Regio AG, DB Netz AG)
2. Verbandsdirektor oder Vertreter/in des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
3. Vertreter/in des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.
4. Vertreter/in der Busgesellschaft ORN GmbH

Landrat Schrader begrüßte zu diesem Tagesordnungspunkt

Herrn **Schreiner**, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd - ZSPNV,
zugleich Vertreter für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar - VRN,

Herrn **Siemer**, Rhein-Nahe-Verkehrsbund - RNN,

Herrn **Wagner**, Deutsche Bahn AG, zugleich für DB Regio, Regionalleitung Süd-West,

Herrn **Rasbieler**, Deutsche Bahn Netz AG- Niederlassung Südwest,

Herrn **Krämer** und Herrn **Spies**, beide Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH - ORN sowie

Herrn **Puschel**, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Der Landrat erinnerte daran, dass zu Beginn des Jahres 2001 schon einmal eine Anhörung zur Situation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Landkreis durch den Kreistag stattgefunden habe. Da der SPNV im Landkreis im vergangenen Jahr zu erheblichen Probleme geführt habe und zudem zahlreiche Anfragen und Protestschreiben bei der Kreisverwaltung als auch der Presse eingegangen seien, habe die SPD-Kreistagsfraktion erneut eine Anhörung beantragt.

Fraktionsvorsitzender Görisch (SPD) erläuterte den Antrag seiner Fraktion. Er bemängelte u.a., dass die im Jahr 2001 gegebenen Zusagen der Deutschen Bahn AG (DB AG) über die Beseitigung von Missständen, wie z.B. Überfüllung der Züge, nicht eingehalten worden seien. Hinzu kämen nunmehr auffallend viel Verspätungen und Zugausfälle. Ursache hierfür seien der schlechten Zustand des Oberbaus, überholte Signaltechnik sowie der Rückbau von Gleisen und Weichen in den vergangenen Jahre (z.B. das 2. Gleis in Wörrstadt oder die eingleisige Ein- und Ausfahrt im Bahnhof Alzey aus/nach Richtung Worms und Kirchheimbolanden). Auch der knappe Personalbestand bei der DB AG führe zu Problemen. Zudem seien die fahrplanmäßigen Verknüpfungen der Deutschen Bahn mit dem ORN alles andere als optimal.

Ein Verkehrsvertrag zwischen Land, Zweckverbänden und DB Regio garantiere, dass bei 95% der Züge keine Verspätung eintrete. Bei Unterschreitung dieses Prozentsatzes sei die DB AG gegenüber dem Land schadensersatzpflichtig, so Görisch. Es stelle sich daher seitens seiner Fraktion die Frage, ob diese Vorgabe erreicht werde und bereits Schadensersatzleistungen hätten gezahlt werden müssen. Zudem sei seitens der DB AG eine Perspektive für den Ausbau der Bahnstrecken, insbesondere Alzey-Mainz, zu geben.

Fraktionsvorsitzender Schnabel (CDU) kritisierte, dass sich die Situation im Schienenpersonennahverkehr seit der Anhörung im Jahr 2001 weiterhin verschlechtert habe. Er forderte deshalb klare Lösungsvorschläge seitens der DB AG. Dabei gehe es nicht um die Frage, ob mit der Privatisierung der Bahn die richtige Entscheidung getroffen worden sei. Schnabel bezweifelte, dass tatsächlich 95 % aller Züge pünktlich seien und betonte, dass gerade bei Berufspendlern und Schülern Pünktlichkeit eine besonders wichtige Rolle spiele. Mangelhaft seien auch die Informationen an den Bahnhöfen bei Zugverspätungen.

Fraktionsvorsitzender Mittnacht (FWG) begrüßte den Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zu der heutigen Anhörung. Es dürfe nicht sein, dass ein Dienstleistungsunternehmen wie die DB AG ein derart schlechtes Angebot liefere. Er schloss sich den Aussagen von Mitglied Görisch an und ergänzte, dass die Bahn zu den seit 25 Jahren laufenden Bemühungen, „mehr Verkehr von der Straße auf die Schienen zu verlagern“ nichts beigetragen habe, wie die derzeitige Situation auf der regionalen Ebene deutlich mache.

Fraktionsvorsitzender Becker (Bündnis 90/ Die Grünen) bemängelte, dass es seit der Anhörung im Jahr 2001 keine großen Fortschritte im Schienenpersonennahverkehr gegeben habe. Er bezweifelte, dass allein durch Appelle Verbesserungen erreicht werden könnten. Es bestehe seitens der Kommunen und ihrer Zweckverbände als Besteller der Dienstleistung „Bahn“ das Recht, eine vertragsgemäße und mangelfreie Dienstleistung einzufordern. Gelingen dies nicht, sei dadurch möglicherweise ein Schadensersatzanspruch bzw. ein Anspruch auf Wertausgleich gegeben.

Becker wies darauf hin, dass seitens des Gesetzgebers eine Stärkung der Fahrgastrechte geplant sei. Dieser Absicht käme die Deutsche Bahn schon teilweise nach, indem sie bei Verspätungen von ICE-Zügen Fahrtkostenerstattungen an die Fahrgäste zahle. Es stelle sich die Frage, warum diese Regelung nicht auch für Berufspendler und Schüler auf regionalen Strecken gelte, denen durch Verspätungen ebenfalls große Nachteile entstünden. Vor diesem Hintergrund forderte er mehr Kulanzangebote der DB AG gegenüber den Kommunen als Besteller sowie den davon betroffenen Fahrgästen.

Fraktionsvorsitzender Erbes (FDP) schloss sich seinen Vorrednern an. Er ergänzte, dass man zwar auf die bestehenden Fehler eingehen müsse, jedoch nicht mit Kritik „überreagieren“ dürfe. Wichtig sei, dass das Mehraufkommen an Verkehr auf den Schienen nun auch bewältigt werde. Vor diesem Hintergrund sei über den zweigleisigen Ausbau der Strecke Alzey-Mainz zu diskutieren, der auch Gegenstand der heutigen Anhörung sein solle. Er bat zudem um Auskunft über den aktuellen Stand der Verhandlungen zwischen dem Land und der DB AG im Hinblick auf Schadensersatzleistungen bzw. der Behebung von Mängeln.

Anknüpfend an die von Mitglied Görisch gestellte Frage hinsichtlich der Pünktlichkeit machte **Landrat Schrader** deutlich, dass der Landkreis die Einhaltung der vertragsgemäßen Zusagen der DB AG und der Busgesellschaften sowohl als Vertragspartner im Schienenpersonennahverkehrs-Zweckverband als auch als Kunde für den Schülerverkehr erwarte. Da man im Jahr 2001 davon ausgegangen sei, dass die Strecke Alzey-Mainz als eine der ersten Maßnahmen seitens des Zweckverbandes ausgeschrieben werde, stelle sich die Frage, warum nach dem kürzlich geschlossenen Vertrag zwischen der DB AG und dem Zweckverband diese Strecke als eine der letzten ausgeschrieben werde.

Herr Schreiner, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd - ZSPNV, informierte, dass der Raum Rheinhessen jahrelang von der seinerzeitigen Bundesbahndirektion Frankfurt verwaltet worden sei, diese jedoch kaum in das Streckennetz und die Signaltechnik investiert habe. Diese Misere hätte man bis heute nicht ausmerzen können.

Sodann erläuterte Schreiner die Verbundorganisation. Im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 1997 seien die Landkreise Pflichtmitglied in den Zweckverbänden geworden. Aufgrund des Regionalisierungsgesetzes zahle der Bund dem Land Rheinland-Pfalz Regionalisierungsmittel, wovon 75 % jeweils zur Hälfte an die beiden Zweckverbände ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd und Nord fließen würden. Der Zweckverband Süd sei die hiesige Bestellerorganisation, in der das Land und jede kommunale Gebietskörperschaft - wie bei dem ZSPNV Nord auch - mit jeweils einer Stimme vertreten sei.

Für die Durchführung des Zugbetriebes auf den Strecken im Landkreis sei zum einen der Infrastrukturbetreiber - für die Bahnstrecke nach Kirchheimbolanden die Rheinland-Pfalz Eisenbahn und für die Strecke Alzey-Mainz die DB Netz AG - und zum anderen der Verkehrsbetreiber - für die Strecke nach Kirchheimbolanden die Eurobahn und für die Strecke nach Mainz die DB Regio AG - zuständig. Stationsbetreiber sei die DB Station und Service, die für die Benutzung der Bahnsteige von dem Verkehrsbetreiber bezahlt werde. Könne die Bahn ihre Infrastruktur nicht zu 100% finanzieren, müsse das Land aufgrund gesetzlicher Regelungen Zuschüsse für den Streckenausbau zahlen.

Zuständig für die Tarife und die flächendeckende Organisation des Busverkehrs für die kommunalen Gebietskörperschaften seien die Verbundorganisationen, denen auch die Kommunen und das Land angehörten.

Schreiner machte deutlich, dass bei Minderleistungen lediglich der Verkehrsbetreiber aufgrund vertraglicher Regelungen zur Verantwortung gezogen werden könne, während Infrastruktur- und Stationsbetreiber Monopolbetriebe seien, deren Leistung vom ZSPNV akzeptiert werden müssten.

Er erläuterte, dass eine Erhöhung der Regresssumme für Unpünktlichkeit im Vorfeld eine Steigerung der Preise durch den Betreiber zur Folge habe. Das einbehaltene Geld für Unpünktlichkeit werde in Absprache zwischen DB Netz, Land und den Zweckverbänden zur Verbesserung der Infrastruktur und damit zur Erhöhung der Pünktlichkeit verwendet.

Schreiner machte darauf aufmerksam, dass die DB AG im Fernverkehr eigenwirtschaftlich handle und somit über die Leistung von Erstattungen, z.B. wegen Unpünktlichkeit, frei entscheiden könne, während im Nahverkehr die Leistungen auftragsgemäß erbracht werden müssten und somit Erstattungen an den Aufgabenträger zu leisten seien.

Schreiner erläuterte, dass die Strecke Alzey-Mainz nicht nur eingleisig sei, sondern auch eine problematische Gleislage und eine veraltete Stellwerkstechnik habe. Aufgrund des fehlgeschlagenen bundesweiten Projektes „Funkfahrbetrieb“ der DB Netz AG, bei dem die Zugsteuerung per Satellit erfolgen sollte, sei die Verbesserung der Infrastruktur in Rheinhessen weiter in Verzug geraten. Sei ca. 3 Jahren werde deshalb wieder mit konventioneller Technik geplant.

Schreiner erläuterte ferner, dass in dem kürzlich geschlossenen Verkehrsvertrag mit dem Konzern DB AG die Verkehrsleistungen nach Ausschreibungspaketen festgelegt seien. Neben der Beachtung des zeitlichen Ausschreibungshorizontes müsse zu Vermeidung von Folgekosten die Ausschreibung des Gesamtnetzes „Rheinhessen - Weinstraße“ optimal erfolgen. So müssten zunächst nicht nur Signaltechnik und Oberbau durch die DB Netz AG für bestmögliche Zugläufe erneuert, sondern auch alle Bahnsteige im Raum Rheinhessen gemäß den gesetzlichen Vorschriften auf 55cm erhöht werden, um Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Rollstuhlfahrer) einen ebenerdigen Zugang zu dem Zug gewährleisten zu können. Zur Zeit sei die Infrastruktur des „Rheinhessen-Weinstraße-Netzes“ noch nicht vergabefähig und stehe deshalb weiter hinten auf der Ausschreibungsliste.

Schreiner informierte, dass zur Zeit beispielsweise alle Bahnsteige der Strecke Alzey-Kirchheimbolanden erneuert würden, damit die Voraussetzungen gegeben seien, um die Strecke ausschreiben zu können.

Für Zahl und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge, so Schreiner, sei die DB AG zuständig.

Auf Frage von **Landrat Schrader** erläuterte **Herr Schreiner**, dass der ZSPNV versuche, die DB Netz AG durch Kürzung der Zahlungen an die DB Regio zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zu bewegen.

Herr Wagner, Deutsche Bahn AG - DB Regio, erläuterte, dass die DB Regio als Verkehrsbetreiber aufgrund vertraglicher Regelungen für die Nutzung der Infrastruktur Zahlungen in Form von Trassen- und Stationsgebühr an die Infrastruktur- bzw. Stationsbetreiber zu leisten habe. Die DB Regio stehe somit in einem direkten Zwangsverhältnis und habe, wie andere Nahverkehrsleister auch, keinen Einfluss auf die Situation der Infrastruktur. In Gesprächen zwischen der DB AG und der DB Netz AG versuche man gemeinsam den „richtigen Weg“ zu finden.

Wagner erklärte, dass die bei der Anhörung in 2001 im Vordergrund gestandene Misere der Fahrzeuge zwischenzeitlich für das Rheinhessen-Netz mit hohem finanziellen Aufwand behoben worden sei. Somit seien die seinerzeitigen Zusagen seitens der DB AG eingehalten worden. Als nächsten Schritt gelte es, den Oberbau in den Griff zu bekommen. Da jahrelang kaum in die Infrastruktur des Rheinhessen-Netzes investiert worden sei, könnten die Strecken heute den wachsenden Bedürfnissen für den Nahverkehr nicht mehr stand halten. Zwar könnten die Nahverkehrsleistungen auf der Strecke Alzey-Mainz bei entsprechender Kapazität der Netz-Infrastruktur durchaus erhöht werden, zur Zeit sei aber eine Ausweitung des Rheinland-Pfalz-Taktes wegen des desolaten Netzes und der damit einhergehenden engen Fahrlagenplanung nicht möglich. Bedingt durch extreme Zugfolgedichte und fehlende Ausweichmöglichkeiten seien Verspätungen nicht mehr aufholbar. Die derzeitigen Umbaumaßnahmen im Hauptbahnhof Mainz führten zu zusätzlichen Engpässen in der Fahrlagenplanung für die Strecke Mainz-Alzey. Dennoch sei man stets bemüht, Verspätungen zu kompensieren, wie beispielsweise auf der Strecke nach Bingen. Hier versuche man durch kürzere Wendezeiten Pufferzeiten aufzubauen.

Landrat Schrader fragte nach, wie es sein könne, dass ein kleines Unternehmen eine neue Gleisanlage zwischen Alzey-Kirchheimbolanden in relativ kurzer Zeit neu gebaut habe, während dies auf dem Abschnitt Alzey-Armsheim seitens der DB Netz AG nicht möglich gewesen sei.

Herr Rasbieler, Deutsche Bahn Netz AG- Niederlassung Südwest, erläuterte zunächst die Aufgabebereiche und Organisation der DB Netz AG, die im südlichen Rheinland-Pfalz die Regionalnetze „Rheinhessen-Weinstraße und Pfalz“ betreue. Insgesamt handele es sich um rd. 1000 km Eisenbahninfrastruktur, die überwiegend aus eingleisigen Regionalstrecken bestehe und wegen denen es in den letzten Jahrzehnten immer wieder Diskussionen wegen ihres Bestandes gegeben habe. Aus gleichem Grunde sei insbesondere in die rheinhessischen Strecken jahrzehntlang kaum investiert worden.

Sodann ging Rasbieler auf die Charakteristika des Infrastrukturbetriebes der Regionalnetze ein. Sein Unternehmen finanziere sich einerseits aus Trassenerlösen der DB Regio AG, die wiederum vom Land Bestellergeld erhalte und andererseits aus Baukostenzuschüsse von Zuwendungsgebern, um in die Infrastruktur investieren zu können. Zinslose Darlehen würden zur Zeit durch den Bund und teilweise auch durch das Land gewährt. Signifikant sei die Erlösabhängigkeit zum bestellten Schienenpersonennahverkehr und deren Fahrgäste, die die DB Netz AG auch als ihre Kunden betrachte.

Rasbieler machte deutlich, dass nur in Strecken mit langfristiger Bestellsicherheit investiert werden könne. Aufgrund der bislang fehlenden Bestandssicherheit der rheinhessischen Strecken seien hier keine Investitionen getätigt worden. Gleichwohl es den Rheinland-Pfalz-Takt bereits seit 10 Jahren gäbe, bestehe für sein Unternehmen erst seit Dezember v.J. durch den Verkehrsvertrag Bestandssicherheit.

Rasbieler erläuterte, dass die Preise für die Regionalnetze im südlichen Rheinland-Pfalz aufgrund des hohen Bestellvolumens stabil gehalten werden konnten, während für andere Teile Deutschlands im Jahr 2001 Preisanpassungen hätten vorgenommen werden müssen.

Weiterhin informierte er über die Infrastrukturqualität und Pünktlichkeit in Rheinhessen und an der Nahestrecke, die in beiden Gebieten ein großes Problem darstelle. Dies treffe so für die Regionalnetze im südlichen Rheinland-Pfalz nicht zu. Regelmäßig fänden Inspektionen an der Infrastruktur statt. Im Sommer 2003 seien, bedingt durch die großen Hitzewelle und des dadurch trockenen Untergrundes, Gleislagefehler aufgetreten. Eine Behebung sei aufgrund der hohen Gleistemperatur nicht möglich gewesen, so dass Langsamfahrstellen hätten nicht beseitigt werden können, was schließlich im August v.J. zum Fahrplanzusammenbruch geführt habe.

In den Jahren 2002 und 2003 seien insgesamt rd. 8,3 Mio. € in die Rheinhessen-Strecken investiert worden, u.a. in die Sanierung des Bahnhofes Armsheim und in die Erneuerung des Oberbaus der Strecke Alzey - Eppelsheim. Darüber hinaus bestehe für Rheinhessen weiterer Erneuerungsbedarf. Voraussetzung für Investitionen sei jedoch die Bereitstellung der Mittel durch den Bund als Zuwendungsgeber. Da eine Reduzierung der Zuwendungen seitens des Bundes nicht ausgeschlossen werden könne, bedeute dies eine Priorisierung der weiteren Investitionen. Mitte März d.J., nach Abschluss der Sanierungsarbeiten am Bahnhof Saulheim und im Bereich der Stadt Bingen, sei der reguläre Zustand der Infrastruktur der Rheinhessen-Netze wieder hergestellt.

Rasbieler informierte über weitere Maßnahmen im Raum Rheinhessen, beispielsweise im Bahnhof Monsheim und neue Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur und damit mehr Pünktlichkeit. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen im Bahnhof Armsheim sei dort auch ein Mittelbahnsteig mit der entsprechenden Sicherungstechnik geschaffen und damit Engpässe beseitigt worden. Ab Juli d.J. werde für den Bereich Vorderpfalz bis einschließlich Monsheim ein neues elektronisches Stellwerk (ESTW) in Betrieb genommen, dessen Ausdehnung auf den Raum Rheinhessen aufgrund fehlender Zusagen des Zuwendungsgebers für 2004 jedoch fraglich sei. Mit einer Inbetriebnahme rechne man deshalb erst in den Jahren 2006/2007.

Mit Hilfe des ESTW seien ein gleichzeitiges Ein- und Ausfahren in die Bahnhöfe sowie höhere Einfahrtgeschwindigkeiten möglich. Zudem werde dadurch die Fahrgastinformationen zentral gesteuert.

Auf Frage von Mitglied Görisch erläuterte **Herr Puschel, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau**, dass der vertraglich geregelte Pünktlichkeitswert von 95% im vergangenen Jahr lediglich im April hätte eingehalten werden können. Sowohl das Land als auch der Zweckverband seien mit dieser Entwicklung nicht zufrieden, zumal seit der Anhörung in 2001 keine durchgreifende Verbesserung erkennbar geworden sei.

Puschel machte deutlich, dass beide Institutionen sowohl mit der DB Regio AG als auch mit der DB Netz AG Verhandlungen über die Beseitigung des Problems „Langsamfahrstellen“ geführt hätten. Die Ursache der Unpünktlichkeit liege zwischenzeitlich nicht mehr bei den Fahrzeugen, sondern an der Infrastruktur, wie dies seine Vorredner bereits deutlich gemacht hätten.

Puschel erläuterte, dass das Land subsidiär in einer Infrastrukturpflicht stehe, bei der man zwischen den Maßnahmen in dem bestehenden Netz und dem möglichen Ausbau des Netzes unterscheiden müsse. Durch die Maßnahmen in Armsheim (Mittelbahnsteig und Gleisanlage) und Monsheim, die eine zweigleisige Einfahrt ermögliche, habe man Verbesserungen des Fahrplanes erzielen können. Diese Maßnahmen seien zum größten Teil durch das Land gefördert worden. Für das geplante ESTW bleibe zunächst abzuwarten, in welcher Höhe der Bund diese Maßnahme bezuschusse.

Mitglied Görisch fragte nach, ob der Mitte März hergestellte Zustand der Infrastruktur nur für die momentan eingesetzten Wägen oder auch für Mehrbetrieb und andere Fahrzeuge geeignet sei. Es stelle sich die Frage, ob der an einigen Stellen geplante Rückbau von Gleisen sinnvoll sei oder ob ein Ausbau bzw. die Aktivierung stillliegender Gleise langfristig gesehen, auch im Hinblick auf die steigende Zahl der Fahrgäste, nicht die finanziell bessere Alternative sei, auch um Parallelverkehr zu optimieren.

Herr Wagner erläuterte, dass die in Rheinhessen eingesetzten Diesellokomotiven abgeschrieben seien und ersetzt werden müssten. Da sich neue Diesellokomotiven noch auf mehrere Jahre in der Entwicklung befänden und auch auf dem europäischen Markt nicht zu erwerben seien, habe die DB AG sowohl dem Aufgabenträger als auch dem Land ein Ersatzkonzept vorgestellt. Dabei handele es sich um ca. 10 Jahre alte Triebwagen, die bereits in Teilen des Rheinhessen-Netzes eingesetzt würden. Bis zur Umsetzung dieses Konzeptes in ca. einem Jahr, das zur Verbesserung der Pünktlichkeit diene, seien noch Umbaumaßnahmen an den Fahrzeugen sowie einige Infrastrukturmaßnahmen, beispielsweise eine Bahnsteigverlängerung in Armsheim, vorzunehmen. Davor sei ein Einsatz der Triebwagen anstelle der Doppelstockwagen aufgrund gesetzlicher Vorschriften nicht möglich.

Auf Frage von **Landrat Schrader** erläuterte **Herr Wagner**, dass das Zugpersonal hochmotiviert sei und zur weiteren Verbesserung des Services Seminare durchgeführt würden. Selten seien Verspätungen personalbedingt.

Landrat Schrader monierte die zeitweise auftretenden Abspracheprobleme zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und dem ORN bei der Organisation des Ersatzverkehrs.

Auf Frage von **Mitglied Schnabel** erläuterte **Herr Schreiner**, dass vor Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Jahr 1995 in die rheinhessischen Netze kaum investiert worden sei, im südlichen Teil des Zweckverbandes dagegen seien Infrastruktur und Bahnbetrieb aufgrund früherer kommunaler Investitionen und Landeszuschüsse in einem besseren Zustand. Alle Maßnahmen für die zukünftige Infrastruktur seien zwischen der DB Netz AG, dem Land und dem ZSPNV im Detail abgestimmt.

Schreiner erläuterte, dass der Ausbau des zweiten und stillgelegten Gleises in Wörrstadt die auf der Strecke Alzey - Mainz zur Rede stehende Situation nicht verbessern könne. Die Überlegung, das Gleis von Kirchheimbolanden wieder eigenständig in den Bahnhof Alzey einzuführen, sei aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt worden. Man sei sich jedoch mit der DB Netz AG einig, dass dies mit der geplanten Stellwerkstechnik (ESTW) möglich sei und das Gleis dann wieder nachgebaut werden könne.

Schreiner resümierte, dass man versuche, die in der Vergangenheit aus Wirtschaftlichkeitsgründen getroffenen Entscheidungen zu den einzelnen Strecken, die sich jetzt als nachteilig erwiesen, zu korrigieren, dies auch wegen der sich mit dem „Rheinland-Pfalz-Takt“ und einer verbesserten Infrastruktur eröffnenden Perspektiven.

Auf Frage von **Mitglied Seebald** erläuterte **Herr Rasbieler**, dass mit dem Bau von Ausweichgleisen sowohl ein wirtschaftlicher als auch ein betrieblicher Vorteile verbunden sein müsse. Da mit einem Ausbau des brachliegenden Gleises in Wörrstadt keine betrieblichen Vorteile zu erzielen seien, investiere man die dadurch eingesparten Mittel in bestandserhaltende bzw. effektivere Maßnahmen. Rückgebaut würden Gleise und Weichen, die nicht geeignet seien, die Infrastruktur und damit die Pünktlichkeit zu verbessern oder die aufgrund des fehlenden Güterverkehrs nicht mehr benötigt würden. Dadurch könnten langfristig Kosten eingespart oder an anderer Stelle eingesetzt werden.

Rasbieler sicherte zu, dass der mängelfreie Zustand des Oberbaus bis Ende d.J. gehalten werden könne. Da man zum Teil am Instandhaltungslimit arbeite, hoffe man für zukünftige Jahre auf ausreichende Zuschüsse des Bundes, um diesen Zustand langfristig sichern zu können.

Ergänzend teilte **Herr Puschel** mit, dass in einer Sonder-Verkehrsminister-Konferenz über die zukünftige Finanzierung des Schienenverkehrs beraten werde.

Gleichwohl die Regionalisierungsmittel auf Beschluss des Vermittlungsausschusses im laufenden Jahr einmalig um 2% gekürzt würden, stünden die geplanten Mittel durch Ausgleichszahlungen des Landes weiterhin zur Verfügung. Im kommenden Jahr seien die Regionalisierungsmittel wieder in der ursprünglichen Höhe zu erwarten.

Auf Frage von **Mitglied Kolb-Noack** erläuterte Herr **Puschel**, dass es sich bei den Mitteln im Schienenpersonennahverkehr um Landesmittel und beim Autobahnausbau um Bundesmittel handle. Über die Relationen könne er keine Auskunft geben.

Auf Frage von **Mitglied Görisch** erläuterte Herr Puschel, dass das Land in diesem Jahr verschiedene Infrastrukturgutachten zur Prüfung des landesweiten Ausbaubedarfs laufen habe. Dazu zähle auch die Machbarkeits-Studie des sogenannten Netzes „Rhein-Hessen“. In dieses Netz sei auch der Bereich des westlichen Rhein-Main-Gebietes einbezogen, somit auch Rheinhessen. Die Strecke Alzey-Mainz spiele dabei eine große Rolle. Diese Studie solle aufzeigen, welches Schienenverkehrssystem in Zukunft in Frage komme. Da der Entwurf des Abschlussberichtes erst am morgigen Tag bekannt gegeben werde, seien näher Auskünfte darüber zur Zeit nicht möglich. Fest stehe, dass zur Ausdehnung des Angebotes der Strecke Alzey-Mainz zumindest teilweise ein zweigleisiger Ausbau der Strecke erfolgen müsse. Nach Abschluss der „Nutzen-Kosten-Untersuchung“, deren Ergebnis frühestens Ende d.J. feststehe, könne über die Umsetzung der notwendigen Maßnahme entschieden werden. Aufgrund seiner Größenordnung könnten für das Projekt unter entsprechenden Voraussetzungen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erwartet werden.

Mitglied Jung bemängelte, dass erst jetzt eine Strukturorganisationsuntersuchung mit Feststellung des „Kosten-Nutzen-Verhältnisses“ durchgeführt werde, obwohl durch die vorhandene Verkehrsstromuntersuchung bereits seit langem bekannt sei, dass die parallel zur BAB 63 laufende Zugverbindung als Entlastung im Pendlerverkehr diene. Jung forderte, den Schienenpersonennahverkehr für Pendler attraktiver zu gestalten, um die BAB 63, die nach Lückenschluss als „Hauptverkehrsstrom“ Richtung Rhein-Main-Gebiet diene, weiterhin zu entlasten.

Herr Schreiner machte deutlich, dass das Land Rheinland-Pfalz bereits zu Beginn der 90iger Jahre ein Gutachten über die Entwicklung des SPNV für den südwestlichen Raum in Auftrag gegeben habe, aufgrund dessen der Zugverkehr von Alzey nach Bingen und Mainz aktiviert worden sei. Die jetzt durchgeführte „Nutzen-Kosten-Untersuchung“ sei somit eine Weiterentwicklung des seinerzeitigen Gutachtens.

Herr Puschel ergänzte, dass nach einem Gutachten der Ausbau der Strecke Alzey-Mainz nur durch die Einbindung in das großräumige Projekt „Rhein-Hessen-Netz“ Sinn mache, sich finanziell rechne und dadurch eine Chance auf Fortbestand habe.

Auf Frage von **Mitglied Wildner** erläuterte **Herr Schreiner**, dass es nicht möglich sei, an allen Bahnhöfen Selbstschutzmaßnahmen für Bürger einzurichten, um das Überschreiten der Gleise zu verhindern. Die Leute müssten sich an die Ordnung halten und vorhandenen Unter- bzw. Überführungen nutzen. Dies sei auch durch entsprechende Gerichtsurteile belegt.

Hinsichtlich des Omnibusverkehrs wies Landrat Schrader darauf hin, dass der Landkreis zwei Verkehrsverbänden, nämlich dem RNN und dem VRN, angehöre, was zu unterschiedlichen Tarifen und Angeboten führe. Durch die zur Zeit laufenden Gesprächen zwischen beiden Verbänden solle nun eine einheitliche Situation geschaffen werden.

Herr Siemer, RNN, informierte über die aktuelle Planungslage. Er erläuterte, dass die zur Zeit durchgeführte Untersuchung dazu diene, einen Übergang zwischen den beiden Verkehrsverbänden RNN und VRN mit einer einheitlichen Verbundfahrkarte zu schaffen. Für Sommer d. J. werde mit der Entschlussvorlage gerechnet. Da aus dem südlichen Bereich des Landkreises, der in den VRN eingebunden sei, eine hohe Nachfrage in den RNN Richtung Rhein-Main-Gebiet bestehe, plane man die Ausdehnung der RNN-Tarifes auf das gesamte Gebiet des Landkreises. In dem Gutachten werde geprüft, inwieweit es möglich sei, Tarifangebote des VRN in den RNN einzuführen, beispielsweise zur Schaffung eines einheitlichen „Maxx-Tickets“ für Schüler. In Verhandlungen zwischen den Verbänden, den betroffenen Gebietskörperschaften und dem Ministerium solle geklärt werden, wie die Finanzierung dieser Tarifmaßnahme erfolgen könne.

Hinsichtlich der Abstimmung der Angebote zwischen Bus und Bahn und weiterer Optimierungsmöglichkeiten im Landkreis machte Siemer deutlich, dass man für Ende Februar d.J. die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrserhebung erwarte. Diese gebe Aufschluss über die aktuellen Nachfragewerte aus dem ÖPNV für den RNN-Bereich inklusive der Zu- und Abgangswege und liefere somit Planungsdaten für den Verbundraum. Die gewonnenen Daten würden den Gebietskörperschaften, darunter der Kreisverwaltung Alzey-Worms, zur Verfügung gestellt, um gemeinsam über die Intensivierung der Verkehrsplanung und die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen verhandeln zu können. Siemer zeigte sich optimistisch, allein durch die Nutzung von Synergieeffekten ohne zusätzliche Belastung der öffentlichen Hand weitere Verbesserungen für die Kunden erreichen zu können.

Herr Krämer, ORN, informierte, dass sich der Omnibusverkehr im Landkreis Alzey-Worms zum größten Teil aus Fahrgelderträgen finanziere. Darüber hinaus habe man im vergangenen Jahr eine Reduzierung der Nutzungsfaktoren bei den Ausgleichsleistungen verkraften müssen, die seitens des ORN durch Optimierung des Unternehmens aber hätte kompensiert werden können. Auswirkungen seien keine zu spüren gewesen.

Auf Frage von **Mitglied Erbes** erläuterte **Herr Krämer**, dass es noch nicht abzusehen sei, wie sich die pauschalen Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den Omnibusverkehr (mit Beginn d.J. um 4%, in 2005 um 8% und ab 2006 um 12%) auf den Bereich des ORN auswirken würden. Gleichwohl aufgrund fehlender Ausgleichszahlungen seitens des Landes keine Veränderungen im Sinne einer Optimierung möglich seien, hoffe er, mit Hilfe der Ergebnisse aus der Verkehrserhebung, notwendige Umorganisationen der Fahrpläne und der eingesetzten Busse in Abstimmung mit den Aufgabenträgern erreichen zu können.

Landrat Schrader ergänzte, dass notwendige Verbesserungen im Bereich des Busverkehrs an der finanziellen Situation des Landkreises und der Stadt Worms gescheitert seien.

Auf Frage von **Landrat Schrader** erläuterte **Herr Krämer**, dass Vorschläge über eine Wiedereinführung der Buslinie Schornsheim - Udenheim - Mainz in den nächsten Monaten vorgelegt würden, so dass eine Realisierung eventuell noch in diesem Jahr möglich sei.

Auf Frage von **Mitglied Becker** zur Sicherheit im Busverkehr erläuterte **Landrat Schrader**, dass der Landkreis entsprechend der für den Schülerverkehr erforderlichen Kapazitäten Busse bestelle. Dabei orientiere man sich auch an der Möglichkeit, 70% der Stehplatzkapazitäten zu nutzen. Da die Schüler aber

häufig andere als für die sie vorgesehenen Busse nutzten, käme es mitunter zu Überfüllungen. Es sei nicht so, dass weniger als vom Landkreis bestellte Busse eingesetzt würden. Dieses Problem sei bereits mit allen Schulen erörtert worden. Entsprechenden Hinweise seien auch an die Eltern gegangen.

Herr Krämer ergänzte, dass es zu gewissen Zeiten, beispielsweise beim Schuljahresbeginn, zu Übergangsproblemen komme, auf die man jedoch schnell reagiere. Da die Schülerzahlen der einzelnen Schulen dem ORN vorlägen, seien mögliche Engpässe auf den jeweiligen Buslinien bekannt. Es sei nur bedingt beeinflussbar, Schüler dazu zu animieren, auf einen anderen Bus umzusteigen, wenn die Kapazität eines Busses nicht ausreiche. In dem Projekt „Bus-Schule“, das allen Schulen angeboten werde, würden u.a. auch diese Themen angesprochen.

Alle Busse, auch die der privaten Unternehmen, würden regelmäßig technisch kontrolliert werden. Unternehmen, die dieser Pflicht nicht nachkämen, würden vom ORN nicht mehr berücksichtigt.

Haltestellen würden mit der Polizei festgelegt. In Sonderfällen, beispielsweise an größeren Schulstandorten, beteilige sich der ORN mit Empfehlungen. Entsprechende Maßnahmen würden von der Gemeinde oder vom Schulträger finanziert.

Auf Frage von **Mitglied Görisch** erläuterte **Herr Schreiner**, dass sowohl bei ORN als auch VRN die Übergangszeiten mit dem Zugverkehr abgestimmt würden. Da es jedoch noch kein optimales Betriebssteuerungssystem gebe, gestalte sich die Übermittlung im Falle einer Verspätung oftmals als problematisch.

Schreiner informierte, dass die Abnahme der Haltepunkte auf der Strecke Alzey-Kirchheimbolanden noch ausstehe. Da zum Schuljahresbeginn am 01.08.d.J. ein neuer Fahrplan aufgelegt werde, mache es Sinn, erst zu diesem Zeitpunkt die komplette Umstellung vom Bus auf die Schiene vorzunehmen. Andernfalls müssten die Fahrplandaten bundesweit korrigiert werden.

Herr Krämer ergänzte, dass zur Abfahrt der Busse Wartezeiten von ca. 5 Minuten eingeplant seien. Zusätzlich seien einzelne Fahrdienstleiter mit Funkgeräten ausgestattet, um im Bedarfsfall längere Wartezeiten absprechen zu können. Wartezeiten seien aber begrenzt, da die Einhaltung des übrigen Fahrplanes gewährleistet bleiben müsse.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, resümierte **Landrat Schrader**, dass der Schienenpersonennahverkehr auch in künftigen Jahren im Landkreis eine große Rolle spielen werde und möglicherweise weitere Anhörung notwendig seien. In der heutigen Anhörung sei deutlich geworden, dass die derzeitigen Probleme überwiegend in der veralteten Infrastruktur lägen. Da ein Verzicht auf den Schienenpersonennahverkehr inzwischen undenkbar sei, müssten die notwendigen Maßnahmen nach und nach umgesetzt werden.

Der Landrat dankte den Vertretern der einzelnen Unternehmen für ihr Kommen. Er hoffe auf eine weitere gute Zusammenarbeit.

Tagesordnungspunkt: 2

Drucksachennummer: 2/2004

Stellenausschreibung Wahl Landrätin/Landrat

Vorlagentext:

Zum 01.11.2004 endet die Amtszeit von Herrn Landrat Schrader wegen Eintritts in den Ruhestand, so dass eine neue Landrätin/ein neuer Landrat zu wählen ist.

Nach § 46 Abs. 1 LKO wird die neue Landrätin/der neue Landrat von den Bürgern des Landkreises in allgemeiner, gleicher, geheimer, unmittelbarer und freier Wahl gewählt (Urwahl).

Als Wahltag hat die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion den 13.06.2004 festgesetzt, an dem zugleich die Europawahl und die allgemeinen Kommunalwahlen stattfinden.

Die Stelle ist nach § 46 Abs. 5 LKO spätestens am 62. Tag vor der Wahl (12.04.2004) öffentlich auszuschreiben. Die Ausschreibung ist ein beamtenrechtliches Erfordernis und unabhängig von der wahlrechtlich notwendigen Aufforderung zur Einreichung von Wahlvorschlägen durch die Parteien, Wählergruppen oder Einzelbewerber. Der Kreistag entscheidet über den Inhalt der Stellenausschreibung.

Die als Anlage beiliegende Stellenausschreibung gleicht im wesentlichen der Fassung für die Wahl des Landrates im Jahre 2001. Lediglich die Angaben über den Landkreis wurden auf einige wesentliche Punkte beschränkt und ansonsten auf die Internetpräsentation des Kreises verwiesen.

Der Kreistag hat ferner über den Zeitpunkt der Stellenausschreibung zu entscheiden und darüber, wo sie erfolgen soll.

In den Verwaltungsvorschriften des Ministeriums des Innern und für Sport (ISM) vom 11.12.1991 (Min.bl. 1992, S. 32) wurde als Publikationsorgan für die Ausschreibung von Beamtenplanstellen des Landes der Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz bestimmt und den Gemeinden und Gemeindeverbänden empfohlen, entsprechend zu verfahren. Die Möglichkeit der Ausschreibung in weiteren Publikationsorganen bleibt unberührt. 2001 wurde eine Veröffentlichung lediglich im Staatsanzeiger beschlossen.

Beschluss:

Der Kreistag beschließt beiliegende Stellenausschreibung (*s. Anlage*) und deren umgehende Veröffentlichung im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig

Form der Abstimmung:

Offen

Sanierung Hochwasserrückhaltebecken Westhofen
- Bewilligung einer außerplanmäßigen Ausgabe

Vorlagentext:

Wegen der Dringlichkeit der Ausführung im Rahmen der bereits laufenden Sanierungsarbeiten konnte die Angelegenheit nicht in dem dafür zuständigen Kreisausschuss behandelt werden und wird daher im Kreistag behandelt.

Im Haushaltsplan 2004 wurden bei der vorgenannten Haushaltsstelle keine Haushaltsmittel veranschlagt, da noch ein Haushaltsausgabereserve aus Vorjahren in Höhe von 784.131,67 € bestand. Verfügbar sind derzeit noch 676.429,97 €. Die nachstehend aufgeführten Maßnahmen waren in der ursprünglichen Planung nicht enthalten und fallen zusätzlich an.

1. Vermessungskosten

Vor Beginn der Baumaßnahme war eine komplette Vermessung des Baugeländes durchzuführen, die als Grundlage für die Erstellung eines digitalen Geländemodells durch das Ingenieurbüro Peschla + Rochmes GmbH dienen soll. Es wurde der komplette Damm einschließlich des Weges auf der Dammkrone und des Betriebsweges in der Mitte des Damms aufgemessen. Weiterhin wurden sämtliche markanten Punkte im Bereich des Grundablasses und des oberhalb gelegenen Einlaufbauwerkes erfasst. Ferner mussten außerhalb der Baufläche bestimmte Festpunkte und im Bereich des Weges auf der Dammkrone die vorhandenen Setzungspunkte überprüft und neu eingemessen werden, um eventuelle Setzungen durch die Baumaßnahme feststellen zu können.

Für die technische Messung sowie die Absteckung der Hauptachsen mit Höhenangaben sind Kosten in Höhe von **3.040,71 €** angefallen.

2. Bauleistungsversicherung

Im Zuge der Bauausführung wurde nach Durchführung eines Angebotsvergleiches eine Bauleistungsversicherung bei der DBV-Winterthur-Versicherungen abgeschlossen. Die Prämie ist durch den Landkreis Alzey-Worms zu entrichten und beläuft sich auf **2.567,08 €**

3. Trennung der Steuerkabel und Rückbau der Kabelschächte

Für die Herstellung der Bohrpfahlwand müssen die zwischen dem Betriebsgebäude und dem Einlaufbauwerk verlegten Hydraulik- und Elektroleitungen gequert werden. Hierzu müssen die im Betriebsweg in einem Kabelschacht aus Beton verlaufenden Steuerkabel und sonstigen Leitungen getrennt und nach der Baumaßnahme wieder hergestellt werden. Es handelt sich hierbei um zusätzliche Leistungen im Sinne der VOB/B. Die Kosten für die Trennung und den Ausbau der Hydraulik- und Elektroleitungen sowie den Rückbau des Kabelkanals (Beton – U-Schalen) betragen **3.861,34 €**

Die Kosten für das Ausheben und Zwischenlagern von eventuell mit Öl verunreinigtem Bodenmaterial unter dem Betonkanal sind nicht Bestandteil der vorgenannten Angebotssumme. Das gleiche gilt für die Wiederverlegung der Leitungen durch die Wartungsfirma.

4. Wassereinlaufbauwerk

Im Rahmen der Herstellung der Baustraßen muss über die vorhandene Stahlgitterabdeckung des Wassereinlaufbauwerkes eine Stahlplatte verlegt, vorgehalten und nach Fertigstellung wieder zurückgebaut werden. Über die Stahlplatten wird dabei ein Gittervlies ausgelegt, um ein Verrutschen der Schotterauffüllung auszuschließen. Diese Leistung ist nicht Inhalt des ursprünglich vertraglichen Leistungsumfanges und somit eine zusätzliche Leistung im Sinne der VOB/B. Die Kosten hierfür betragen pauschal 4.055,07 €

5. Errichtung von Grundwassermessstellen

Seitens unseres Ingenieurbüros wurde die Errichtung zusätzlicher Grundwassermessstellen gefordert, da die oberflächennah anstehenden Schichten im Bereich der Beckensohle derzeit nicht durch Messstellen erschlossen sind. Zu diesem Zweck sollen auf der Wasser- und auf der Luftseite zusätzliche Flach-Messstellen eingerichtet werden, um die Grundwasserverhältnisse vor, während und nach der Errichtung der Bohrpfahlwand beurteilen zu können. Gegenüber der SGD Süd als Fachaufsicht wurden die neu zu errichtenden Grundwassermessstellen im Bereich des Dammes dargestellt und erläutert. Die Maßnahme wird dort als erforderlich erachtet.

Das Ingenieurbüro Peschla + Rochmes GmbH führte eine beschränkte Ausschreibung durch. Die Submission am 06.01.2004 ergab, dass die Fa. Süd-West-Bohr, Mehlingen, das auf Grundlage der rechnerischen und fachtechnischen Prüfung günstigste Angebot mit **9.957,44 €(Brutto)** abgegeben hat.

Die Entstehung der außerplanmäßigen Ausgaben war zum Zeitpunkt der Erstellung des Haushaltsplanes für das Jahr 2004 nicht vorhersehbar. Zur Leistung der Ausgaben ist der Landkreis verpflichtet (unabweisbare Ausgaben).

Deckungsvorschlag

Zur Deckung der außerplanmäßigen Ausgaben in Höhe von insgesamt **23.481,64 €** werden Ausgabeneinsparungen bei der Haushaltsstelle 6500.9510 – Straßenbau - Größere Instandsetzungen herangezogen. Dort ist mit Wenigerausgaben in Höhe von mindestens 50.000 € zu rechnen. Es wird ferner versucht, im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme Haushaltsmittel einzusparen, die für unvorhergesehene Mehrausgaben verwendet werden können. Da es bei der Sanierungsmaßnahme entscheidend auf die konkrete Ausprägung des Untergrundes im Bereich der einzubringenden Bohrpfahlwand und des Dammes ankommt, können sich auch im weiteren Verlauf der Baumaßnahme noch Kostenänderungen ergeben, allerdings nicht zwangsläufig in Form von Erhöhungen. Der Ansatz soll im Nachtragshaushalt 2004 berichtigt werden.

Landrat Schrader begrüßte zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Metzger, Ingenieur-Büro Peschla und Rochmes, Kaiserslautern.

Auf Frage von **Mitglied Erbes** erläuterte **Dr. Schmitt**, dass eine Bezuschussung der zusätzlichen Kosten beantragt werde. Es könne von einer Förderung der Gesamtkosten einschließlich der außerplanmäßigen Ausgabe mit 80% aus Landesmitteln ausgegangen werden.

Herr Metzger erläuterte die Ursachen der zusätzlichen Kosten vertiefend und ergänzte, dass nicht alle zusätzlichen Maßnahmen bei der ursprünglichen Planung absehbar gewesen seien.

Dr. Schmitt ergänzte, dass ein erneuter Einstau nicht in Frage käme, da die dafür erforderliche Abdichtung des Beckenbodens zu hohe Kosten verursache.

Auf Anmerkung von **Mitglied Orb** erinnerte **Landrat Schrader** daran, dass Überlegungen, das Rückhaltebecken außer Betrieb zu setzen, bereits in mehreren Kreisausschusssitzungen diskutiert worden seien, die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd allerdings die Sanierung für unumgänglich halte.

Auf Frage von **Mitglied Görisch** erläuterte **Dr. Schmitt**, dass zur Finanzierung der zusätzlichen Kosten aus Einsparungen bei der Haushaltsstelle 6500.9510 - Kreisstraßen - Größere Instandsetzungen Mittel zur Verfügung stünden. Kosteneinsparungen hätten sich hauptsächlich bei der K 16 - Rommersheim - Wörrstadt und der Ortsdurchfahrt Mauchenheim ergeben. Insofern erfolge die Finanzierung aus nicht verbrauchten Haushaltsausgaberesten.

Auf Frage von **Mitglied Wildner** erläuterte **Herr Metzger**, dass man nach derzeitigem Kenntnisstand mit keinen weiteren Kosten nach Beendigung dieser Baumaßnahme rechne. Durch Unterbindung von Unterströmungen des Dammes im Hochwasserfall und damit verbundenen Erosionen sei die Standsicherheit des Dammes gewährleistet. Die Untergrundverhältnisse seien im Vorfeld der Maßnahme an einigen Stellen erkundet worden seien.

Beschluss:

Zur Sanierung des Hochwasserrückhaltebeckens wird einer außerplanmäßigen Ausgabe von 23.481,64 € zugestimmt.

Abstimmungsergebnis:

31 Ja 6 Enthaltungen

Form der Abstimmung:

Offen

Tagesordnungspunkt: 4	Drucksachenummer:
------------------------------	--------------------------

Mitteilungen und Anfragen

Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen aus dem Kreistag lagen nicht vor.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen schloss der Landrat die Sitzung um 16.15 Uhr.

(Schrader)
Landrat

(Marx)
Schriftführerin

(Benkert)
Urkundsperson

(Jung)
Stellv. Urkundsperson

(Schnitzspan)
Urkundsperson

(Becker)
Urkundsperson

(Seibert)
Urkundsperson