

Investitionskostenschätzung zur Aufnahme eines Tourismusverkehrs auf der Lumdatabahn

Für die Reaktivierung der Lumdatabahn zwischen Mainzlar/Didierwerke und Allendorf sind nach Einschätzung der LB AG mindestens folgende Maßnahmen nötig:

1. Schienenwechsel zwischen Streckenkilometer 21,800 und 19,600 (2.200 m)

1.1 Kauf und Transport von altbrauchbaren Langschienen S49 (40 Stück, je 120 m)	20.000 EUR
1.2 Abladen vom Langschienentransportzug mit Arbeitszug-Lok, Bagger (1 Tag, 5 Mann)	5.000 EUR
1.3 Schienen einsetzen mit Bagger (3 Tage, 3 Mann)	7.000 EUR
1.4 Verschweißen der Schienen (40 Schweißungen, je 200 EUR)	8.000 EUR
1.5 Verspannen der Schienen (10 Tage, 2 Mann)	8.000 EUR

Optionalposition:

1.6 komplette Durcharbeitung des Oberbaues (Stopfen, Schotterergänzung)	25.000 EUR
---	------------

2. Erneuerung, Sanierung der Bahnübergänge (BÜ)

2.1 Komplettsanierung der BÜ Bereiche (9 BÜ, je 15.000 EUR)	135.000 EUR
---	-------------

Optionalposition:

2.2 Sanierung der BÜ Sicherungsanlagen (9 BÜ, je 10.000 EUR)	90.000 EUR
--	------------

3. Entfernen der Weiche in Allendorf

3.1 Ausbau der Weiche, Einsetzen neuer Schwellen und Schließen der Schienenlücke	25.000 EUR
--	------------

4. Sanierung der Streckenentwässerung

4.1 Ausheben der Gräben mit Bagger	2.000 EUR
4.2 Instandhaltungsarbeiten an den Durchlässen	5.000 EUR
4.3 Instandsetzung Durchlass km 19,261	30.000 EUR

Gesamtinvestitionsvolumen (ohne Pos. 1.6 und 2.2): **245.000 EUR**

(Erläuterungen und Anmerkungen umseitig)

Erläuterungen :

Dieser Kostenschätzung liegt eine Streckenbegehung am 13.09.2003 zu Grunde. Sämtliche Positionen beinhalten eine größtmögliche Beteiligung der LB AG an den erforderlichen Arbeiten. Diese Leistungen werden ehrenamtlich erbracht. In den Kostenansätzen sind daher nur die durch Fachfirmen auszuführenden Tätigkeiten sowie Material enthalten. Die Kostenansätze beruhen auf Richtwerten aus anderen Projekten.

Kalkulationsgrundlage für die auszuführenden Arbeiten ist der "NE - Standard". Dieser Standard der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), ist in Regelwerken analog zu den DB Regelwerken festgelegt. Gegenüber dem Standard der Deutschen Bahn AG ergeben sich erhebliche Kostenvorteile, ohne qualitative Einschränkungen in Bezug auf Sicherheit und Betriebsdurchführung.

Anmerkungen:

zu 1.) Die Schienen auf dem Abschnitt stammen zum Teil aus den 1930er Jahren und sind durchgängig an der Untergrenze der zulässigen Abnutzung. Zudem sind in den Radien zum Teil starke Gratbildungen beiderseitig des Schienenkopfes vorhanden, die einer Behandlung (Schleifen) bedürfen. Aus diesen Gründen ist ein regelmäßiger Tourismusverkehr ohne einen Schienenwechsel vermutlich nicht möglich. Die Laschenverbindungen erfordern ebenfalls einer Behandlung. Die Verlegelücken weichen zum Teil stark von den erforderlichen Nennmaßen ab.

Zur langfristigen Herstellung eines betriebssicheren Gleises ist auf dem Abschnitt ein Schienenwechsel mit anschließender Verschweißung der Stöße vorzusehen. Die angesetzten Kosten beziehen sich dabei auf den Antransport und das fachgerechte Einsetzen und "Richten" der Schienen. Das Ausbauen und der Abtransport der Altschienen wird von der LB AG vorgenommen.

Im Abschnitt von Streckenkilometer 19,600 bis zum Bahnhof Allendorf liegen neuere Schienen, die, soweit erkennbar, keine Schäden aufweisen, die einer Behandlung bedürfen.

zu 2.) In den Bereichen der BÜ liegen ausschließlich Holzschwellen, die, wo offen liegend, verrottet sind. Es ist davon auszugehen, dass die unter dem Straßenbelag liegenden Schwellen ebenfalls verrottet sind. Daher ist bei allen BÜ eine Erneuerung der Schwellen nötig. An Stelle eines Asphaltbelages sollten vorgefertigte Hartkunststoffplatten (STRAIL Platten) als Straßenbelag eingesetzt werden. Die Kalkulation basiert auf der Wiederverwendung von altbrauchbaren "STRAIL" Platten. Bei den BÜ handelt es sich mit Ausnahme des BÜ km 16,216 (Querung mit K33) in Allendorf um innerörtliche Erschließungsstraßen oder Feldwege.

zu 3.) Aus Richtung Treis kommend, muss die im Bahnhof Allendorf liegende Weiche zum ehemaligen Gleis 1 befahren werden. Die Weiche liegt auf stark verrotteten Holzschwellen. Ein Austausch der Schwellen ist daher mindestens nötig. Da das Gleis 1 auf Grund fehlendem Lichtraumprofils nicht mehr genutzt werden kann, sollte als Alternative der Ausbau der Weiche vorgesehen werden. Dies dürfte langfristig kostengünstiger sein, als der Austausch der Weichenschwellen und die Unterhaltung der Befahrbarkeit der Weiche.

zu 4.) Die Streckenentwässerung ist auf ganzer Streckenlänge defekt. Sämtliche Gräben müssen ausgehoben werden. Zum Teil sind geringe Sanierungsarbeiten an den Durchlässen nötig. Diese Arbeiten können von der LB AG durchgeführt werden.

Der Durchlass km 19,261 in der Ortslage von Treis ist als nicht mehr betriebssicher eingestuft. Bisher liegen der LB AG für eine Sanierung nur Kostenschätzungen vor. Nach Inaugenscheinnahme eines Fachingenieurs geht die LB AG jedoch davon aus, dass zumindest eine provisorische Sanierung kostengünstig möglich ist.

zu den Optionalpositionen:

1.6) Die Gleislage ist augenscheinlich auf ganzer Streckenlänge in Ordnung. Es sind keine starken Verwerfungen o. ä. erkennbar, die zwingend eine Durcharbeitung mittels Stopfmaschine erfordern würden. Dieser Zustand kann sich jedoch bereits nach einer ersten Fahrt stark verändern, sofern die Beschaffenheit des Untergrundes (Unterbau) keine ausreichende Tragfähigkeit mehr aufweist. Ein punktuelles Nachstopfen mit Handmaschinen kann durch die LB AG erfolgen. Eine Durcharbeitung mittels selbstfahrender Gleisricht- und Stopfmaschine würde eine längerfristige Sicherung der Gleislage ermöglichen und vermutlich eine höhere Streckengeschwindigkeit zulassen. Ohne Durcharbeitung geht die LB AG von einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h, mit Durcharbeitung von 50 oder 60 km/h aus.

2.2) Die technischen BÜ Sicherungsanlagen in Treis sind noch vorhanden und eine Wiederinbetriebnahme erscheint technisch durchführbar. Dies würde zu einer Steigerung der Sicherheit und zu einer einfacheren Durchführbarkeit der Fahrten führen. Ohne eine Wiederinbetriebnahme muss der Zug vor dem BÜ halten und die Strasse durch Posten gesperrt werden, bis der Zug den BÜ passiert hat. Die Wiederinbetriebnahme kann unter Hinzuziehung von Fachkräften zur Abnahme durch die LB AG erfolgen.

LB AG (AM, MK)