



Drucksachen-Nr. **X/203**

Bad Schwalbach, den 25.11.2016
Aktenzeichen: Aartalbahn
Ersteller: Hans-Joachim Becker

Kreisentwicklung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss			
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreisentwicklung			
Haupt- und Finanzausschuss			
Kreistag			

Titel

Studie „Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung – Aartalkonzeption“

I. Beschlussvorschlag:

1. Die Studie „Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung – Aartalkonzeption“ und deren Ergebnisse und Umsetzungsempfehlungen für die Entwicklung des Aartals und der Aartalbahn werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Sperrvermerk des Haupt- und Finanzausschusses zur Sperrung der Mittel zum „Kauf der Aartalstrecke im Kreisgebiet bis zur Vorlage eines Nutzungskonzeptes“ (12-3320-14, Investitionsprogramm 2013 – 2017) wird durch den Haupt- und Finanzausschuss aufgehoben. Die Mittel zum Kauf der Aartalbahnstrecke innerhalb der Kreisgrenzen werden im Investitionshaushalt 2017 neu veranschlagt.
3. Zum Ausbau und zur Unterhaltung der Strecke sowie zur Projektsteuerung werden im Ergebnishaushalt 2017 Mittel in Höhe von 100.000,00 € veranschlagt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verfahren, die sich zur Realisierung des Maßnahmenbündels bis 2018 (Abschnitt 7 „Integriertes Maßnahmenkonzept“) anschließen, bis zum Frühjahr 2017 in die Wege zu leiten und parallel durchzuführen. Hierzu gehören insbesondere die Organisation einer interkommunalen Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Wiesbaden und den Anrainerkommunen sowie die Ausschreibung und Beauftragung einer Projektsteuerung, einschließlich der Abstimmung mit den betroffenen Behörden und weiteren Akteuren sowie die Einwerbung von Fördermitteln der EU, des Bundes und des Landes Hessen (Abschnitt 7 „Integriertes Maßnahmenkonzept“).
5. Der Kreisausschuss wird damit beauftragt, mit den anliegenden kreisangehörigen Kommunen Verhandlungen hinsichtlich deren finanziellen Beteiligung an dem Kauf der Aartalstrecke, deren Ausbau als Museums- und Tourismusbahn sowie an den jährlichen anfallenden Unterhaltungskosten zu führen.

II: Sachverhalt:

Der Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises hat im Rahmen verschiedener Beschlüsse in den letzten Jahren immer wieder sein Interesse an der Reaktivierung der Aartalbahn als moderne Regionalbahn und in einem Zwischenschritt als Museums- und Tourismusbahn bekräftigt, zuletzt mit dem Beschluss vom 22.07.2014. Mit dem Ziel, die Museums- und Tourismusbahn möglichst zur Landesgartenschau 2018 wieder zum Einsatz zu bringen wird der Landrat im vorgenannten Beschluss gebeten, u. a. Möglichkeiten der Unterstützung des NTB e. V. in seinen Aktivitäten um einen Trassenerhalt der Aartalbahn durch den Landkreis aufzuzeigen.

Die Erhaltung und Entwicklung der Aartalbahn wurde folglich als Startprojekt in das „Regionale Entwicklungskonzept 2014 - 2020 für die Region Taunus (Untertaunus und Feldberggemeinden im Hochtaunuskreis)“ aufgenommen. Im Handlungsfeld „Limesregion Taunus“ ist es ein vordringliches Ziel, die Museums- und Tourismusbahn bis zur Landesgartenschau 2018 bis Bad Schwalbach wieder zum Einsatz zu bringen. Als ein zusätzliches touristisches Angebot soll sie das Aartal als Tourismus- und Naherholungsraum deutlich aufwerten und unter der Einbindung der Landeshauptstadt Wiesbaden die Stadt-Land-Beziehung weiter stärken. Hierfür wurde die vorliegende Studie erarbeitet, die im Rahmen der „Ländlichen Regionalentwicklung“ (Hessisches LEADER-Programm) mit 75 % der förderfähigen Kosten gefördert wird.

Die mit Stand vom 13.10.2016 vorliegende Studie „Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung - Aartalkonzeption“ enthält ein gestuftes Betriebskonzept, das auf der Grundlage einer Zustandserfassung für vier Realisierungszeiträume darlegt, in welchen Schritten bzw. Abschnitten die Aartalstrecke als Museums- und Tourismusbahn bis in das Jahr 2025 reaktiviert werden kann. Es sind insgesamt vier Betriebsstufen, wobei in der 3. Betriebsstufe drei Untervarianten dargestellt werden (Abschnitt 5, Seiten 49 – 78). In den vier Betriebsstufen ist jeweils der Draisinenverkehr integriert. Vordringlich muss die Umsetzung der Betriebsstufe 1 bis zum März 2018 zur Eröffnung der Landesgartenschau in Bad Schwalbach und des damit verbundenen Maßnahmenbündels erfolgen.

Gleichzeitig werden entsprechend dem derzeitigen Kenntnisstand je Abschnitt bzw. Betriebsstufe die erforderlichen Investitionskosten sowie die anfallenden Betriebs- und Unterhaltungskosten geschätzt und tabellarisch dargestellt. Im Abschnitt „Stadtgrenze Wiesbaden – Bad Schwalbach“ werden Investitionen in die Strecke in Höhe von 1.192,5 Tsd. EURO kalkuliert. In der Betriebsstufe 1 „Wiesbaden-Dotzheim bis Bad Schwalbach“ werden jährliche Instandhaltungs- und Kapitalkosten in Höhe von 175,2 Tsd. EURO erwartet, die mit Einnahmen aus der Trassennutzung auf ein jährliches Defizit in Höhe von 138,8 Tsd. EURO reduziert werden können. Die Ergebnisse der Aartalkonzeption zeigen, dass der Museums- und Tourismusbahnbetrieb auf der gesamten Strecke von Wiesbaden bis zur Landesgrenze defizitär bleiben wird. Wie die Betrachtung der Nachfrageentwicklung zeigt (Studie ab Seite 77) wird die Aartalbahn zusätzliche Besucher in das Aartal leiten, die im Gegenzug im Rahmen der weiteren touristischen Entwicklung einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung im Tal leisten (Seiten 35 – 37).

Die denkmalgeschützte Aartalstrecke selbst kann nur im Rahmen eines sinnvollen Betriebs nachhaltig als historische Infrastruktur erhalten werden. Die Aufnahme eines Museums- und Tourismusbahnverkehrs schließt als eine sinnvolle Zwischenstufe nicht aus, die Aartalstrecke zum möglichen SPNV zu entwickeln. Sofern die Umsetzung der Betriebsstufe 1 erfolgreich war, können weitere Betriebsstufen umgesetzt werden und es ist zu prüfen, ob ein SPNV-Betrieb auf der Strecke sinnvoll ist.

Neben dem Betriebskonzept für die Aartalstrecke zeigt die vorliegende Aartalkonzeption Strategien und Maßnahmen für eine nachhaltige touristische Entwicklung im Aartal zur Verstärkung der positiven Auswirkungen der Landesgartenschau 2018 in der Region auf. Die Reaktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn hat hierbei als Alleinstellungsmerkmal eine zentrale Bedeutung.

Um die Reaktivierung der Aartalbahn erfolgreich voran zu treiben, müssen die Maßnahmen von Privatinitiativen, Städten und Gemeinden im Rahmen eines interkommunalen Engagements gebündelt werden. Integraler Bestandteil ist das Zusammenwirken mit den ebenfalls an der Strecke liegenden Gebietskörperschaften in Rheinland-Pfalz und der Landeshauptstadt Wiesbaden, was auch während des Beteiligungsprozesses bei der Aufstellung der Konzeption berücksichtigt wurde. Um eine längerfristige nachhaltige touristische Entwicklung im Aartal zu gewährleisten, wird in einem Organisationsmodell die kurzfristige Entwicklung eines „Kümmersers als regionale Tourismus-Vereinigung“ vorgeschlagen (s. Abschnitt 6 „Organisation, Abb. 6.1.2 Organisationsmodell, Seiten 79 – 86). Hierbei ist natürlich auch eine nachhaltige Organisation der Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Hierzu werden auf den Seiten 83 bis 86 zwei grundsätzliche Modelle vorgestellt, nämlich das Betrauungsmodell (wird zurzeit bei der Landeshauptstadt Wiesbaden praktiziert) und das Beteiligungsmodell. Ein wesentlicher Vorteil des Beteiligungsmodells ist, dass die Infrastruktur mehrheitlich in öffentlicher Hand bleibt und Investitionen in die Strecke bei einer Insolvenz nicht verloren gehen.

III. Auswirkungen auf die demografische Entwicklung:

Die Reaktivierung der Aartalbahn, zunächst als Museums- und Tourismusbahn und perspektivisch längerfristig für den SPNV-Betrieb und die damit verbundene touristische Entwicklung des Aartals hat positive Auswirkungen auf die Standortqualitäten der Region. Bereits ein Museums- und Tourismusbahnbetrieb auf der Aartalstrecke trägt zum Ausbau von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten für Bewohner und Besucher bei. Die Museums- und Tourismusbahn leistet als zentrales Tourismusangebot im Aartal bereits einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung.

IV. Personelle Auswirkungen:

Die Aartalkonzeption selbst hat zunächst keine personellen Auswirkungen. Die Umsetzung der Konzeption wird mittel- bis langfristig jedoch Personal binden (Kümmersers). Der Umfang der Personalbindung kann derzeit nicht beziffert werden.

V. Finanzierungsübersicht

Finanzielle Auswirkungen

Wie vorstehend dargestellt und in der vorliegenden Aartalkonzeption ausführlich hergeleitet wird, sind für den Ausbau, die Unterhaltung und den Betrieb der Aartalbahnstrecke als Museums- und Tourismusbahn finanzielle Aufwendungen erforderlich. Der Betrieb der Aartalstrecke wird sich dauerhaft defizitär entwickeln.

Als Zuschuss für Unterhaltungs- und Sanierungskosten der Aartalstrecke innerhalb der Kreisgrenzen sowie die Projektsteuerung, ist es erforderlich, Mittel im Haushaltsplan des Rheingau-Taunus-Kreises für das Jahr 2017 (Ergebnishaushalt) in Höhe von mindestens 100.000,00 € bereitzustellen. Diese Mittel für die Unterhaltung der Aartalstrecke sowie die Projektsteuerung müssen auch in den Folgejahren bereit gestellt und im Haushalt veranschlagt werden.

In den Haushaltsplan 2014 (Investitionsprogramm 2013 – 2017; Programm-Pos. 12-3320-14) wurden zum Ankauf der Aartalstrecke innerhalb der Kreisgrenzen (ca. 27 km) 250.000,00 € eingestellt, die mit dem Beschluss des Kreisausschusses vom 15.02.2016 in den Haushalt 2016 übertragen wurden. Durch den Sperrvermerk des HFA sind die Mittel bis zur Vorlage eines Nutzungskonzeptes gesperrt. Die Aartalkonzeption untersucht die betriebliche, wirtschaftliche und organisatorische Durchführbarkeit der Reaktivierung und zeigt Strategien und Maßnahmen auf, um die regionale Identität zu stärken und den

Tourismussektor nachhaltig zu stabilisieren. In diesem Sinne wird die Aartalkonzeption auch als Nutzungskonzept verstanden und erfüllt die Voraussetzungen zur Aufhebung des Sperrvermerkes. Es ist fraglich, dass die veranschlagten bzw. übertragenen investive Mittel im Haushaltsjahr 2016 noch verausgabt werden können. Die investive Mittel in Höhe von 250.000,00 € werden daher im Investitionshaushalt 2017 neu veranschlagt.

Wie in der Aartalkonzeption im Abschnitt 7.3 (Seite 97) dargelegt wird, sollen für die Umsetzung des Konzeptes und die Reaktivierung der Aartalbahn öffentliche Förderprogramme als Finanzierungsquellen genutzt werden. Hierzu stehen vertiefende Gespräche und Verhandlungen mit den in Frage kommenden Fördermittelgeber noch aus. Die Höhe möglicher Fördermittel bzw. Zuwendungen können daher derzeit noch nicht beziffert werden.

(Albers)
Landrat

Anlage:

Aartalbahn als Motor der
Regionalentwicklung - Aartalkonzeption