



Rheingau-
Taunus-Kreis



Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung Aartalkonzeption

Gefördert durch:

Europäischer Landwirtschaftsfond für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.



BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

ift Freizeit- und
Tourismusberatung
GmbH

Auftraggeber:



Rheingau-
Taunus-Kreis

Rheingau-Taunus-Kreis
Heimbacher Str. 7
65307 Bad Schwalbach

Bearbeitung durch:



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
Fax: 02103 / 9 11 59-22
www.buero-stadtverkehr.de

Unterauftragnehmer:



Goltsteinstraße 87a
50968 Köln
Fon (0221) 98 54 95 01
Fax (0221) 98 54 95 50
info@ift-consulting.de

Gefördert durch:

Europäischer Landwirtschaftsfond für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.



Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Michael Kopp
Christian Rast
Anika Böllstorf

Stand: 13. Oktober 2016

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	4
1.2	Vorgehensweise.....	6
2	Rheingau-Taunus-Kreis mit dem Fokus Aartal	8
2.1	Geografische Lage	8
2.2	Bevölkerungsentwicklung	10
2.3	Wirtschaft	11
2.4	Verkehr und Erreichbarkeit.....	12
2.5	Tourismus, Freizeit und Kultur.....	17
2.6	Aartalbahn	19
3	Touristische Bedeutung des Aartals	22
3.1	Analyse	22
3.2	Erfassung und Bewertung des touristischen Potenzials	35
3.3	SWOT-Analyse.....	37
3.4	Bewertung des touristischen Potenzials und Angebote	39
4	Tourismusstrategie für das Aartal	41
4.1	Ziele, Strategien und Leitlinien	42
4.2	Marktpositionierung	43
4.3	Strategien.....	44
4.4	Handlungsfelder und Maßnahmen	47
5	Die Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung.....	49
5.1	Mängelanalyse und Investitionsbedarf für die Bahnhofsanlage.....	49
5.2	Betriebskonzept	66
5.3	Trassenkosten für den Museums- und Tourismusverkehr	76
5.4	Nachfrageentwicklung	77
6	Organisationskonzept.....	79
6.1	Organisationsmodell Aartal und Aartalbahn	80
6.2	Organisationsmodelle Eisenbahninfrastruktur	83
7	Integriertes Maßnahmenkonzept Aartal und Aartalbahn.....	87
7.1	Maßnahmenbündel bis 2018	88
7.2	Maßnahmenbündel mittel- bis langfristig	95
7.3	Unterstützung durch öffentliche Förderprogramme.....	97
8	Zusammenfassung und Ausblick	100
9	Maßnahmenübersicht	101
9.1	Maßnahmenbündel bis 2018	102
9.2	Maßnahmenbündel mittel- bis langfristig	107
	Quellenverzeichnis	116
	Abbildungsverzeichnis	117
	Glossar.....	119
	Anhang	121

1 Einleitung

Der Rheingau-Taunus-Kreis beabsichtigt die Reaktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn innerhalb seines Kreisgebietes zur Verbesserung der regionalen Wertschöpfung. Der Kreis erwägt in diesem Zusammenhang den Erwerb der Gleisstrecke innerhalb seiner Grenzen (ca. 27 km) und hat entsprechende Finanzmittel dafür vorgesehen. 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.

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Der Rheingau-Taunus-Kreis (rund 181.100 Einwohner¹) liegt im Südwesten des Landes Hessen. Hier erstreckt sich das waldreiche und dünn besiedelte Aartal bis in den Süden des Rhein-Lahn-Kreises (Rheinland-Pfalz). Das Aartal wird im Wesentlichen durch die Bundesstraße B 54 und der seit dem Jahr 1986 stillgelegten „Aartalbahn“ erschlossen. Die Strecke der Aartalbahn wurde in den Jahren 1870 bis 1894 eröffnet und verläuft zwischen Wiesbaden und Diez.



Abb. 1.1-1: Streckenverlauf Aartalbahn (eigene Darstellung)

¹ Stand 31.12.2013, HA Hessen Agentur GmbH (2016). Gemeindedatenblätter

Sie gehört mit bis zu 34% Steigung zu den zehn steilsten Eisenbahnstrecken in Deutschland und steht seit 1987 gemeinsam mit den Bahnhöfen im hessischen Abschnitt unter Denkmalschutz. Die Aartalbahn wurde bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1986 von der damaligen Deutschen Bundesbahn betrieben.

Seit Sommer 1986 wurde durch die Nassauische Touristik-Bahn e. V. (NTB) ein Museumsisenbahnbetrieb durchgeführt. Wegen eines Brückenschadens findet seit November 2009 kein Zugbetrieb mehr statt. Auf einem 20 Kilometer langen nördlichen Streckenabschnitt zwischen Rückershausen - Diez, der in Rheinland-Pfalz liegt, wird aktuell von dem Arbeitskreis Aartalbahn e. V. eine Handhebel-Draisinenbahn betrieben.

Mit dem Ziel die Aartalbahn - in einem Zwischenschritt als Museums- und Tourismusbahn und in der Perspektive als moderne Regionalbahn - zu reaktivieren wurde die Erhaltung und Entwicklung der Aartalbahn als Startprojekt in das „Regionale Entwicklungskonzept 2014 - 2020 für die Region Taunus (Untertaunus und Feldberggemeinden im Hochtaunuskreis)“ aufgenommen. Auf der Grundlage dieses regionalen Entwicklungskonzepts wurde die Region Taunus als hessische LEADER-Förderregion erkannt. Das regionale Entwicklungskonzept hat zum Ziel, die Hauptpfeiler der Region als Wirtschafts-, Wohn-, Tourismus- und Erholungsregion weiter zu profilieren.

Demnach ist es im Handlungsfeld „Limesregion Taunus“ ein vordringliches Ziel, die Museums- und Tourismusbahn möglichst zur Landesgartenschau 2018 bis Bad Schwalbach wieder zum Einsatz zu bringen. Die Museums- und Tourismusbahn als Zubringer für die Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach kann ein zusätzliches touristisches Angebot sein, um das Aartal als Tourismus- und Naherholungsraum deutlich aufzuwerten. Unter Einbindung der Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Entwicklung der Aartalbahn die Stadt-Land-Beziehung weiter stärken.

Die vorliegende Aartalkonzeption zeigt Strategien und Maßnahmen für eine nachhaltige touristische Entwicklung im Aartal auf und bündelt die Maßnahmen von Privatinitiativen, Städten und Gemeinden. 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 berücksichtigt wurde.

Die Chancen, Risiken und Nutzungsmöglichkeiten der Aartalbahn als Motor für die Regionalentwicklung werden im Folgenden dargestellt, sodass mit der Aartalkonzeption eine Entscheidungs- und Handlungsgrundlage zum Erwerb der Aartalbahn innerhalb der Kreisgrenzen durch den Rheingau-Taunus-Kreis vorliegt. Mit Hilfe des Konzepts wird ein inhaltlicher und zeitlicher Rahmen vorgegeben, unter dem Projekte initiiert und alle beteiligten Akteure zusammengebracht werden. Darüber hinaus soll es im weiteren Prozess insbesondere bei der Durchführung von Fördergesprächen als wichtige Gesprächsgrundlage dienen.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung der Aartalkonzeption wurden das Büro StadtVerkehr aus Hilden und das Büro *ift - Freizeit- und Tourismusberatung* aus Köln beauftragt. Das vorliegende Konzept setzt sich aus fünf Bestandteilen zusammen:

- Bestandsaufnahme
- Tourismuskonzept
- Betriebskonzept
- Organisationskonzept
- Integriertes Maßnahmenkonzept

Zur Erstellung der Aartalkonzeption standen am Anfang die umfassende, detaillierte und vergleichende **Bestandsaufnahme** im Rheingau-Taunus-Kreis mit besonderem Blick auf das Aartal und hier im Speziellen der Tourismuswirtschaft sowie der touristisch relevanten und zielgruppenspezifischen Angebote entlang der Strecke der Aartalbahn und einem angrenzenden touristischen Korridor.

Daraus abgeleitet definiert das **Tourismuskonzept** anhand eines SWOT-Profiles (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) individuelle Stärken und Schwächen des Angebots im Aartal (Ist-Zustand). Es zeigt Handlungserfordernisse und zielgruppenorientierte Qualitätsstandards für die nachhaltige touristische Entwicklung des Aartals und perspektivisch der Region unter besonderer Berücksichtigung der Inwertsetzung der Aartalbahn auf. Die möglichen Verknüpfungspotenziale der Aartalbahn mit vorhandenen und ggf. sinnvollerweise zu schaffenden zielgruppenspezifischen Freizeit- und Tourismusangeboten entlang der Strecke und eines relevanten Umfeldkorridors (u. a. abhängig von den Einzugsgebieten der Angebote und somit auch außerhalb der Kreisgrenzen) stehen dabei im Mittelpunkt. Ziele werden definiert, die Positionierung festgelegt, Strategien aufgezeigt, wie Umsätze gesteigert und mehr Gäste gewonnen werden können.

Neben der Beleuchtung des Tourismussektors steht die **Aartalbahn** selbst im Mittelpunkt der Untersuchungen. Bei der Bestandsaufnahme wurde besonders die vorhandene Bahnstrecke im Hinblick auf die Eignung für einen Museumsbahnbetrieb untersucht und bewertet. Neben einer vollständigen Erfassung der Bahnanlagen anhand der verfügbaren Unterlagen erfolgte eine umfassende Vorort-Begehung der Trasse. Auf dieser Grundlage werden der Sanierungsbedarf der Aartalbahn zum Betrieb als Museums- und Tourismusbahn und die damit verbundenen Kosten getrennt in drei Streckenabschnitten dargestellt.

Besondere Berücksichtigung findet dabei die Fragestellung, ob die vorhandene Infrastruktur mit minimalem Aufwand ertüchtigt werden kann, oder mit späteren höheren Instandhaltungskosten betrieben werden muss oder ob eine grundlegende Erneuerung (höhere Kosten am Anfang) von Anfang an sinnvoll ist, um langfristig geringe Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten zu erzielen. Dies gilt insbesondere für die Brücken- und Ingenieurbauwerke sowie Gleisanlagen. Dabei werden die denkmalschutzrechtlichen Aspekte beachtet. Zudem wird eine **Infrastrukturkostenberechnung** (Jahreskostenberechnung) durchgeführt. Hier werden die Kosten in kurz-, mittel- und langfristige Kosten unterteilt. Somit liegt die Grundlage vor, um die Bahnstrecke durch sinnvolle Kostenverteilung dauerhaft zu sichern.

Das **Betriebskonzept** ist aufgrund des unterschiedlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsaufwands einzelner Streckenabschnitte in vier Stufen gegliedert. Dabei werden das Betriebskonzept für die gesamte Aartalbahnstrecke und deren wesentliche touristische Angebote im Aartal als Einheit gesehen und verschiedene Varianten geschildert. Das langfristige Ziel besteht darin, einen eigenwirtschaftlichen Museums- und Tourismusbahnbetrieb auf der gesamten Strecke zu ermöglichen. Eine erste wichtige Stufe ist dabei die notwendige Reaktivierung der Strecke im Zuge der Landesgartenschau 2018 bis nach Bad Schwalbach. Verknüpfungen der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn auch außerhalb des Kernunterstützungsgebiets im Rheingau-Taunus-Kreis werden berücksichtigt.

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Aartalbahn ist ein schlüssiges und stabiles **Organisationskonzept** unerlässlich, in das die wichtigsten Schlüsselpersonen eingebunden werden. Das vorliegende Konzept zeigt unterschiedliche Modelle auf, die für einen nachhaltigen und professionellen Bahnbetrieb sinnvoll sind und bewertet diese. Zusätzlich werden Vorschläge unterbreitet, wie die Aartalbahn durch eine zeit- und bedarfsgemäße Organisationsstruktur Teil einer Tourismusregion werden kann.

Bestandteil der Aartalkonzeption ist ein umsetzungsorientiertes **integriertes Maßnahmenkonzept**, das den einzelnen Maßnahmen die Zuständigkeiten, (geschätzte) Kosten und die Prioritäten zuordnet. Die Aartalkonzeption enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch die Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Die vorliegende Konzeption kann somit als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln aus der EU-Regionalförderung 2014 bis 2020 oder des Bundes und des Landes Hessen dienen.

Der Prozess der Projektbearbeitung wurde begleitet durch eine **Projektgruppe**, die sich aus dem Leiter der Kreisentwicklung beim Rheingau-Taunus-Kreis, Vertretern des Regionalmanagements, der Aartalbahn Infrastruktur GmbH, dem Arbeitskreis Aartalbahn e. V. und der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH sowie Mitarbeitern der beiden Planungsbüros Büro StadtVerkehr und ift zusammensetzte. Für eine frühzeitige Prüfung der integrierten Umsetzbarkeit von Maßnahmen fanden zwei Sitzungen einer **projektbegleitenden Arbeitsgruppe (Beirat)** mit insbesondere den Anrainer-Kommunen innerhalb und außerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises (Landkreise, Städte und Gemeinden), dem Regionalmanagement Taunus, dem Verein Regionalentwicklung Taunus e. V., der Naturpark Rhein-Taunus, der RTKT GmbH, dem Taunus Touristik Service e. V., der Forst- und Landwirtschaftsverwaltung, der IHK-Wiesbaden, Vertretern der Naturschutzverbände, dem Nassauische Touristikbahn e. V., der Aartalbahn Infrastruktur GmbH, dem Arbeitskreis Aartalbahn e. V., der RTV mbH, der Wiesbaden Marketing GmbH sowie der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH statt. Diese hatten die Funktion, den Prozess der Bearbeitung beratend zu begleiten. Darüber hinaus wurden die Tourismuswirtschaft und weitere Multiplikatoren über eine Online-Befragung und Expertengespräche zur Einschätzung des touristischen Potenzials und Angebots beteiligt.

2 Rheingau-Taunus-Kreis mit dem Fokus Aartal

Die Aartalbahn ist eine Länder- und Kreisgrenzen überschreitende Eisenbahnstrecke. Die Aartalkonzeption betrachtet den Streckenabschnitt innerhalb des Kreisgebiets des Rheingau-Taunus-Kreises in Hessen. Das Konzept bezieht darüber hinaus wesentliche touristische Angebote und Rahmenbedingungen im Aartal außerhalb des Kern-Untersuchungsgebietes ein, die für die Verknüpfung mit der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn und den möglichen Draisinenbetrieb von Bedeutung sind.

2.1 Geografische Lage

Der Rheingau-Taunus-Kreis im Südwesten Hessens ist Teil des Regierungsbezirks Darmstadt. Im Kreisgebiet leben rund 181.100 Menschen, von denen ca. 73 % in den Mittel- und Unterzentren leben. Das Aartal verläuft in der Mitte des Kreisgebiets und umfasst die Kommunen

- Aarbergen
- Bad Schwalbach
- Hohenstein
- Taunusstein.

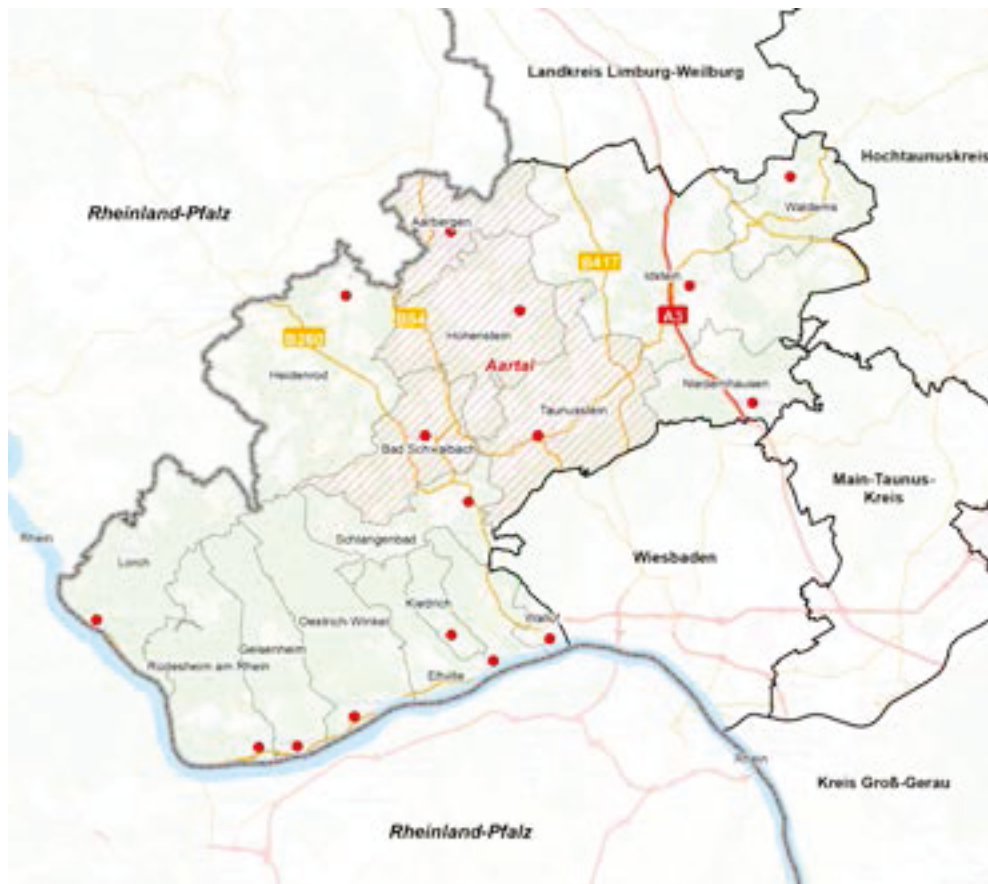


Abb. 2.1-1: Städte und Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)

Bad Schwalbach in zentraler Lage des Aartals ist Kreisstadt mit Sitz der Kreisverwaltung. Eine besondere Konzentration von Einwohnern ist mit zunehmender Nähe zur Landeshauptstadt Wiesbaden festzustellen. Die höchsten Einwohnerzahlen und die größte Einwohnerdichte ergeben sich damit in den südlichen und östlichen Gemeinden. Mit zunehmender Entfernung vom Oberzentrum Wiesbadens nimmt die Einwohnerdichte ab.

Das Aartal umfasst rund ein Viertel der Fläche des Rheingau-Taunus-Kreises und weist eine verhältnismäßig hohe Einwohnerdichte (248 EW/km²) gegenüber dem Restkreis (215 EW/km²) auf. Auch hier lässt sich der klare Trend zur abnehmenden Einwohnerdichte mit zunehmender Entfernung von Wiesbaden erkennen. Zudem sind rund ein Drittel aller Arbeitnehmer im Rheingau-Taunus-Kreis in Betrieben innerhalb von Gemeinden des Aartals beschäftigt.

Rheingau-Taunus-Kreis und das Aartal im Vergleich				
Stadt / Gemeinde	Einwohner (31.12.2013)	Flächengröße (km ²)	Einwohnerdichte (Einw. je km ²)	Beschäftigtenzahl (30.06.2014)
Eltville am Rhein	16.800	46,77	359	5.200
Geisenheim	11.600	40,34	228	2.973
Heidenrod	7.800	95,94	81	821
Hünstetten	10.200	50,56	202	1.075
Idstein	23.800	79,60	299	6.640
Kiedrich	3.900	12,35	316	1.234
Lorch	3.800	54,00	69	809
Niedernhausen	14.300	35,25	406	1.317
Oestrich-Winkel	11.500	59,53	193	1.774
Rüdesheim am Rhein	9.700	51,00	189	3.410
Schlangenbad	6.100	36,55	168	698
Waldems	5.200	36,68	141	478
Walluf	5.500	6,74	811	2.057
Summe	130.200	605,31	215	28.486
Aartal				
Aarbergen	5.900	33,94	175	1.256
Bad Schwalbach	10.500	40,27	261	3.309
Hohenstein	6.000	63,79	93	615
Taunusstein	28.500	67,03	425	6.960
Summe	50.900	205,03	248	12.140
Rheingau-Taunus-Kreis	181.100	810,34	223	40.626

Abb. 2.1-2: Rheingau-Taunus-Kreis und das Aartal im Vergleich²

Das Landschaftsbild im Rheingau-Taunus-Kreis bietet einen hohen Freizeit- und Erholungswert - neben einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Wald und Wasserflächen ist die Topografie prägnant - im Besonderen zu erwähnen sind hier das Rheingaugebirge und das Gebirge im Untertaunus.

Dieser spiegelt sich auch im Aartal wider - große Waldgebiete, eine weite Talsenke zwischen Taunusstein und Bad Schwalbach, das Engtal zwischen Bad Schwalbach und Aarbergen sowie die anschließende Talsenke bis zur Mündung in die Lahn bei

² Quelle: HA Hessen Agentur GmbH (2016). Gemeindedatenblätter

Diez und die zahlreichen kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten bilden ein hohes touristisches Potenzial im Aartal. Zudem wird das Aartal nördlich des Ortsteiles Bad Schwalbach-Adolfseck vom UNESCO-Weltkulturerbe „Obergermanisch-Raetischer Limes“ gequert.

Diese guten Rahmenbedingungen sind für die Reaktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn und für die Verbesserung der „Regionalen Wertschöpfung“ zu nutzen.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Abnahme der Bevölkerung bei einer gleichzeitigen Zunahme älterer Menschen und einem Wachstum des Ausländeranteils, wirkt sich direkt und indirekt auf unsere Gesellschaft, Wirtschaft und Politik aus. Dieses als „Demografischer Wandel“ bezeichnete Phänomen entwickelt sich zu einer großen Herausforderung für die Gesellschaft. Viele Bereiche, wie die Raum- und Regionalentwicklung, Wirtschaft, Infrastruktur, Arbeitsmarkt, Bildung oder Familienpolitik, sind von den Auswirkungen betroffen.

Die HA Hessen Agentur GmbH bezeichnet in ihrem „Masterplan Demografischer Wandel für den Rheingau-Taunus-Kreis“ den Rheingau-Taunus-Kreis als eine der am stärksten vom demografischen Wandel betroffenen Regionen in Hessen.

Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis		
Stadt / Gemeinde	2000 - 2006 in %	2006 - 2030 in %
Eltville am Rhein	0,9%	-3,8%
Geisenheim	-0,8%	-11,8%
Heidenrod	0,2%	-0,5%
Hünstetten	3,2%	7,5%
Idstein	0,9%	-1,9%
Kiedrich	4,9%	4,8%
Lorch	-5,5%	-21,0%
Niedernhausen	-2,0%	-13,0%
Oestrich-Winkel	-1,3%	-10,7%
Rüdesheim am Rhein	-0,4%	-11,3%
Schlangenbad	0,9%	-9,6%
Waldems	-2,1%	-10,6%
Walluf	-3,7%	-16,6%
Summe	n. n.	-3,8%
Aartal		
Aarbergen	-7,2%	-31,8%
Bad Schwalbach	0,4%	-4,5%
Hohenstein	-0,8%	-12,1%
Taunusstein	1,5%	2,4%
Summe	n. n.	-10,7%
Rheingau-Taunus-Kreis	-0,2%	-6,2%

Abb. 2.2-1: Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2000-2006 und 2006 - 2030³

³ Quelle: HA Hessen Agentur GmbH (2009): Masterplan Demografischer Wandel für den Rheingau-Taunus-Kreis.

Prognostiziert wird eine sinkende Einwohnerzahl in Höhe von etwa 6 % (11.400 Einwohner) bis zum Jahr 2030 und von rund 18 % (32.600 Einwohner) bis zum Jahr 2050 im Vergleich zum Jahr 2006. Mit einer Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2030 können die Gemeinden Hünstetten und Kiedrich sowie die Stadt Idstein rechnen. Der stärkste Bevölkerungsrückgang wird in den Gemeinden Lorch, Aarbergen und Walluf erwartet.

Der Rheingau-Taunus-Kreis kann damit nicht von dem landesweiten positiven Trend der Bevölkerungsentwicklung profitieren. Demnach wird für das Land Hessen bis zum Jahr 2026 mit einem Anstieg der Einwohnerzahl in Höhe von 4,6 % (280.000 Einwohner) auf dann 6.371.500 Einwohnern (im Jahr 2030: 6.365.000) gerechnet. Die künftige Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis wird außerdem zukünftig geprägt von einem größer werdenden Anteil alter und älterer Einwohner, während der Anteil der jungen Menschen sinkt.

Der Rheingau-Taunus-Kreis (Kreisverwaltung, Städte und Gemeinden) stellt sich dieser Herausforderung, er gestaltet den demografischen Wandel und mobilisiert Potenziale. So werden beispielsweise durch den Wettbewerb „Zukunft Dorfmitte“ Ideen der Bürgerinnen und Bürger gefördert, die generationenübergreifend die Zukunft ihres Dorfes aktiv mitgestalten und der Demografie-Preis „Tante Emma 2.0“ unterstützt die vielfältigen Bemühungen zum Betrieb von „kleinen“ Einkaufsmöglichkeiten. Darüber hinaus werden in einer Lenkungsgruppe zum demografischen Wandel unter breiter Beteiligung der regionalen und lokalen Akteure differenzierte Strategien und Handlungsansätze entwickelt und umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund berücksichtigt auch die Aartalkonzeption die Auswirkungen der demografischen Entwicklung. Mit Ausnahme der Gemeinde Taunusstein sind gerade die Kommunen im Aartal

- Aarbergen (-31,8 %)
- Bad Schwalbach (-4,5 %)
- Hohenstein (-12,1 %)

überaus deutlich vom demografischen Wandel bis zum Jahr 2030 betroffen. Mit der Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach wurde ein Projekt ins Leben gerufen, um mehr Leben, mehr Menschen und Gäste für die Stadt und die Region zu begeistern und einhergehend mit mehr Gewerbe und Kultur einen Zuwachs an (jungen) Einwohnern und Besuchern zu erzielen. Aus einer Integration der Aartalbahn in dieses Projekt, beispielsweise als Zubringerverkehr zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach, erwächst das Potenzial diese Ziele zu untermauern sowie zu einer nachhaltigen und positiven Neupositionierung des Tourismus im Aartal beizutragen.

2.3 Wirtschaft

Durch die günstige geographische Lage des Rheingau-Taunus-Kreises am nord-westlichen Rand des Ballungsraumes Rhein-Main hat sich ein vielfältiger Wirtschaftsstandort etabliert. Einen wichtigen Faktor für die Ansiedelung von Unternehmen stellen die gute Anbindung an die Autobahnen A 3 und A 66 sowie die Nähe zum Frankfurter Flughafen dar.

Viele innovative kleine und mittlere Betriebe aus dem High-Tech-Bereich, besonders der Informations- und Kommunikationstechnologien, haben sich hier angesiedelt. Innovative Branchen aus den Bereichen der Produktions- und Verfahrenstechnik, der Sensorik, Mess- und Regeltechnik, Umwelttechnik, Neue Werkstoffe, Oberflächentechnik oder Medizintechnik profitieren von einem hohen Potenzial an qualifizierten Arbeitskräften, von günstigen Grundstückspreisen und niedrigeren Steuerhebesätzen als in zentralerer Lage im Rhein-Main-Gebiet.

Die Hochschulen Geisenheim University und Fresenius in Idstein machen den Rheingau-Taunus-Kreis als Bildungsstandort, gerade auch für die wirtschaftliche Fortentwicklung interessant.

Ein wesentlicher Wirtschaftszweig ist der Qualitätsweinbau im Rheingau, der einen internationalen Bekanntheitsgrad erlangt hat (Riesling-Weißwein, Spätburgunder-Rotwein). Der Untertaunus ist durch Landwirtschaft und kleine und mittlere Gewerbebetriebe geprägt.

Darüber hinaus nimmt im Rheingau-Taunus-Kreis der Tourismus durch die abwechslungsreiche Kultur- und Naturlandschaft einen bedeutenden Stellenwert ein. Gerade Bewohner der gesamten Metropolregion FrankfurtRheinMain finden hier wesentliche Ausgleichsfunktionen und einen hohen Kultur-, Freizeit- und Erholungswert. Der Rhein, Weinkultur und der Naturpark Rhein-Taunus sind wesentliche Motoren für den Tourismus - sowohl im Tages- als auch im Mehrtagestourismus. Das Kulturland Rheingau gehört mit den beiden Städten Rüdesheim und Lorch zum UNESCO-Welterbe „Oberes Mittelrheintal“. Im Untertaunus gibt es mit dem obergermanisch-raetischen Limes, ebenfalls UNESCO-Welterbestätte, einen weiteren Anziehungspunkt.

Das Aartal konnte aufgrund seiner peripheren Lage von den o. g. Erfolgsfaktoren bislang noch nicht vollumfänglich profitieren. Viele Bewohner pendeln nach Wiesbaden und Frankfurt am Main. Das Ziel der Region besteht darin, die Wirtschaft im Aartal zu stärken, den Tourismus auszubauen und einen Zugewinn an Lebensqualität sowohl für die Bewohner als auch für die Besucher des Aartals zu erreichen. Die Landesgartenschau und die Aartalbahn sollen hierbei als wesentliche Bestandteile einer Gesamtstrategie für dieses Vorhaben genutzt werden.

2.4 Verkehr und Erreichbarkeit

Mobilität und Verkehr sind ein Merkmal unserer heutigen modernen Gesellschaft. Zukünftig gilt es unser aller Fortbewegung zu sichern und ökologisch zu gestalten.

Das „Integrierte Verkehrskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises“ (2008) hat deshalb für die nachhaltige Entwicklung des Landkreises eine hohe Priorität. Das Konzept betrachtet den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Personen- und Güterverkehr, den Rad- und Fußgängerverkehr sowie deren Vernetzung. In einer übergeordneten Lenkungsgruppe Verkehrsmanagement und drei regionalen Arbeitskreisen werden Maßnahmen mit lokalen und regionalen Akteuren erörtert, priorisiert und zur Realisierung vorgeschlagen. Grundsätzlich wird eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel angestrebt.

Die Aktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn kann für den Rheingau-Taunus-Kreis eine wichtige Grundlage sein, um die Reaktivierung der Aartalbahn als SPNV-Strecke und somit die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, zu erreichen. Somit nimmt die Aartalbahn für die Entwicklung des Landkreises und seiner Teilräume grundsätzlich eine bedeutende Rolle ein. Hierzu wurden in der Vergangenheit bereits Nutzen-Kosten-Untersuchungen erstellt, die jedoch negativ ausfielen, auch konnten Überlegungen eine Stadtbahn ausgehend von Wiesbaden auf der Strecke zu etablieren noch nicht umgesetzt werden.

Unter inzwischen geänderten Vorzeichen sollte eine erneute Untersuchung zur SPNV-Reaktivierung geprüft und erstellt werden. Gerade im Zusammenspiel mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis (z. B. Optimierung der Strukturen des ÖPNV - qualitativ, quantitativ und räumlich) lassen sich die positiven Effekte der Aartalbahn erhöhen und die Anbindung der ländlichen Gebiete des Rheingau-Taunus-Kreises an die vorhandenen guten Bahn- und Fernstraßenanschlüsse verbessern. Alle Orte, die die Menschen im Alltag aufsuchen müssen, sollen auch für nicht motorisierte Menschen gut erreichbar sein, besonders Bildungseinrichtungen und medizinische Einrichtungen.

2.4.1 MIV

Der Rheingau-Taunus-Kreis ist mit dem MIV über das übergeordnete Verkehrsnetz (Bundesautobahnen A3 und A 66 sowie die Bundesstraßen B 8, B 42, B 54, B260, B 275 und die 417) sehr gut erreichbar.

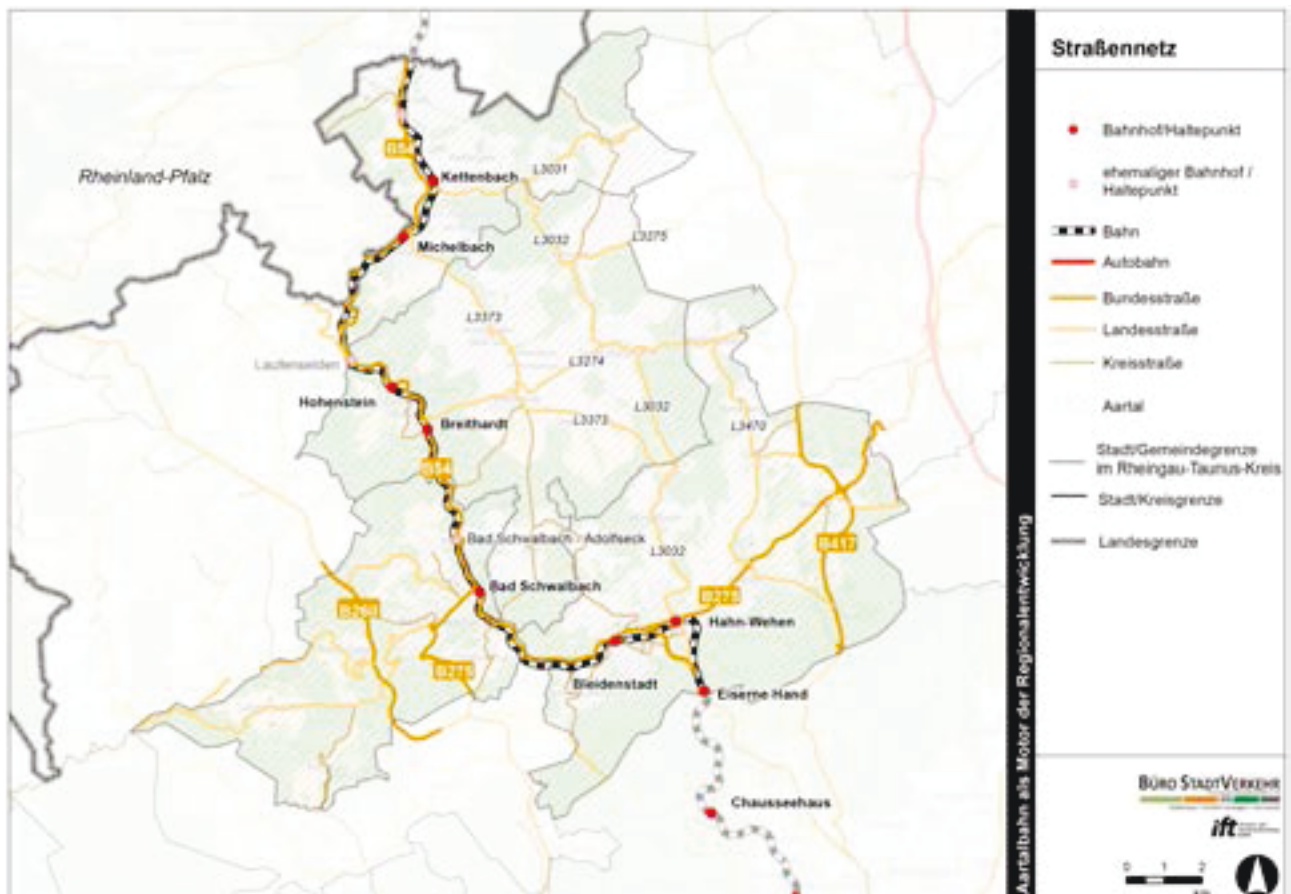


Abb. 2.4.1-1: Straßennetz im Aartal (eigene Darstellung)

Von Bedeutung ist insbesondere die gute Anbindung an den nahe gelegenen Flughafen Frankfurt am Main. Die außerhalb der Kreisgrenzen nahe gelegene Schiersteiner Brücke (A 643) ist die nächste feste Rheinquerung.

Für das Aartal ist die B 54 von großer Bedeutung, sie wird auch Aarstraße genannt und verläuft parallel zur Aartalbahn, dem Aartal-Radweg und dem Aar-Höhenweg. Im weiteren Verlauf führt die Straße über die Eiserne Hand und überwindet hier den Taunushauptkamm in 423 Meter Höhe. Von Limburg, Diez und Holzheim soll eine Südumgehung gebaut werden. Zusätzlich befasst sich eine vom Landrat eingesetzte Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Verkehrssituation im Aartal mit Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms, der besonders durch Motorräder und LKW hervorgerufen wird⁴.

2.4.2 SPNV

Das Kreisgebiet ist durch mehrere Bahnlinien an das überregionale Schienennetz angebunden. Zum einen durch die rechte Rheinstrecke, sie verläuft von Koblenz über Rüdesheim am Rhein und Wiesbaden nach Frankfurt am Main, und zum anderen durch die Main-Lahn-Bahn zwischen Frankfurt-Limburg und der Schienestrecke Niedernhausen-Wiesbaden (Ländchesbahn). Die ICE-Schnellfahrtrasse Köln-Frankfurt lässt sich nur über die ICE-Haltepunkte Wiesbaden Hbf., Mainz Hbf., Frankfurt (Main) Hbf. sowie Limburg Süd und Koblenz Hbf. erreichen. Seit der Stilllegung der Aartalbahn gibt es keine SPNV-Verbindung mehr im Aartal.

Im Zuge des demografischen Wandels ist eine zunehmende Konzentration der Arbeitsplätze und Wohnstätten in den großen Zentren zu erwarten. Dies bedingt eine Zunahme der Verkehrsnachfrage auf den Verbindungsachsen zwischen diesen Städten. Dies macht eine Stärkung der schnellen Verkehre über längere Distanzen zur Verbindung der wichtigsten Zentren notwendig.

Seit der Einstellung des Fahrbetriebs wird deshalb eine Reaktivierung der Aartalbahn als SPNV-Strecke in Erwägung gezogen. Eine im Jahr 2005 durchgeführte Studie konnte eine Reaktivierung der gesamten Aartalbahn für den SPNV jedoch nicht als volkswirtschaftlich positiv bewerten. Die Reaktivierung des rheinland-pfälzischen Abschnitts Zollhaus - Diez (- Limburg) wurde 2008 in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wiederum positiv bewertet. Diese wurde im Jahr 2016 aktualisiert und kam zu dem Ergebnis, dass nur eine Reaktivierung der Aartalbahn bis Hahnstätten volkswirtschaftlich sinnvoll und einer Reaktivierung bis Zollhaus vorzuziehen ist.

Aktuell plant das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz einen SPNV-Betrieb auf der Aartalbahn durch Dieseltriebwagen und neben der Reaktivierung der bestehenden Bahnhöfe die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte in Niederneisen, Holzheim und Freindiez. Mit Stand Juli 2016 ist vorgesehen, den Streckenabschnitt Diez - Hahnstätten bis Dezember 2018 in Betrieb zu nehmen. Die Fortführung von Hahnstätten bis Zollhaus hat sich aufgrund größerer Investitionen (u. a. in zwei Bahnübergänge) als zu kostenintensiv herausgestellt und wird nicht weiter verfolgt. Durch die Reaktivierung gewinnt der ÖPNV im nördlichen Aartal an Attraktivität. Insgesamt werden laut Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Mai 2016 je nach Variante bis zu 250 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag (zuzüglich Besucher des Botanischen Gartens) prognostiziert.

⁴ Wiesbadener Kurier, 28.01.2016

Aufgrund dieser Entwicklungen erscheint eine durchgängige Inbetriebnahme der Aartalbahn unwahrscheinlich. Die größten Potenziale für einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb werden im südlichen Streckenteil im Bereich Bad Schwalbach - Taunusstein - Wiesbaden gesehen.

Ausgehend von der positiven Bewertung für den Streckenabschnitt in Rheinland-Pfalz erfolgte auch für den hessischen Streckenteil (Wiesbaden-Zollhaus) im Jahr 2009 durch das Büro PTV Planung Transport Verkehr AG eine Szenarienbetrachtung, bei der die Kostenermittlung auf Basis eines Ausbaus nach dem Standard „NE-Bahnen“ erfolgte. Dabei unterstellt die Untersuchung, dass die nördliche Aartalbahn (Rheinland-Pfalz) und die südliche Aartalbahn (Hessen) künftig eine betriebliche Einheit bilden werden und die Infrastruktur gleiche Standards erfüllt. Bei keinem der untersuchten Mitfälle konnte allerdings ein Nutzen-Kosten-Quotient größer als 1 erreicht werden. Erst mit Vorab-Investitionen zum Ausbau des Museumbahnbetriebs wird ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1 erreicht.

Eine Reaktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn kann sich dennoch positiv auf eine Kosten-Nutzen-Beurteilung auswirken, sodass es lohnenswert erscheint, auf diesem Weg die neuerliche Einführung eines SPNV-Betriebs auf der Aartalbahn zu prüfen.

2.4.3 ÖPNV

Insgesamt verkehren 60 Buslinien im Rheingau-Taunus-Kreis, die durch über 20 Verkehrsunternehmen im Auftrag der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) als die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Rheingau-Taunus-Kreises durchgeführt werden.

Da eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen im Kreisgebiet kaum zu gewährleisten ist, orientiert sich das gesamte ÖPNV-Angebot im Rheingau-Taunus-Kreis stark am Schülerverkehr. Die wichtigen täglichen Verkehrsziele sind die Mittelzentren im südlichen Bereich des Landkreises und dem Oberzentrum Landeshauptstadt Wiesbaden, während den Unterzentren eine vergleichsweise geringe Bedeutung zukommt.

Das Fahrtenangebot ist stark nachfrageorientiert ausgerichtet. Dies bedeutet neben einem hohen Fahrtenangebot mit Verstärkerfahrten im Schülerverkehr gibt es zwischen den Schülerverkehrsspitzen überwiegend einzelne Fahrten und ein Rufbusangebot in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden. In der Konsequenz sind überwiegend nur die Buslinien vertaktet, die das Ziel Wiesbaden haben oder ein Fahrtenangebot zwischen den Mittelzentren gewährleisten.

Die Haltestellen, an denen eine Verknüpfung zu einzelnen Linien oder dem Schienenverkehr stattfinden, sind besonders frequentiert (1.000 Fahrgastbewegungen am Tag oder mehr). Im Einzelnen sind dies neben dem Hauptverknüpfungspunkt Hauptbahnhof Wiesbaden: Niedernhausen Bahnhof, Idstein Bahnhof, Eltville Bahnhof, Geisenheim Bahnhof, Rüdesheim (Rhein) Bahnhof, Geisenheim Ursulinen, Idstein Busbahnhof, Neuhaus Mitte, Bad Schwalbach Kurhaus sowie Taunusstein Hahn Busbahnhof.

Für die Aartalbahn sind die folgenden Haltepunkte wichtige Verknüpfungspunkte, an denen sich mindestens zwei Buslinien treffen:

- Hauptbahnhof Wiesbaden
- Taunusstein-Eiserne Hand
- Hahn-Wehen Busbahnhof
- Kettenbach Bahnhof
- Rückershausen Im Aargrund

Hier verkehren die Hauptlinien

- 274 (30'-Takt, Bad Schwalbach - Taunusstein - Wiesbaden)

und die Ergänzungslinien

- 207 (ohne Taktverkehr, Rückershausen - Breithardt - Bad Schwalbach)
- 245 (60'-Takt, Rückershausen - Michelbach - Breithardt - Hahn - Wiesbaden)
- 567 (einzelne Fahrten ohne Taktverkehr, Limburg ZOB Nord - Diez - Hahnstätten - Rückershausen - Michelbach)

Alle weiteren Routen werden entweder durch Rufbuslinien mit flexiblen Linienwegen oder durch Schülerverkehre bedient. Dies ermöglicht eine Verknüpfung der Aartalbahn an den vorgenannten Haltepunkten mit dem ÖPNV und bedingt eine gezielte Abstimmung der Fahrpläne.

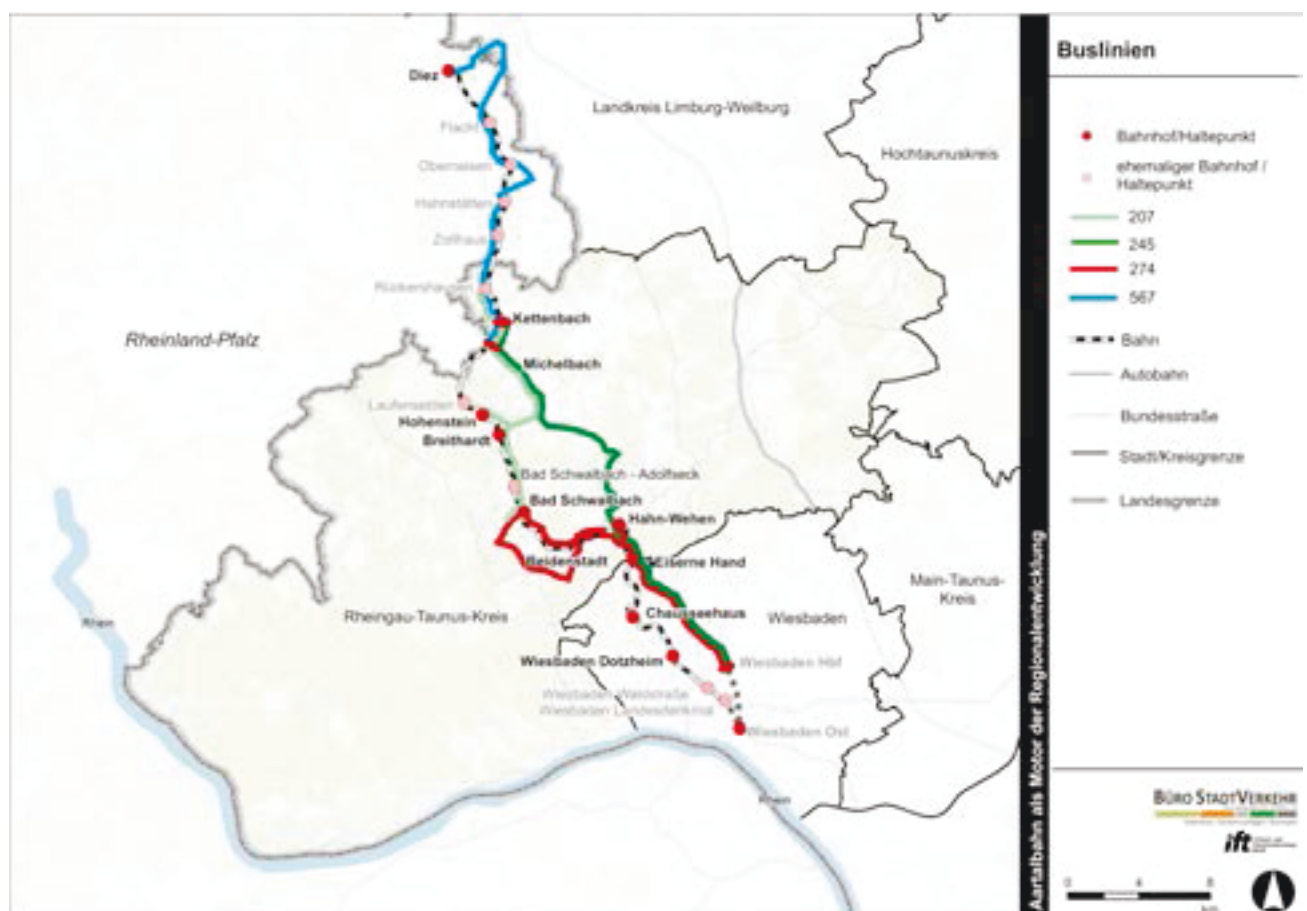


Abb. 2.4.3-1: Buslinien im Aartal (eigene Darstellung)

Der gemeinsame Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises aus dem Jahr 2015 empfiehlt im Falle einer Reaktivierung der Aartalbahn für den SPNV auf dem rheinland-pfälzischen Streckenteil die Anbindung Aarbergens an diese Strecke zu verbessern. Dies könnte durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots der Linien 245 bzw. 567 von Aarbergen nach Hahnstätten getestet werden.

Da die Reaktivierung des Streckenabschnitts Diez - Hahnstätten für den SPNV erst bis Dezember 2018 erfolgen wird, wird der Linie 567 zudem eine bedeutende Rolle als Zubringerverkehr von Gästen aus Rheinland-Pfalz zur Landesgartenschau zukommen. Eine Verknüpfung mit der Linie 207 ab Rückershausen bis nach Bad Schwalbach sollte hier angestrebt werden.

2.5 Tourismus, Freizeit und Kultur

Der Rheingau-Taunus-Kreis liegt im Südwesten Hessens und umfasst den überwiegenden Teil der Tourismusregion Rheingau (und zusätzlich noch Flörsheim am Main, Hochheim, Wiesbaden) sowie Teile der Tourismusregion Taunus. Mit 1,2 Millionen Übernachtungen gehört er zu den übernachtungsstärkeren Kreisen Hessens. Die Großstädte im Rhein-Main-Gebiet (insbesondere Wiesbaden, Frankfurt/Main, Mainz) liegen in direkter Nähe und sind schnell erreichbar.

Damit ist das Aartal als Teil des Rheingau-Taunus-Kreises gleichzeitig auch Teil von zwei hessischen Destinationen, die in Hessen nach dem dortigen, sog. Drei-Ebenen-Modell zusammen mit der Landes- und TAG (= interkommunale touristische Arbeitsgemeinschaften)/Ortsebene mit funktionalen Partnern und Leistungsanbietern im Tourismus zusammenarbeiten. Für die Destination Rheingau ist die Rheingau-Taunus Kultur und Tourismus GmbH (RTKT) in Oestrich-Winkel und für die Destination Taunus der Taunus Touristik Service e. V. (TTS) in Oberursel zuständig. Die Ziele des Drei-Ebenen-Modells sind die Bündelung von finanziellen und personellen Ressourcen sowie die stärkere Wahrnehmung und Positionierung am Markt (vgl. Tourismuspolitischer Handlungsrahmen Hessen 2015, S.12 ff.).

Diese Lage zwischen zwei bekannten und profilierten Tourismusregionen Hessens ist für das Aartal problematisch. Der Kreis ist zwar Gesellschafter bei der RTKT, bei der sich aber die wenigsten Gemeinden gut aufgehoben fühlen, weil sie sich nicht dem Rheingau zugehörig fühlen. Entsprechend wurde auf Kreisebene beschlossen, dass sich die Kommunen des Aartals dem TTS anschließen sollen. Dieser Wechsel wurde aber insbesondere von den beiden wichtigsten Tourismusgemeinden, den beiden Heilbädern Schlangenbad und Bad Schwalbach nicht vollzogen. Beide Heilbäder arbeiten aber bilateral eng zusammen. Somit sind nur Teile der Gemeinden im Aartal Mitglied beim TTS. Zwar sehen sich die meisten Kommunen als Teil des Taunus an, allerdings ist der Sitz der TTS in Oberursel räumlich sehr weit entfernt und die bisherige Zusammenarbeit noch nicht eingespielt. Zudem ist der Kreis dort nicht Gesellschafter. Eine funktionierende TAG-Ebene, die im Aartal die Tourismusentwicklung interkommunal koordiniert, gibt es (leider noch) nicht. Entsprechend ist der Einfluss der Aartal-Kommunen auf die hessische Destinationsebene und damit auch auf die Landesebene sehr gering, was ein zentrales Hemmnis für Tourismusentwicklung darstellt.

Dies ist umso bedauerlicher, da gerade im Gegensatz zum touristisch profilierten Rheingau der Taunus im Bereich des Aartals bislang klar abfällt.

Daher hat sich die auch im Tourismus traditionell bestehende enge Verflechtung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und der Region in den letzten Jahren abgeschwächt. Die Wiesbadener Bevölkerung orientiert sich bei ihren regionalen Freizeit-, Kultur- und Ausflugsaktivitäten inzwischen stärker zum Rheingau und/oder Hochtaunus hin. Ähnliches gilt für die städtische Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet insgesamt. Auch der Übernachtungstourismus stagniert seit Jahren.

Entsprechend nutzt die Region ihr Potenzial für Wander- und Radtourismus zu wenig, obwohl sie sich durch eine attraktive Natur- und Kulturlandschaft mit in den letzten Jahren ausgebauten bzw. im Ausbau befindlichen touristischen Routen auszeichnet. Traditionell stehen im Aartal der Kur- und Gesundheitstourismus durch die beiden bekanntesten und nachfragestärksten Tourismusorte, die beiden Heilbäder Bad Schwalbach (auch Kneipp-Heilbad) und Schlangenbad, im Vordergrund. Beide Heilbäder haben sich jedoch durch die Gesundheitsreformen der letzten beiden Jahrzehnte einem intensiven Strukturwandel unterziehen müssen, dessen Folgen bis heute nicht abgeschlossen sind. Dies gilt gerade für Bad Schwalbach mit massiven Nachfragerückgängen in den letzten Jahren. Aus diesem Grund hat sich Bad Schwalbach um die Ausrichtung einer Landesgartenschau beworben, um mit massiven und geförderten Investitionen in die kurörtliche Infrastruktur entscheidende Entwicklungsimpulse zur Überwindung der Folgen des Strukturwandels im Kur- und Gesundheitstourismus realisieren zu können. Mit der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 sind also große Hoffnungen zur Revitalisierung dieses traditionsreichen Kurortes verbunden.

Das Motto der Landesgartenschau (LGS) Bad Schwalbach 2018 „Natur erleben. Natürlich leben.“ verdeutlicht aber auch den regionalen Entwicklungsansatz dieser Großveranstaltung. Verbunden mit den zahlreichen Investitionen in die kurörtliche und regionale Infrastruktur sollen die Besucherströme hunderttausender Besucher eine nachhaltige Revitalisierung des Tourismus im gesamten Aartal auslösen. Die LGS muss als Impuls genutzt werden, um die gesamte Region einem großen Publikum zu präsentieren und bekannter zu machen sowie die dabei aufgebauten professionellen Vermarktungsstrukturen fortzuführen. Ein zentrales Projekt, das mit der LGS initiiert und langfristig fortgeführt werden soll, ist die Reaktivierung der Aartalbahn als zukünftig zentrale und vernetzende Besucherattraktion.

Die mit der LGS und Aartalbahn geplante Tourismusentwicklung kann als beispielhafte Umsetzung des Tourismuspolitischen Handlungsrahmens Hessen 2015 angesehen werden, weil hierbei insbesondere direkt an den künftigen Leitlinien der Tourismusentwicklung angesetzt wird, beispielsweise über eine stärkere Fokussierung durch ein stärkeres Zielgruppen- und quellmarktorientiertes Themenmarketing, die Profilbildung durch mehr Zuspitzung in den Profithemen Natur- und Landerlebnis sowie Wellness oder eine stärkere Regionalität mit einzigartigeren Destinationen. Zudem werden hiermit besonders die Profithemen gestärkt, die national im Primärmarkt (Kurzreise bis 180 Min. Entfernung) intensiver vermarktet werden sollen (vgl. Tourismuspolitischer Handlungsrahmen Hessen 2015, S. 18ff.).

Die Analyse der touristischen Ausgangssituation mit Darstellung des relevanten Tourismus-, Freizeit- und Kulturangebotes im Aartal, Nachfrageentwicklung, Wettbewerbssituation sowie zu berücksichtigende Trends bei der zukünftigen Tourismusentwicklung im Aartal wird in Kapitel 3 im Detail vorgenommen und mit einer Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT-Analyse) einer tieferen Bewertung unterzogen.

2.6 Aartalbahn

Die preußische Staatsbahn eröffnete zwischen dem 01.06.1870 und dem 15.11.1889 unter der Bezeichnung „Langenschwalbacher Bahn“ eine 53,7 Kilometer lange Eisenbahnlinie zwischen Wiesbaden und dem Raum Limburg über den Taunuskamm und durch das Aartal. Die heute als Aartalbahn bezeichnete Eisenbahn ist durchgehend eingleisig und nicht elektrifiziert, ihre Spurweite beträgt 1.435 mm (Normalspur). Bahnhöfe, in denen Zugbegegnungen möglich sind, befinden sich unter anderem in Wiesbaden-Dotzheim, Hahn-Wehen, Bad Schwalbach, Hohenstein, Kettenbach und Zollhaus. Der Oberbau ist zum Großteil mit Stahlschwellen ausgeführt. Die Strecke der Aartalbahn zeichnet sich neben engen Kurven und enormen Steigungen (34‰) durch eine Trassierung, die ohne aufwendige Tunnel- und Viaduktbauten auskommt und weitere spezielle Anpassungen (u. a. enge Kurvenradien bei gleichzeitig hohem Anspruch an Geschwindigkeit und Laufruhe) aus.

Die Aartalbahn etablierte sich im ausgehenden 19. Jahrhundert als „Fürsten- und Bäderbahn“ und wurde darüber hinaus lange Zeit für den Transport von Bergbauprodukten (Kalkwerke Schaefer, Oberneisen und Michelbacher Hütte in Kettenbach) genutzt. Auch wurde Wein vom Bahnhof Wiesbaden Ost zur Sektkellerei Henkell am ehemaligen Bahnhof Landesdenkmal transportiert. Nach dem Ende des ersten Weltkriegs wurde bis in die 1980er-Jahre ein SPNV-Betrieb gewährleistet. Am 25.09.1983 stellte die Deutsche Bundesbahn den Verkehr im Streckenabschnitt Wiesbaden - Bad Schwalbach ein, am 27.09.1986 folgte die Betriebseinstellung zwischen Bad Schwalbach und Kettenbach, im Jahr 2000 die Einstellung des Betriebs zwischen Kettenbach und Diez.



Abb. 2.6-1: Aartalbahn bei Bleidenstadt (1992)⁵

⁵ Quelle: Klaus Kopp (2009). Langenschwalbacher Bahn (Aartalbahn). Zur Geschichte der berühmten Bäderbahn des Nassauer Landes.

Am 28.08.1987 wurde der hessische Teil der Aartalbahn aufgrund ihrer einmaligen Trassierung und ihrer sozialgeschichtlichen Bedeutung als Fürsten- und Bäderbahn einschließlich der Bahnhofsgebäude, Stellwerke, Gleisanlagen und technischen Einrichtungen (Signale, Schranken, etc.) unter Denkmalschutz gestellt und gilt als „Hessens längstes Denkmal“.

Unmittelbar nach der Einstellung des Linienverkehrs der Deutschen Bundesbahn etablierte im Jahr 1986 die Nassauische Touristik-Bahn e. V. (NTB) einen Tourismus- und Museumsbahnbetrieb zwischen Wiesbaden-Dotzheim über Bad-Schwalbach nach Hohenstein auf der Aartalbahn. Ausgangspunkt der Museumsbahn war aus südlicher Richtung der Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim, hier ist im ehemaligen Stationsgebäude ein Museum zur Nassauischen Eisenbahngeschichte untergebracht. Die NTB nutzte dabei etliche restaurierte eigene historische Eisenbahnfahrzeuge (z. B. Dampflok 50 und Diesellok MaK 650 D) sowie Fremdfahrzeuge. Aufgrund defekter Weichen in den Bahnhöfen von Hohenstein und Bad Schwalbach sowie eines Brückenschadens hinter dem Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim (Flachstraße) ist der Museumsbahnbetrieb seit dem Jahr 2009 bis auf weiteres eingestellt.

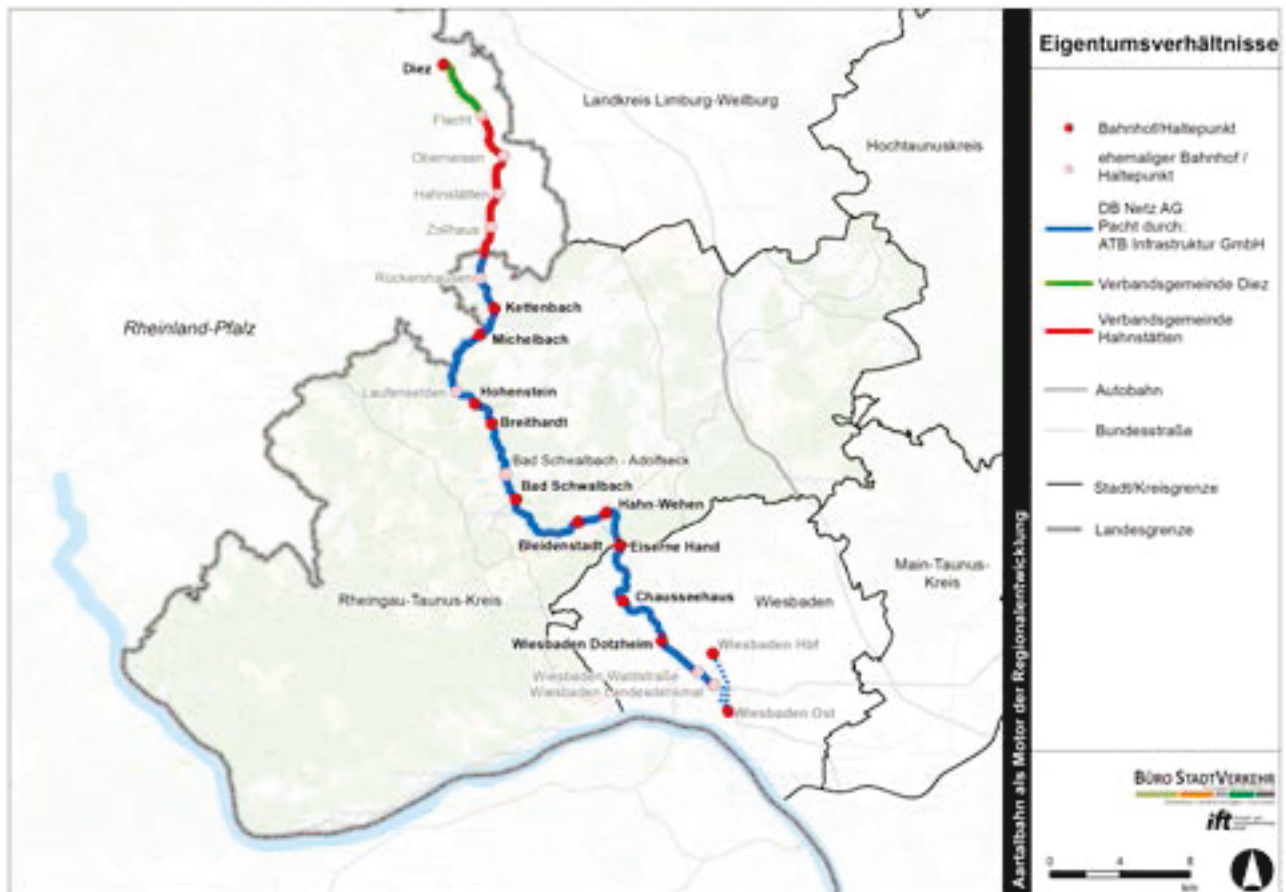


Abb. 2.6-2: Eigentumsverhältnisse Aartalbahn (eigene Darstellung)

Der südliche Teil der Aartalbahn von Wiesbaden bis zur nördlichen Grenze des Rheingau-Taunus-Kreises wurde von 2004 bis Oktober 2014 von der DB Netz AG an die Wiesbadener Verkehrsgesellschaft ESWE verpachtet.

Die NTB hat inzwischen über ihr Tochterunternehmen Aartalbahn Infrastruktur GmbH (ATB) die Aartalbahn in Hessen von der Deutschen Bahn AG seit dem 1. November 2014 gepachtet. Die ATB hat ihrerseits die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) mit dem Infrastrukturmanagement beauftragt, sie stellt den Eisenbahnbetriebsleiter.

Der nördliche Abschnitt Rückershausen-Diez, der in Rheinland-Pfalz liegt, wurde 2012 von den Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten gekauft. Auf dem Abschnitt Aarbergen über Hahnstätten und Flacht nach Diez an der Lahn, bietet der Arbeitskreis Aartalbahn e. V. ganzjährig auf einer Strecke von zweimal rund 20 Kilometern Fahrten mit Handhebeldraisinen an. Diese Fahrten erfreuen sich besonderer Beliebtheit und ziehen pro Jahr rund 4.000 Fahrgäste an.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (2016) kam zu dem Ergebnis, dass eine Reaktivierung der Aartalbahn auf dem rheinland-pfälzischen Abschnitt von Diez bis Hahnstätten volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz plant bis Dezember 2018 einen Betrieb auf der Aartalbahn durch Dieseltriebwagen und neben der Reaktivierung der bestehenden Bahnhöfe die Errichtung zusätzlicher Haltepunkte in Niederneisen, Holzheim und Freindiez (siehe auch Kapitel 2.4.2).

Das Büro PTV Planung Transport Verkehr AG konnte im Jahr 2009 in einer Szenarienbetrachtung für den hessischen Streckenteil bei keinem der untersuchten Mitfälle einen Nutzen-Kosten-Quotient größer als 1 erreichen.

Erst mit Vorab-Investitionen zum Ausbau des Museumbahnbetriebs wird ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1 erreicht. Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat mit einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 17. Juli 2014, den Betrieb der Aartalbahn auf der Strecke Wiesbaden-Dotzheim bis Taunusstein wieder aufnehmen zu wollen, bereits ein erstes Signal für die Reaktivierung im hessischen Streckenteil gefasst. Auch der Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises hat mit einigen Beschlüssen die Weichen zur Reaktivierung der Aartalbahn gelegt.

3 Touristische Bedeutung des Aartals

3.1 Analyse

3.1.1 Einzugsgebiet

Die Anzahl der Einwohner im Einzugsgebiet der Aartalbahn ist die wichtigste Determinante des Marktpotenzials für Tagesbesuche und kürzere Reisen in den hessischen Teil des Aartals. In diesem Zusammenhang wurde hier ein Radius von maximal 120 Minuten Fahrzeit als relevanter Einzugsbereich veranschlagt. Als Ausgangspunkt wurde Bad Schwalbach gewählt, da diese die Kreisstadt des hier relevanten Rheingau-Taunus-Kreises ist und auch mittig der Strecke liegt. Dieser Bereich ist in Abb. 3.1.1-1 dargestellt, die sich daraus ergebenden Bevölkerungs- und Kaufkraftpotenziale sind in Abb. 3.1.1-2 dargestellt. Insgesamt lässt sich festhalten:

- Das Einzugsgebiet von 120 Minuten erstreckt sich nördlich bis nach Köln, in östlicher Richtung bis nach Würzburg, südlich bis nach Karlsruhe und Heilbronn und in westlicher Richtung bis Saarbrücken.
- Im Einzugsgebiet bis 60 Autominuten ist Bad Schwalbach, stellvertretend für das hessische Aartal, für über vier Millionen Menschen erreichbar.
- Im engeren und besonders wichtigen Einzugsgebiet für Tagesausflüge von bis zu 30 Minuten liegt die Landeshauptstadt Wiesbaden. Es ist dementsprechend mit ca. 363.000 Menschen dicht bevölkert.

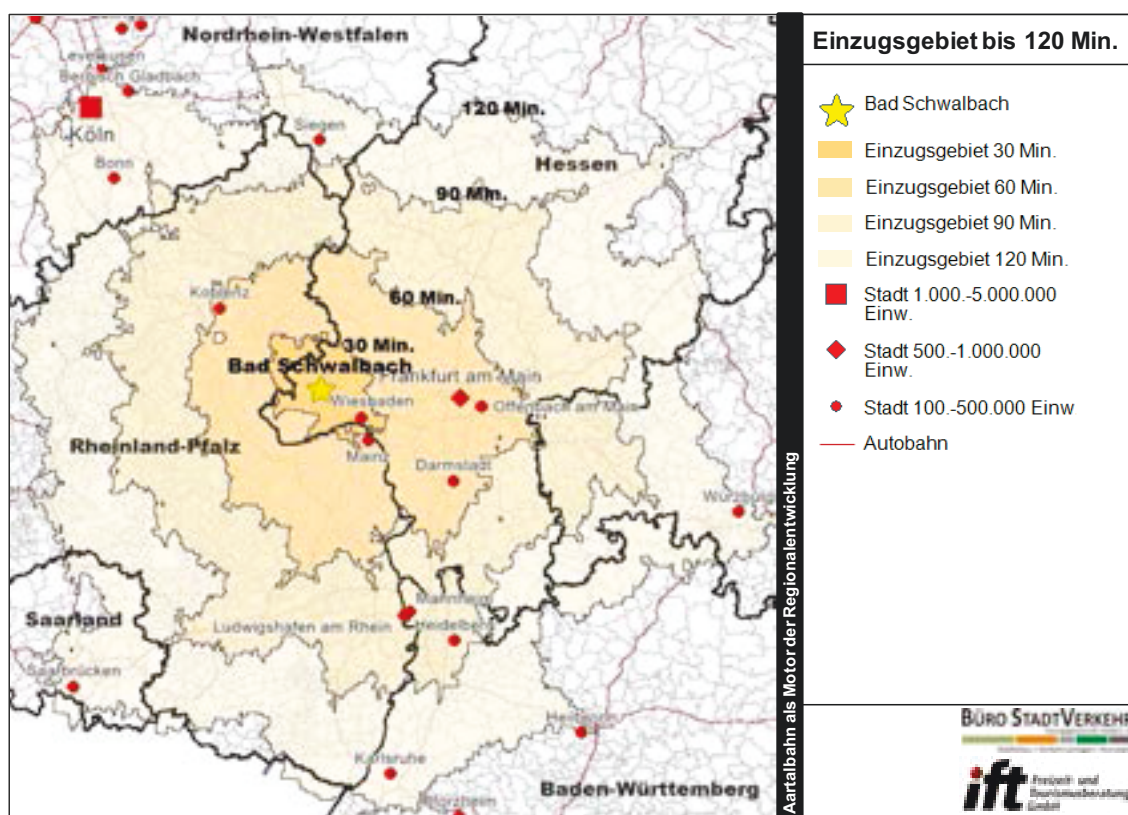


Abb 3.1.1-1: Einzugsgebiet Aartalbahn ausgehend von Bad Schwalbach (120 Min.)⁶

⁶ Quelle: Eigene Berechnungen ift GmbH 2016; Datengrundlage GfK GeoMarketing

Radius in Min.	Einwohner	Einwohner kumuliert	Haushalte	Haushalte kumuliert	Kaufkraft- summe in Mio. EUR	Kaufkraftsum- me in Mio. EUR kumuliert
30	362.813	362.813	179.236	179.236	8.895	8.895
60	3.743.504	4.106.317	1.835.785	2.015.021	92.466	101.361
90	4.118.660	8.223.977	1.956.668	3.971.689	91.706	193.067
120	5.966.818	14.190.795	2.887.491	6.859.180	133.631	326.698

Abb. 3.1.1-2: Einzugsgebiet Aartalbahn ausgehend von Bad Schwalbach

3.1.2 Touristisches Angebot

Für das touristische Angebot sind sowohl die Beherbergungs- als auch die Freizeitmöglichkeiten, der Einzelhandel und die Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung.

Beherbergungsangebot

Laut Statistischem Landesamt Hessen, das heißt meldepflichtiger Betriebe mit zehn oder mehr Betten, gab es im Juli 2016 insgesamt 10.762 Schlafgelegenheiten verteilt auf 176 Betriebe im Rheingau-Taunus-Kreis. Im Vergleich zu den vorherigen Jahren ist weder ein positiver noch negativer Trend zu verzeichnen. Die durchschnittliche Auslastung dieser Beherbergungsbetriebe liegt bei 41,7 Prozent (+0,8 Prozent im Vergleich zu Juli Jahr 2015). Neben den 176 gemeldeten Beherbergungsbetrieben gibt es im Rheingau-Taunus-Kreis eine große Anzahl statistisch nicht erfasster Betriebe mit 10 oder weniger Betten (ca. 149) sowie Campingplätze und Reisemobilstellplätze, die ebenfalls nicht in der amtlichen Statistik enthalten sind.

Im Aartal bzw. entlang der Aartalbahnstrecke (unter 10 km Entfernung) und dem Aartalradweg gibt es keinen zertifizierten Bett+Bike-Betrieb und keine Gastgeber Wanderbares Deutschland entlang der Aartalbahn bzw. dem Aar-Höhenweg.

Zudem haben die Angebotstiefe sowie die -qualität sowohl der Beherbergungs- als auch die Gastronomiebetriebe in den letzten Jahren stark nachgelassen, dass es u. a. zu viele Betriebsaufgaben oder -wechseln gekommen ist.

Lediglich 82 der insgesamt 352 gewerblichen und nicht-gewerblichen Beherbergungsbetriebe liegen in der relevanten Region. Dementsprechend liegt der Schwerpunkt der Beherbergungsangebote des Rheingau-Taunus-Kreises im nordwestlich gelegenen Taunus oder im südöstlich gelegenen Rheingau. Des Weiteren gibt es zu wenig Gastbetriebe auf dem Land.

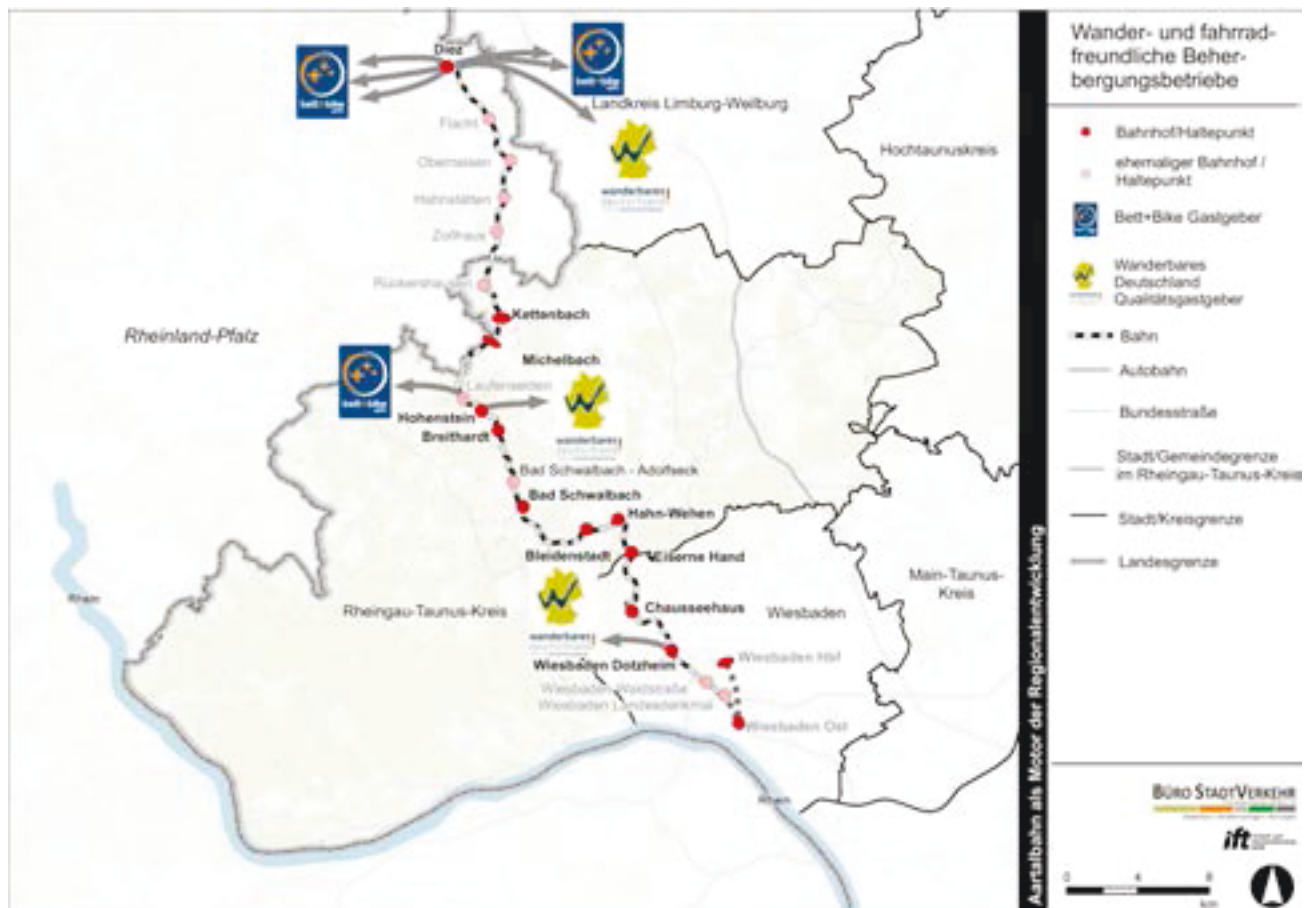


Abb. 3.1.2-1: Wander- und fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)

Freizeit- und Kulturangebote sowie Sehenswürdigkeiten

Neben einer attraktiven Natur- und Kulturlandschaft, die durch den ca. 81.000 ha großen Naturpark Rhein-Taunus als Raum für Ruhe und Entschleunigung geprägt ist, hat der Rheingau-Taunus-Kreis weitere Freizeit- und Kulturangebote sowie Sehenswürdigkeiten zu bieten. Auf der einen Seite ist der Kreis geprägt vom Rheingau mit seinen zahlreichen Burgen, Schlössern und Klöstern sowie dem Rhein, dem Weinbau und dem UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal, auf der anderen Seite im Untertaunus durch die traditionsreichen und bekannten Heilbäder Bad Schwalbach und Schlangenbad und das UNESCO-Welterbe Limes. Doch das Aartal steht gerade aufgrund seiner Lage im Schatten der beiden bekannten und profilierten Tourismusregionen Rheingau und Hochtaunus. Zwar finden sich im Aartal viele gute und interessante Solitärangebote oder -attraktionen, wie eine historische Mühlendichte und zahlreiche Museen, jedoch fehlt es an Angeboten mit überregionaler Ausstrahlung, Qualität und Vernetzung zwischen den Anbietern sowie an Schlechtwetterangeboten.

Das Veranstaltungsprogramm des Kreises umfasst neben zahlreichen kleinen Veranstaltungen auf Gemeindeebene größere, jährlich stattfindende Veranstaltungen mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Einige der bedeutendsten jährlichen Veranstaltungen im Rheingau-Taunus-Kreis sind im Folgenden genannt:

- Fahr zur Aar - autofrei und Spaß dabei!
- Aarbergen - Bayerisches Fest

- Bad Schwalbach - Weinfest
- Bad Schwalbacher Sommernachtsfest
- Weinfest im Schloss Wehen
- Erlebnistag im Aartal: Wandern, Radeln und Genießen
- Rückershäuser Markt

Neben diesen jährlichen Veranstaltungen findet im Jahr 2018 die Landesgartenschau Hessen in Bad Schwalbach, die ein überregionaler Besuchermagnet sein wird, statt (weitere Informationen siehe Punkt „Relevante Planungen mit Fokus auf die Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018“).

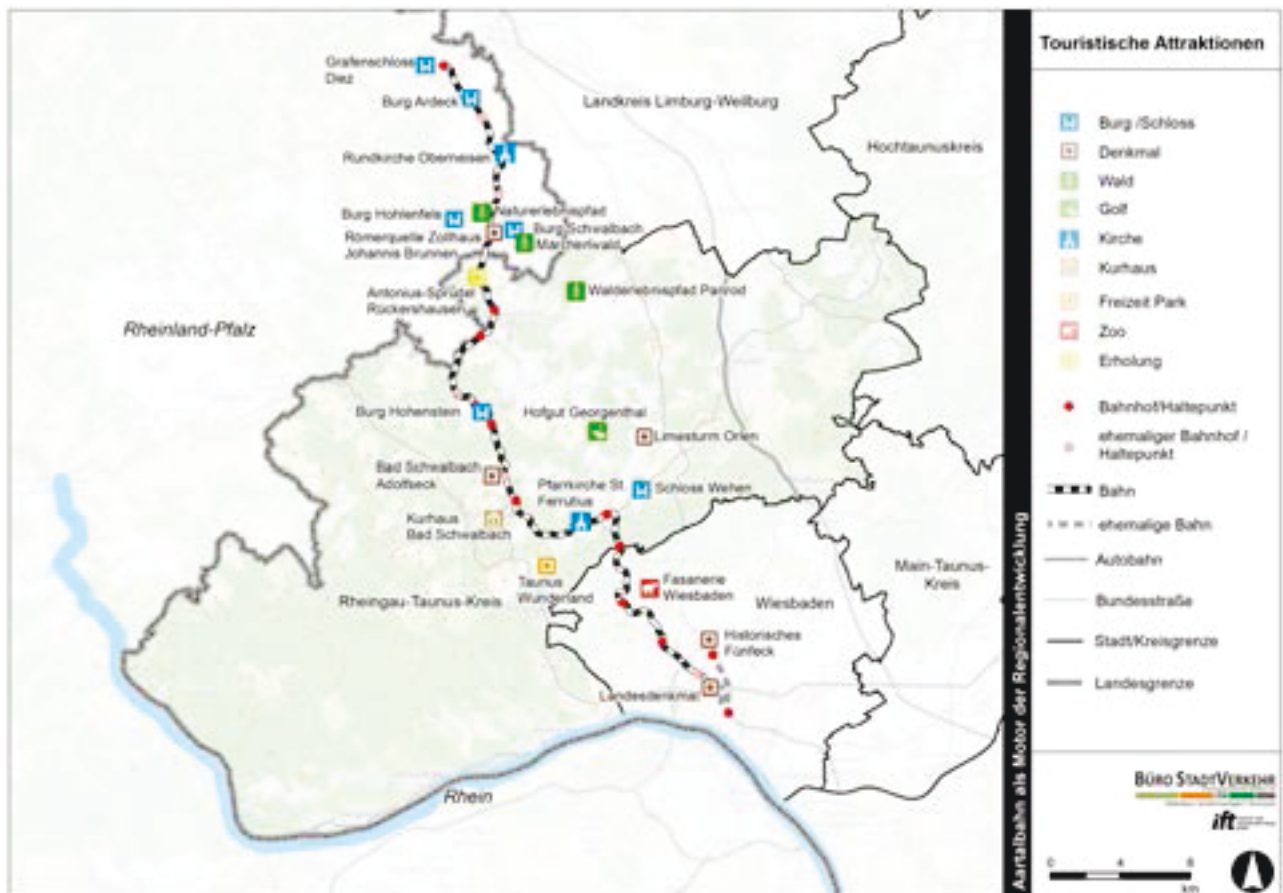


Abb. 3.1.2-2: Touristische Attraktionen entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)

Zurzeit verfügt das Aartal über keine überregional wirkende Tourismusattraktion und somit fehlt eine Alleinstellung. Mit der Reaktivierung der Aartalbahn als „längstes Denkmal in Hessen“ würde das Aartal jedoch ein starkes Alleinstellungsmerkmal bekommen. Trotz hohem investitionsbedarf bei sukzessivem Aufbau hat die Aartalbahn ein starkes touristisches Entwicklungspotenzial. Durch die mit der Aartalbahn reaktivierte historische Verbindung zu Wiesbaden könnte die Verflechtung zur Landeshauptstadt wieder hergestellt werden, sodass die Wiesbadener Bevölkerung sich bei regionalen Freizeit-, Kultur- und Ausflugsaktivitäten wieder stärker Richtung Aartal orientiert.

Eine detaillierte Auflistung aller touristischen Angebote in den Bereichen Kulinarik/Gastronomie, Sport, Kultur, Beherbergung, Besucherattraktionen, Events, Verleih, Führungen, Kur/Wellness, Information und Freizeitparks wurde in einer elektronischen und vergleichenden Angebotsdatenbank „Aartal“ eingepflegt und steht für vertiefende Informationen auf Anfrage beim Gutachterbüro *ift* zur Einsicht zur Verfügung.

Wander- und Radwegeinfrastruktur

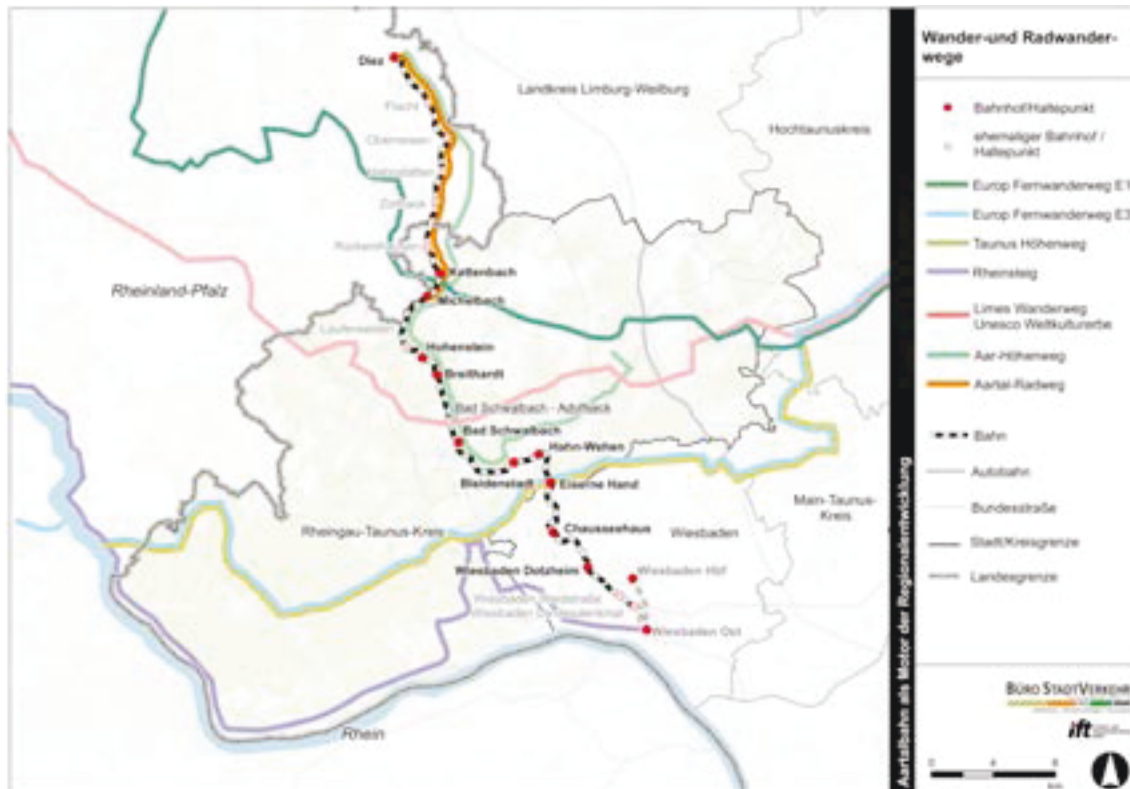


Abb. 3.1.2-3: Wander- und Radwege entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)

Im Rheingau-Taunus-Kreis gibt es eine tourismusspezifische Wander- und Radwegeinfrastruktur, die von großer Bedeutung ist. Im Folgenden sind die wichtigsten Wander- und Radwege genannt:

- Der Aartal-Radweg (Rad- und Wanderweg 42 km) und Aar-Höhenweg (Wanderweg 62 km) laufen direkt entlang der Aartalbahnstrecke.
- Die Europäischen Fernwanderwege E1 (Wanderweg 1.900 km) und E3 (Wanderweg 6.950 km) sowie der Qualitätswanderweg „Limeserlebnispfad Untertaunus“ kreuzen die Aartalbahnstrecke im Kreisgebiet. Der Taunus-Höhenweg (Wanderweg 142 km, auch etappenweise Teil des Europäischen Fernwanderweges E3) verläuft durch das Kreisgebiet, kreuzt aber die Aartalbahnstrecke kurz hinter der Stadtgrenze Wiesbadens.
- Innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises im Teil des Rheingau verläuft der Rheinsteig (Wanderweg 320 km).
- Zudem besteht außerhalb des Kreisgebietes Anschluss an den Rheinhöhenweg (Wanderweg 240 km, Teil des Europäischen Fernwanderweges E8), den Rheinradweg (Radweg 1.230 km) und den Lahntalradweg (Radweg 245 km).

Darüber hinaus gibt es zahlreiche regionale und lokale Rad- und Wanderwege, die sich über den gesamten Rheingau-Taunus-Kreis verteilen.

Festzustellen ist jedoch, dass es insbesondere bei den Routensystemen infrastrukturelle Schwächen gibt. Der Aartal-Radweg beispielsweise verläuft zwischen Aarbergen-Michelbach und der Abfahrt Laufenselden (vor Hohenstein) auf der Bundesstraße 54 und ist dementsprechend unterbrochen. Des Weiteren ist die Beschilderung an einigen Routen nicht ausreichend bzw. modernisierungsbedürftig.

Relevante Planungen mit Fokus auf die Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018

Im Fokus der Landesgartenschau 2018 steht Bad Schwalbach. Die Landesgartenschau muss jedoch als Impuls genutzt werden, um die gesamte Region zu präsentieren und bekannter zu machen.

„Natur erleben. Natürlich leben.“ - Das Motto der Landesgartenschau zeigt deutlich den regionalen Entwicklungsansatz. Im Rahmen der Landesgartenschau wird die kurörtliche und regionale Infrastruktur, vor allem aber in den konzeptionellen Mittelpunkt, dem historischen Kurpark, modernisiert. Somit besteht die Möglichkeit Bestehendes aufzuwerten und markante Anziehungspunkte langfristig zu erhalten sowie zukunftsfähig zu gestalten.

Da der Kurpark stark an Attraktivität verloren hat, aber durch seine Lage mit den Kurparktälern, dem angrenzenden Naherholungsgebiet und dem anschließenden weitläufigen Wander- und Hiking-Netz ein wichtiger Anziehungspunkt ist, wird er im Rahmen der Landesgartenschau grundlegend saniert, sodass ein abwechslungsreicher und multifunktionaler Erholungspark entsteht. Neben dem Kurpark und den Kurparktälern werden weitere städtische Baumaßnahmen in den anliegenden Kurparkbereichen sowie die Neugestaltung der Wandelhalle und die Sanierung der Kurhausfassade durch den Eigenbetrieb Staatsbad der Stadt Bad Schwalbach durchgeführt.

Die prognostizierten 500.000 Besucher sollen nicht nur die Lebensqualität in Bad Schwalbach, sondern auch den Tourismus erhöhen und insgesamt als Motor für das Aartal fungieren. Die Reaktivierung der Aartalbahn wäre ein weiterer Impuls und ein Alleinstellungsmerkmal der Region und würde somit die positiven Auswirkungen verstärken.

Fazit

- Das Aartal verfügt über eine attraktive Natur- und Kulturlandschaft mit Potenzial für Wander- und Radtourismus und die zwei traditionsreichen und bekannten Heilbäder Bad Schwalbach und Schlangenbad.
- Durch die Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach wird die Stadt infrastrukturellen Modernisierungen unterzogen.
- Das Aartal hat viele gute und interessante Solitärangebote bzw. -attraktionen, diese sind jedoch von Qualität und Vernetzung her stark verbesserungswürdig.
- Die Aartalbahn als „längstes Denkmal in Hessen“ hat das Potenzial ein starkes Alleinstellungsmerkmal für das Aartal zu werden, was bisher noch grundlegend fehlt.

3.1.3 Touristische Nachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis

In den letzten Jahren schwankten die Übernachtungs- und Ankunftsahlen sowie auch die Aufenthaltsdauer des Rheingau-Taunus-Kreis. Im Jahr 2015 konnten insgesamt 472.630 Ankünfte (+1,4 % im Vergleich zum Vorjahr) und knapp 1,2 Mio. Übernachtungen (-0,9 % im Vergleich zum Vorjahr) gezählt werden. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug 2015 2,5 Tage. Der Einbruch im Jahre 2012 ist dadurch zu erklären, dass seit 2012 nur noch alle Beherbergungsbetriebe mit zehn oder mehr Gästebetten und Campingplätze mit zehn oder mehr Stellplätzen (ohne Dauercampingplätze) auskunftspflichtig sind. Bis 2012 galt dies jedoch für alle bis neun oder mehr Betten bzw. Stellplätzen.

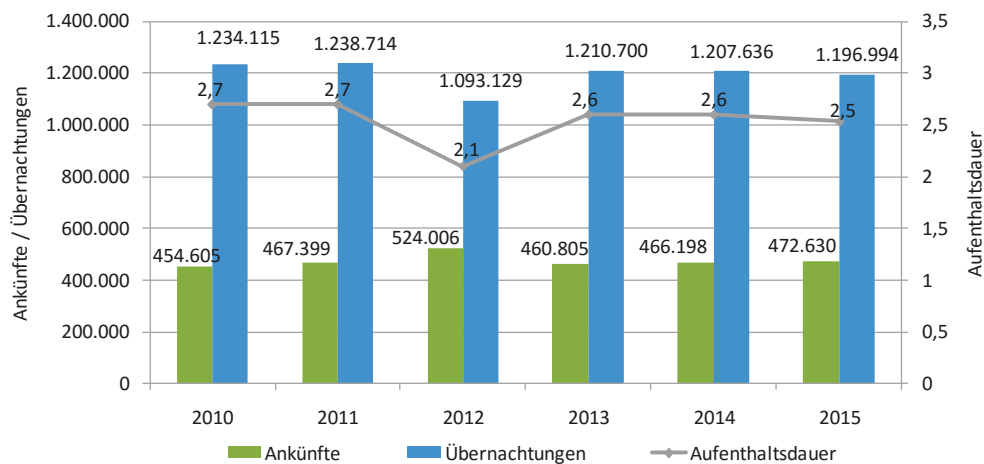


Abb. 3.1.3-1: Touristische Entwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)

Abbildung 3.1.3-2 zeigt deutliche regionale Unterschiede bei den Ankünften in den Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreis. Rüdeshcim am Rhein hat beispielsweise deutlich am meisten Ankünfte.

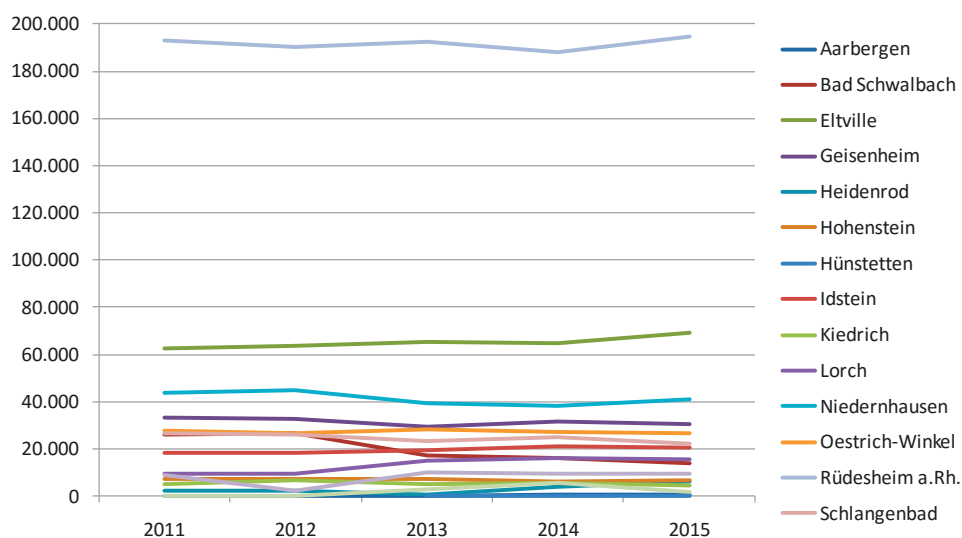


Abb. 3.1.3-2: Entwicklung der Ankünfte (2010-2015) in den Gemeinden und Städten des Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)

Betrachtet man hingegen die Übernachtungen in den einzelnen Gemeinden, zeichnet sich ein anderes Bild ab. Hier zeigt sich deutlich, dass Bad Schwalbach in den letzten Jahren stark an Übernachtungen abgenommen hat, aber aufgrund der langen Aufenthaltsdauer von 16,8 Tagen (2015) durch Gesundheits- und Kurtourismus immer noch deutlich die meisten Übernachtungen im Vergleich zu den anderen Städten und Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreises hat. Das zeigt, dass besonders Bad Schwalbach von den Einbrüchen im Gesundheits- und Kurtourismus durch die Gesundheitsreform betroffen ist.

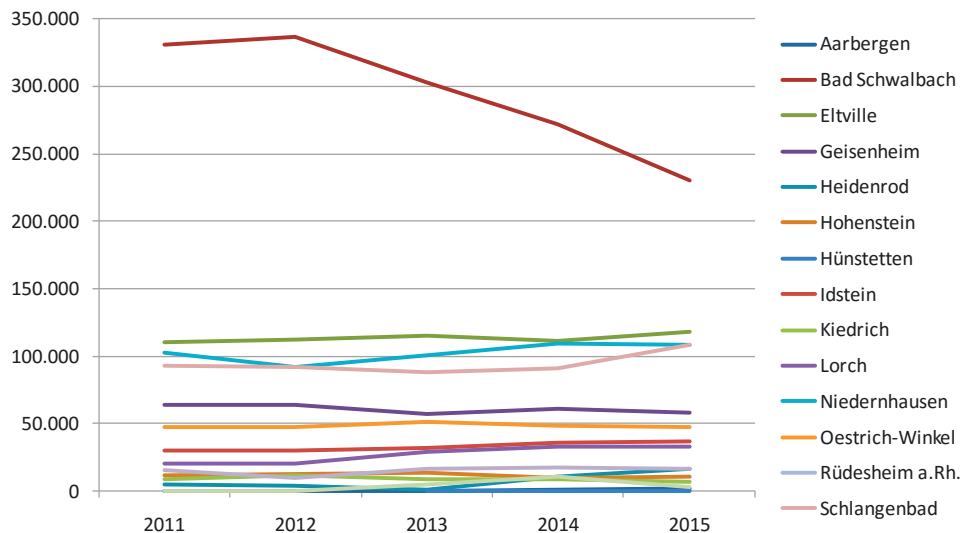


Abb. 3.1.3-3: Entwicklung der Übernachtungen (2011-2015) in den Gemeinden und Städten des Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)

Mit der Ableitung relativer Intensitätskennziffern werden gute Indikatoren ermittelt, um die Bedeutung des Tourismus für den Rheingau-Taunus-Kreis zu veranschaulichen. Zu Vergleichszwecken werden in der nachfolgenden Tabelle Ankünfte und Übernachtungen pro Einwohner für den Rheingau-Taunus-Kreis, das Land Hessen sowie den benachbarten Rhein-Lahn-Kreis gegenübergestellt.

	Rheingau-Taunus-Kreis	Rhein-Lahn-Kreis	Hessen
Einwohner (31.12.2014)	182.117	121.487	6.093.88
Betten	9.518	6.623	234.291 (2014)
Ankünfte	472.630	255.154	14.313.705
Übernachtungen	1.196.994	837.310	32.167.968
Betten pro 1.000 EW	52,3	54,5	38,5
Ankünfte pro 1.000 EW	2.595	2.100	2.349
Übernachtungen pro 1.000 EW	6.573	6.892	5.279

Abb. 3.1.3-4: Touristische Identitätskennziffern 2015

Diese Zahlen verdeutlichen, dass die touristischen Kennziffern des Rheingau-Taunus-Kreises im landesweiten Vergleich deutlich überdurchschnittlich sind. Im Vergleich zum Rhein-Lahn-Kreis gibt es im Rheingau-Taunus-Kreis weniger Betten und Übernachtungen, aber mehr Ankünfte pro 1.000 Einwohner. Insgesamt lässt dies auf eine große Bedeutung des Tourismus im Rheingau-Taunus-Kreis schließen.

Neben den Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben kommen zudem noch weitere Übernachtungen bei Verwandten oder Bekannten hinzu, die nicht in der amtlichen Statistik mit aufgenommen sind. Diese belaufen sich auf rund 0,92 Mio. Übernachtungen pro Jahr⁷.

Des Weiteren besuchen den Rheingau-Taunus-Kreis jährlich rund 5,3 Mio. Tagesgäste.

Fazit

- In den letzten Jahren ist im Rheingau-Taunus-Kreis eine leicht schwankende Ankünfte- und Übernachtungszahl sowie Aufenthaltsdauer zu verzeichnen.
- Die Ankünfte und Übernachtungen verteilen sich ungleich auf die einzelnen Städte und Gemeinden. Besonders der Kurort Bad Schwalbach verzeichnet aufgrund der langen Aufenthaltsdauer in den Übernachtungen deutlich mehr Übernachtungen als der restliche Rheingau-Taunus-Kreis.
- Bei Betten, Ankünften und Übernachtungen pro Kopf liegt der Rheingau-Taunus-Kreis deutlich über den Werten des Landes Hessen. Die Tourismusintensität ist somit überdurchschnittlich.

3.1.4 Trendanalyse

Im Folgenden werden zunächst die aus fachlicher Sicht wichtigsten Trends für die touristische Entwicklung des Aartals beschrieben und bewertet. Diese Trends treten aktuell gleichzeitig auf und überlagern bzw. widersprechen sich teilweise.

Demographie

In den Industrieländern und speziell in Deutschland wird der demographische Wandel in den kommenden Jahrzehnten so stark sein wie noch nie zuvor. Zwar wird sich die Bevölkerungszahl in den kommenden ein bis zwei Jahrzehnten kaum verändern, doch führen der Geburtenrückgang und die steigende Lebenserwartung zu einer Verschiebung der Altersstruktur. So wird nach einer von *ift* und Rambøll für das Land durchgeführten Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Tourismus in Hessen, im Rheingau und Taunus die Bevölkerungszahl bis 2025 stabil bleiben, aber der Anteil der über 65 Jährigen um vier bzw. fünf Prozentpunkte zulegen. Frankfurt wird als Quellgebiet weiter leicht wachsen bei gleichzeitig deutlich geringer Alterung dieser wachsenden Bevölkerung (vgl. *ift*/ Rambøll 2014).

⁷ Dwif e. V. (2014) Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main → Übernachtungen bei Verwandten/Bekannten in Privatwohnungen der Einheimischen wurden durch Hochrechnung einer repräsentativen Haushaltsbefragung (2001) ermittelt.

Im Zusammenhang mit dem demographischen Alterungsprozess soll auf die Gruppe der Menschen mit Behinderung bzw. eingeschränkter Mobilität hingewiesen werden: Aufgrund zunehmender öffentlicher Aufmerksamkeit und Akzeptanz wird diese Gruppe an Präsenz in der Gesellschaft und auch auf dem Markt zunehmen. Dies betrifft auch touristische Betriebe: Barrierefreier Zugang zu touristischen Urlaubs- und Freizeitangeboten wird zunehmend vorausgesetzt und gewinnt an Wichtigkeit.

Digitalisierung und Verlagerung der Dienstleistungen auf Kunden

Der Trend der Digitalisierung äußert sich im Tourismus durch eine schnell wachsende Zahl an digitalen Reiseangeboten und Reisemedien. Urlaubs- und Freizeitangebote werden immer häufiger über das Internet gebucht. Auch die Anzahl digitaler Bewertungsportale wie z. B. tripadvisor oder Reiseblogger, die Reisetipps über Social Media Kanäle wie Youtube oder facebook vergeben, steigt stetig. Das Internet ist inzwischen das wichtigste Medium für die Vorbereitung, Buchung und Nachbereitung (Bewertung) einer Reise. Im Zusammenhang mit der Digitalisierung findet auch zunehmend eine Verlagerung der Dienstleistungen auf Kunden statt (z. B. Apps, Automaten, Buchungsportale etc.).

Insgesamt bietet die Digitalisierung große Möglichkeiten im Tourismus, um sich regional, national und international mit vergleichsweise geringen Ressourceneinsatz auf Tourismuskäften zu platzieren. Dafür ist aber hohes fachliches und technisches Know-how notwendig.

Medizinischer Fortschritt

Medizinischer Fortschritt führt zu einem dazu, dass Menschen immer älter werden. Durch die Digitalisierung und mobile Endgeräte können Menschen darüber hinaus einfache Diagnosedaten im Alltag erfassen. Ärztliche Behandlung und Diagnostik werden dadurch nicht ersetzt, aber in den Bereich der Freizeit hinein erweitert. Das führt dann auch zu Anwendungen bei Reisen und gesundheitsorientierten Aufenthalten, die dadurch ihre räumliche Gebundenheit an Kliniken oder Kurorte ein Stück weit verlieren - eine Chance für alle anderen touristischen Destinationen und Betriebe.

Ökonomische Entwicklung

Die ökonomische Entwicklung in Deutschland ist in den letzten Jahren sehr stabil und entwickelt sich positiv. Auch wenn langfristige Prognosen schwierig sind, zeigen doch Erkenntnisse aus der touristischen Marktforschung, dass nur Einsparungen bei den Grundbedürfnissen Essen und Gesundheit den Deutschen noch schwerer fallen würden als auf ihre Urlaubsreisen zu verzichten (Deutsche Reiseanalyse RA 2005).

Internationalisierung, Globalisierung

Die verschiedenen Facetten der Globalisierung beeinflussen auch den Tourismus auf vielfältige Weise: die kulturelle Globalisierung führt zu einer Vervielfältigung kultureller Angebote, die aber trotz Vielfalt überall ähnlich sind; die ökonomische Globalisierung beeinflusst vor allem die Unternehmensstrukturen, die Globalisierung der Information verwandelt die Gesellschaft mehr und mehr zu einer Infor-

mationsgesellschaft. Globalisierung hat weiterhin eine ökologische Dimension: das globale Ökosystem kennt keine Grenzen und macht uns zu einer internationalen Weltrisikogesellschaft. Aufgrund der zunehmenden Globalisierung kommt es zu einem starken Verdrängungswettbewerb auf dem Markt, denn oft herrscht nicht nur überregional, sondern auch in unmittelbarer Nähe eine starke Konkurrenzsituation zu anderen Destinationen. Für das Aartal gilt dies im Rhein-Main-Gebiet mit dem internationalen Drehkreuz Frankfurt/Main besonders.

Es sind jedoch schon heute Gegenbewegungen zur Globalisierung erkennbar. Die fortschreitende Globalisierung führt gleichzeitig zu einer Regionalisierung, zu einer Rückbesinnung auf das Lokale und Regionale. Globalisierung wird nicht zu einheitlichen Werten führen, sondern zur Stärkung regionaler und lokaler Wertesysteme, die sich für die touristische Profilierung nutzen lassen. So steht das Natur- und Landerlebnis im Aartal für Menschen aus dem stark verdichteten, international geprägten, urbanen Raum im Rhein-Main-Gebiet sicher in starker Konkurrenz mit dem Hochtaunus, Odenwald etc., auch wenn es Kooperationen in den Bereichen mit diesen Regionen gibt. Die USPs und Positionierung sind somit oft entscheidend für die Reiseentscheidung der Touristen. Eine Fahrt mit der Aartalbahn, dem längsten Denkmal Hessens, ist ein einzigartiges Erlebnis im weiteren Umfeld und fördert somit den Tourismus in der gesamten Region.

Gesundheitsbewusstsein

Der Trend zu einem erhöhten Gesundheitsbewusstsein mit dem Ziel der langen körperlichen und geistigen Gesunderhaltung der eigenen Person spiegelt sich in aktuellen Entwicklungen wider: Sport und Körperkult, Interesse an Gesundheitsratgebern und Auswahl der Nahrung nach Nährwert und Verträglichkeit nehmen zu. Besonders deutlich wird dieser Trend in der zunehmenden Differenzierung von Lebensmitteln. Statt Expeditionen in die Ferne sind „Reisen zu sich selbst“ im Kommen, was für Ziele wie das Aartal spricht.

Auf das zunehmende Gesundheitsbewusstsein reagiert auch der Markt mit der Einführung neuer und angepasster Produkte wie Anti Fat Food, Clean Food, Mood Food, Ethik Food, Nature Food, Sential Food, Doc Food, Fast Casual Food oder Slow Food. Die Gesundheit der Menschen wird zum Markenzeichen der leistungsorientierten Gesellschaft; ohne Gesundheit, Wohlfühlen und Balance kann man keine Leistung erbringen. Somit gilt Gesundheit als primäres Lebensziel, Lebensstil und Lebensgefühl. Der bewusste und reflektierende Umgang mit der eigenen Gesundheit, auch Selfness genannt, wird in Zukunft immer wichtiger werden. Das Self Design, also die Optimierung des eigenen Individuums gehört zum Spiel der Leistungsgesellschaft.

Größere Einheiten mit umfassendem Angebotsspektrum, Cluster

Aufgrund der höheren Attraktivität und Ausstrahlungskraft größerer Anlagen und Skaleneffekten im Betrieb gibt es immer mehr größere Anlagen im Tourismus. Dabei geht der Trend auch in Richtung Angebotsabrundung. Ein gutes Beispiel dafür ist der Europapark Rust, der sein Angebot an Attraktionen ständig ausbaut, inzwischen auch im Indoorbereich (Shows etc.), um die Saison zu verlängern und der nach der ersten Eröffnung eines eigenen Hotels vor rund zehn Jahren seine eigene Bettenkapazität inzwischen auf 5.000 Einheiten ausgebaut hat.

Solche Cluster im Bereich Freizeit und Gastgewerbe sind auch in kleinerem Maßstab erfolgreich und bei Kooperation verschiedener Träger und Betreiber, vor allem, wenn all diese Angebote räumlich konzentriert sind, z. B. entlang von stark besucherfrequentierten touristischen Routen wie dem Rheinsteig.

Alles immer schneller und kürzer

Auch dieser Trends wirkt sich direkt auf das Reiseverhalten der Gesellschaft aus. Die Reisen werden tendenziell immer kürzer, was sich durch eine erhöhte Nachfrage an Kurz- und Städtetrips, Wochenendausflügen und spontanen Reisen wie Last-Minute-Angeboten ausdrückt.

Nachhaltigkeit und Wertewandel

In Abgrenzung zur sich zunehmend beschleunigenden Globalisierung, Standardisierung und Hektik etablieren sich Gegentrends, die für eine Verlangsamung der Vereinheitlichung sorgen und die Rückbesinnung auf die eigene Kultur und Tradition im Sinne eines postmodernen Heimatgedankens propagieren. Ein immer klarer werdender Aspekt des Wertewandels in industrialisierten Gesellschaften ist als Gegenbewegung zur Globalisierung die nachhaltige Inwertsetzung der regionalen Kultur sowie die Verbesserung der Lebensqualität durch bewusstes Genießen (z. B. Entschleunigung und Ruhe, regionale, „authentische“ Produkte) auszumachen. Im Tourismus wird die Inwertsetzung des endogenen Potenzials besonders im ländlichen Raum vorangetrieben. Das wachsende Bewusstsein für Nachhaltigkeit in Deutschland bei der Buchung einer Reise ist für das Aartal als große Chance zu sehen, denn es wird von den Gästen aus dem Hauptquellmarkt Deutschland mittlerweile sogar am Urlaubsort häufig vorausgesetzt. Dabei ist der Begriff der Nachhaltigkeit momentan einem begrifflichen Wandel unterworfen.

Der Trend geht zur „New Sustainability“: Nachhaltigkeit wird pragmatischer denn je, soll aber auch Spaß machen. Das persönliche, gemeinsame und spaßbetonte Erleben von Nachhaltigkeit rückt für Konsumenten immer mehr in den Mittelpunkt. Dabei fordern Konsumenten auch von Urlaubszielen zunehmend einen Nachweis nachhaltigen Verhaltens im Sinne von Authentizität im Gegensatz zu sogenanntem „Greenwashings“ im Sinne einer scheinbaren Umweltverträglichkeit.

Fazit

- Die zentralen, relevanten Trends bieten gute Ausgangsvoraussetzungen für eine positive touristische Entwicklung des Aartals. Die demographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen sind stabil. Wichtige Nachfragetrends passen gut zu den vorhandenen Angebotsstrukturen sowie Angebotspotenzialen des Aartals, insbesondere das kurzfristigere und kürzere Reisen, das wachsende Gesundheitsbewusstsein sowie einen zunehmenden gesellschaftlichen Wertewandel mit Fokus auf Nachhaltigkeit. Gleiches gilt für einen zunehmenden Wunsch nach Authentizität und Regionalität als Antwort auf eine immer weiter fortschreitende Globalisierung und Internationalisierung.

- Allerdings zeigt die Trendanalyse auch auf, dass große Anstrengungen unternommen werden müssen, um die sich bietenden Chancen zur Entwicklung des Tourismus im Aartal zu nutzen. Der Wettbewerbsdruck im Tourismus wird durch eine globale Vergleichbarkeit der Angebote stärker und führt zu einem Qualitätswettbewerb, für den das Aartal aktuell hinsichtlich Angebotstiefe und -qualität, Vermarktung und Organisation noch nicht ausreichend gerüstet ist. Stärkere Kooperation und Clusterung der Angebotsschwerpunkte und im Marketing sowie der Aufbau und Sicherung von fachlichem Know-how sind wichtige Aspekte, die bei der künftigen Tourismusentwicklung im Aartal besonders zu berücksichtigen sind.

3.1.5 Wettbewerbsanalyse auf regionaler Ebene

Das Aartal steht durch seine Lage im direkten Wettbewerb zum Rheingau sowie dem Hochtaunus, aber auch der Stadt Wiesbaden und dem Lahntal, die sich stark dynamisch entwickeln. Folgend werden diese Regionen anhand der zwei, für das Aartal bedeutende Segmente „Kur und Gesundheit“ sowie „Natur und Aktiv“ untersucht. Diese beiden Themen haben auch für die Inwertsetzung der Aartalbahn eine wichtige Bedeutung.

Das Aartal verfügt in seinen zwei Themenschwerpunkten „Kur und Gesundheit“ sowie „Natur und Aktiv“ über einige attraktive Angebote. Jedoch haben die relevanten Wettbewerbsregionen in ähnlichen oder sogar gleichen Themen ihre Schwerpunkte gesetzt (vgl. Tab. A-2 und A-3 im Anhang).

Die Kurorte und Heilbäder der umliegenden Regionen sind genauso von den Gesundheitsreformen geprägt wie Bad Schwalbach und Schlangenbad. Jedoch haben diese, im Vergleich zu den Heilbädern und Kurorten im Aartal, es geschafft ihr Angebot durch Modernisierung qualitativ aufzuwerten und auszubauen. Beim Themenschwerpunkt „Natur und Aktiv“ sind die Qualität und Quantität der Angebote der Wettbewerbsregionen ähnlich zu den Angeboten im Aartal.

In einigen Aspekten wird bereits anstatt konkurriert kooperiert, sodass sich die Regionen zusammengeschlossen haben. Zukünftig sollte das Aartal diese Chance mehr nutzen um durch Kooperationen weiter auf sich aufmerksam zu machen.

3.1.6 Wettbewerbsanalyse im Bereich touristische Bahnen

Neben dem Wettbewerb auf regionaler Ebene wird im Folgenden der Wettbewerb im Bereich touristischer Bahnen in Deutschland untersucht.⁸ Besonderer Fokus wurde auf mit der Aartalbahn vergleichbare Bahnen gelegt, sodass auf die Darstellung größerer Bahnen (z. B. Harzer Schmalspurbahnen mit jährlich über 1,1 Millionen Fahrgästen (davon allein mehr als 750.000 mit der Brockenbahn) und über 140 km Streckennetz) verzichtet wurde.

⁸ Für einen Überblick über ausgewählte vergleichbare touristische und museale Bahnangebote hinsichtlich der Merkmale Kapazität, Strecke, Fahrpreise und Besucherzahlen siehe Tab. A-4 im Anhang.

Auf Grundlage der Analyseergebnisse lassen sich wichtige Schlüsse für die Preisfindung für die Aartalbahn ableiten: Die Strecke von Wiesbaden-Dotzheim bis Bad Schwalbach ist rund 17,5 Kilometer (Betriebsstufe 1) lang und umfasst sechs Stationen. Betreiber mit vergleichbaren Streckenabschnitten und jährlichen Besucherzahlen von 50.000 bis 260.000 veranschlagen überwiegend Fahrpreise für Erwachsene von 6,- Euro bis 13,- Euro für eine einfache Fahrt. Für Kinder und Familien lassen sich verschiedene Zahlungsmodelle finden: Teilweise sind Fahrten für Kinder (bis 6 Jahre oder bis ins jugendliche Alter) kostenfrei, oft werden spezielle Kinder- oder rabattierte Familientarife (geringer Basispreis bzw. deutliche Ermäßigungen) angeboten. Weiterhin werden von einigen Betreibern Vergünstigungen durch Gruppentarife gewährt (z. B. ab 10 Fahrgästen). Außerdem gibt es noch spezielle Tagedickets bzw. für Hin- und Rückfahrt.

Für die Aartalbahn wird daher eine Preissetzung von deutlich unter 10,- Euro für Erwachsene sowie Ermäßigungen für Kinder und Gruppen ab 10 Personen vorgeschlagen. Mit speziellen Familientarifen oder der freien Mitfahrt von Kindern bis 14 Jahren sollte für Familien ein attraktives Angebot geschaffen werden. Für Jugendliche von 14 bis 18 Jahren empfiehlt sich ein Fahrpreis zwischen 3,- Euro bis 4,50 Euro. Eine Ermäßigung für Senioren ist ebenfalls denkbar.

Fazit

- Auf Basis der obigen Wettbewerbsanalyse und der Angebotsanalyse wird für die Aartalbahn eine zurückhaltende Preispolitik mit eher niedrigem Preisniveau empfohlen. Die Ticketstruktur sollte dabei möglichst einfach ausfallen.

3.2 Erfassung und Bewertung des touristischen Potenzials

Für die aktuelle Berechnung der Wertschöpfung wird die Analyse „Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014“ von dwif-Consulting GmbH zu Rate gezogen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Rheingau-Taunus-Kreis sowohl das Aartal als auch die beiden starken Tourismusregionen Rheingau und Untertaunus umfasst. Dementsprechend werden die realistischen Zahlen im touristisch weniger starken Aartal deutlich unter den errechneten Zahlen der Wertschöpfung des Rheingau-Taunus-Kreises inkl. Hochheim am Main liegen. Eine präzise Aussage zu der genauen Wertschöpfung im Aartal kann ohne vertiefende Primäranalysen nicht gemacht werden.

Es wird von folgenden Eckdaten aus dem Jahr 2013 ausgegangen.

- 198.028 Einwohner
- 1,394 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben
- 0,92 Mio. Übernachtungen bei Verwandten/Bekannten⁹
- 5,3 Mio. Tagesreisen

Daraus ergeben sich folgende Bruttoumsätze durch den Tourismus im Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main:

⁹ Durch Hochrechnung der Ergebnisse einer repräsentativen Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2001 ermittelt (dwif 2015).

Segment	Aufenthaltstage	x	Ø- Tagesausgaben	=	Bruttoumsatz
Gewerbliche Betriebe	1,2 Mio.	x	125,10 €	=	146 Mio. €
Privatvermieter, Cam- ping, Reisemobilisten	0,2 Mio.	x	55,30 €	=	12 Mio. €
Verwandten-/ Bekanntenbesucher	0,9 Mio.	x	26,00 €	=	24 Mio.€
Tagesreisen	5,3 Mio.	x	26,00 €	=	138 Mio. €
GESAMT	7,6 Mio.			=	320,4 Mio. €

Abb. 3.2.1-1: Touristische Aufenthaltstage, Ausgaben und Umsätze im Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014¹⁰

Um aus dem Bruttoumsatz das Einkommen, das für die Region aus den Ausgaben der Gäste des Rheingau-Taunus-Kreises inkl. Hochheim am Main entsteht, zu ermitteln, muss zunächst die darin enthaltene Mehrwertsteuer heraus gerechnet werden. Aus den verbleibenden Nettoumsätzen von 285,0 Mio. Euro werden bei den Unternehmen und Dienstleistern, die die touristischen Produkte an den Gast verkaufen, in Form von Personalkosten (Löhnen und Gehältern) und Gewinnen, direkte Einkommenswirkungen in einer Größenordnung von rund 102,9 Mio. Euro erzielt (Wertschöpfung 1. Umsatzstufe).

Der Abzug von Vorleistungen von touristischen Unternehmen und Dienstleistern (z. B. in Form von Wasser, Energie und Unteraufträgen usw.) in einem Gesamtumfang von 182,1 Mio. Euro (Nettoumsatz minus Wertschöpfung 1. Umsatzstufe) erzeugt bei diesen Lieferanten wiederum Einkommen in Höhe von 54,6 Mio. Euro (Wertschöpfung 2. Umsatzstufe).

Die gesamten touristischen Einkommenswirkungen lassen sich durch Addition der Werte für die 1. und 2. Umsatzstufe ermitteln. Insgesamt werden durch die Gäste also Wertschöpfungseffekte in Höhe von insgesamt 157,5 Mio. Euro erzielt.

Im Falle der Reaktivierung der Aartalbahn wird eine Besucherzahl von 20.000 bis 30.000 Besucher pro Jahr als plausibel eingeschätzt. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich die Gästestruktur ähnlich wie in der oben gezeigten Tabelle zusammensetzt. Das heißt für den Fall einer konservativen Besuchsprognose von 20.000 Besuchern per anno:

- 15,4% gewerbliche Übernachtungen (ca. 3.080 ÜN/Jahr)
- 2,9% in privaten Unterkünften (Ferienwohnungen, Privatzimmer, etc.) (ca. 580 ÜN/Jahr)
- 12,1% Bekannten- und Verwandtenbesuche/-übernachtungen (ca. 2.420 ÜN/Jahr)
- 69,6% Tagesgäste (ca. 13.920 Besucher/Jahr)

Damit würden auf Basis der obigen Annahmen folgende Effekte erzielt, die eine plausible Größenordnung darstellen:

¹⁰ Quelle: dwif 2015

Segment	Aufenthaltstage ¹¹	x	Ø- Tagesausgaben	=	Bruttoumsatz
Gewerbliche Betriebe	~ 6.160	x	125,10 €	=	770.600 €
Privatvermieter, Cam- ping sowie Reisemobi- listen	~ 1.160	x	55,30 €	=	64.200 €
Verwandten-/ Bekanntenbesucher	~ 4.840	x	26,00 €	=	125.800 €
Tagesreisen	~ 13.920	x	26,00 €	=	361.900 €
GESAMT	~ 26.080			=	1.322.500 €

Abb. 3.2.1-2: Zusätzliche mögliche touristische Aufenthaltstage, Ausgaben und Umsätze im Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014 durch die Reaktivierung der Aartalbahn¹²

Insgesamt würde somit durch die Reaktivierung der Aartalbahn und daraus resultierenden zusätzlichen 20.000 Gästen pro Jahr ein Bruttoumsatz in Höhe von über 1,3 Mio. Euro erwirtschaftet werden.

Die Ermittlung des Umsatzes beruht auf den ermittelten Aufenthaltstagen und den durchschnittlichen Tagespersonenausgaben in den einzelnen Tourismusbereichen.

Besucherzahl (Annahme)	20.000	
davon	Tagesbesucher	Übernachtungsgäste
	~ 69,6% { 13.920)	~ 30,4% { 6.080)
Bruttoumsatz	~ 361.900 Euro	~ 960.600 Euro
Nettoumsatz¹³	~ 314.000 Euro	~ 833.500 Euro
Wertschöpfung 1. Umsatzstufe¹⁴	~ 118.300 Euro	~ 313.900 Euro
Wertschöpfung 2. Umsatzstufe¹⁵	~ 58.700 Euro	~ 155.900 Euro
Wertschöpfung gesamt	~ 214.600 Euro	

Abb. 3.2.1-3: Ermittlung der Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung

Durch die Reaktivierung der Aartalbahn könnten zusätzliche touristische Wertschöpfungseffekte in Höhe von gerundet 215.000 Euro erzielt werden.

3.3 SWOT-Analyse

Im nachfolgenden SWOT-Profil werden die wichtigsten Ergebnisse der Analysephase zusammengeführt und bewertet. Dazu wird neben der Herausarbeitung der positiven und negativen Merkmale der Reaktivierung der Aartalbahn eine Analyse der externen Rahmenbedingungen und exogener Einflussfaktoren durchgeführt,

¹¹ Eine Übernachtung entsprechen zwei Aufenthaltstagen

¹² eigene Berechnungen auf Basis dwif 2015

¹³ Die Umsätze unterliegen teilweise dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent. Durchschnittlicher Mehrwertsteu-
erumsatz bei Übernachtungsgästen und Tagesreisen in Hessen 13,23%.

¹⁴ Basierend auf Wertschöpfungsquoten gemäß dwif Tagesreisen Nr. 55, S. 125 und dwif Übernachtungsgäste Nr. 53, S. 117.

¹⁵ Entsprechend 30 Prozent der bezogenen Vorleistungen (vgl. dwif Tagesreisen Nr. 55, S. 127 und dwif Übernachtungsgäste Nr. 53, S. 119).

die die Chancen und Risiken für die Entwicklung aufzeigen. Die einzelnen Punkte sind dabei nicht gewichtet.

Bei der Zusammenführung der Analyseergebnisse zeigt sich, dass sich die touristischen Akteure die Stärken und Schwächen deutlich bewusst sind, da die von den Anbietern genannten Stärken und Schwächen mit den herausgearbeiteten Stärken und Schwächen in weiten Teilen übereinstimmen.

Stärken 	Schwächen 
✓ Aartalbahn „längstes Denkmal in Hessen“ ✓ Gute, zentrale Lage und Anbindung (Individualverkehr) ✓ Attraktive Natur- und Kulturlandschaft mit Potenzial für Wander- und Radtourismus ✓ Zwei traditionsreiche und bekannte Heilbäder: Bad Schwalbach und Schlangenbad ✓ Infrastrukturelle Modernisierung Bad Schwalbachs durch Landesgartenschau 2018 ✓ Viele gute/interessante Solitärangebote bzw. -attraktionen ✓ „Hessen im Kleinen erleben“ ✓ Welterbe Limes - Limeserlebnispfad ✓ „Land erleben“, „Wildnis + Abenteuer“ ✓ (historische) Mühlendichte ✓ Raum, um zur Ruhe zu kommen / zu entschleunigen ✓ Lange Reisezeit mit Aartalbahn von Wiesbaden möglich	✗ Starke Einbrüche im Kurtourismus ✗ Keine überregional wirkende Tourismusattraktionen vorhanden ✗ Fehlende Alleinstellung ✗ Infrastrukturelle Schwächen bei Routensystemen ✗ Angebotstiefe und -qualität in Hotellerie und Gastronomie ✗ Viele Betriebsaufgaben/-wechsel ✗ Verkehrsinfrastrukturelle Anbindung über den öffentlichen Personennahverkehr ✗ Unklare Tourismusorganisation ✗ Schlechtwetterangebote ✗ Vernetzung im Gastbereich ✗ Zu wenig Gastbetriebe auf dem Land sowie private Übernachtung ✗ Unterbrechung Aartalradweg bzw. Beschilderung ✗ Negativbeispiel: „Tiefkühlkuchen“ → Qualität Gastronomie ✗ Erreichbarkeit der Aartalbahn von Wiesbaden aus
Chancen 	Risiken 
✓ Großes, chancenreiches Einzugsgebiet im Rhein-Main-Gebiet → Tagestourismus ✓ Starke, kooperationsbereite touristische Partner im direkten Umfeld mit Synergiepotenzial ✓ Trendthemen Rad, Wandern, Authentizität, nachhaltige Mobilität ✓ Aartalbahn mit touristischem Entwicklungspotenzial ✓ Hohes ehrenamtliches Engagement und hohe Identifikation beim Thema „Aartalbahn“	✗ Enge(re) finanzielle Spielräume öffentlicher Haushalte und touristischer Leistungsträger ✗ Starke, sich dynamisch entwickelnde Wettbewerber in der Region (Rheingau, Hochtaunus, Wiesbaden, Lahntal etc.) ✗ Unklare Zukunftsperspektive für Personenverkehr (Stichwort ‚Stadtbahn‘) ✗ Qualifizierte Fachkräfte in Gastronomie und Hotellerie ✗ Hoher Investitionsbedarf bei Aartalbahn bei sukzessivem Aufbau notwendig ✗ Abnehmendes ehrenamtliches Engagement

Abb. 3.3.-1: Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken-Darstellung

3.4 Bewertung des touristischen Potenzials und Angebote

Das Aartal verfügt über zahlreiche touristische Angebote, die jedoch im Vergleich zu den Wettbewerbern qualitativ verbesserungswürdig sind und keine Alleinstellung aufweisen. Trotz des vielfältigen touristischen Angebotes gibt es eine große Ambivalenz in der Qualität der Gastgeber. Einige betriebliche Defizite bezüglich Qualität, Schließungen und der Nachfolgerproblematik wirken sich negativ auf die Angebotstiefe und -breite aus. Außerdem fehlt der Region eine Identität. Sowohl Anbieter als auch Experten schätzen die Angebotssituation realistisch ein (vgl. Abb. 3.4.-1).

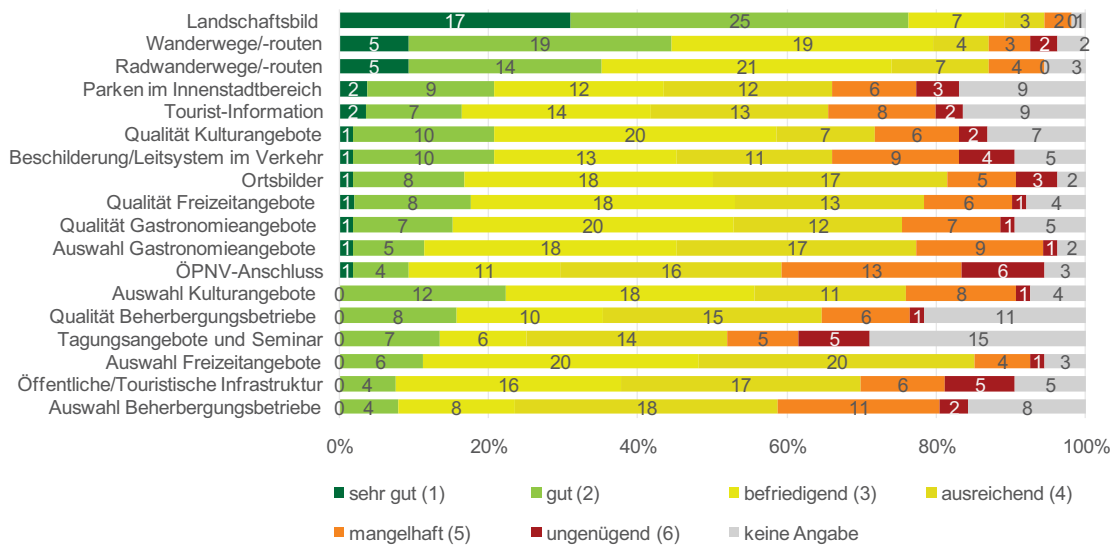


Abb. 3.4.-1: Bewertung der touristischen Angebotssituation (eigene Darstellung)

Touristische Themenschwerpunkte sind Gesundheit und Wellness und „Natur und Aktiv“, die auch aufgrund des demographischen Wandels, dem medizinischen Fortschritt und den Trends des wachsenden Gesundheitsbewusstseins und der Nachhaltigkeit sowie dem Wertewandel zukünftig weiter an Wichtigkeit zunehmen werden.

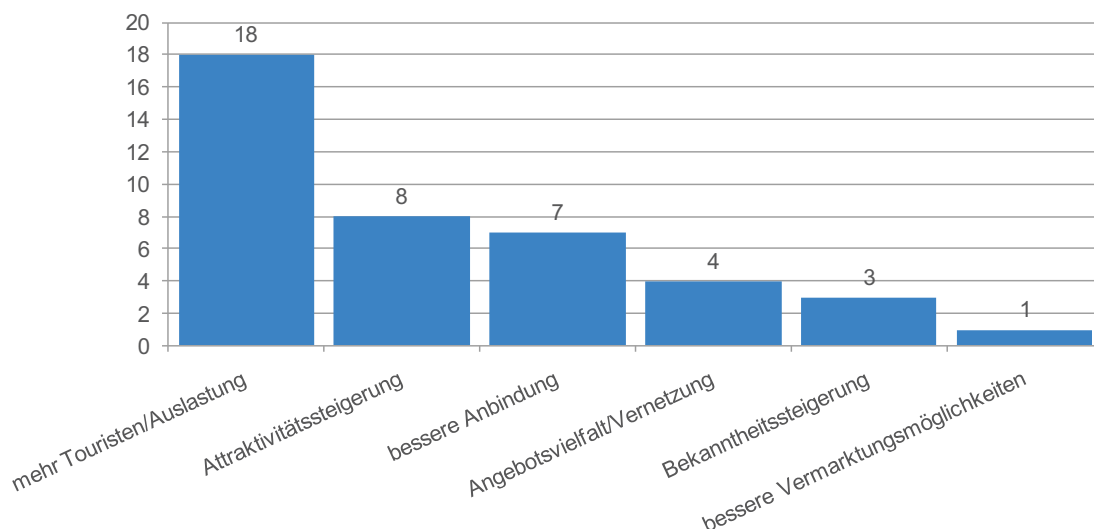


Abb. 3.4.-2: Kernergebnisse der Anbieter-Befragung Erwartungen positiver Auswirkung bei Reaktivierung der Aartalbahn (eigene Darstellung)

Überschattet wird das Aartal durch die beiden starken Tourismusregionen Hochtaunus und Rheingau. Die Landesgartenschau 2018 könnte jedoch ein entscheidender Impulsgeber sein, um die Angebotsqualität innerhalb der Region anzuheben und langfristig einen positiven Effekt auf die Region zu erzielen. Sie ist auch das ideale Vehikel, um eine reaktivierte Aartalbahn als interessante Besucherattraktionen einem großen Publikum zu präsentieren und somit ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen. Dies bestätigt auch die Online-Anbieterbefragung sowie Aussagen der Experten aus den Expertengesprächen. Vor allem wird sich die Reaktivierung auf die Anzahl der Touristen und die Auslastung auswirken. Sie wird aber zum einen durch die Alleinstellung zur Attraktivitätssteigerung beitragen, zum anderen im späteren Schritt für einen besseren Personennahverkehr sorgen.

Weitere positive Effekte sind die Erweiterung der Angebotsvielfalt, unter anderem auch durch Vernetzung, die Bekanntheitssteigerung und die besseren Vermarktungsmöglichkeiten.

4 Tourismusstrategie für das Aartal

Die regionalen Tourismuspotenziale des Aartals wurden sehr deutlich im Rahmen der SWOT-Analyse herausgearbeitet. Stärken und Chancen im Bereich Natur- und Aktivtourismus sind noch nicht ausreichend ausgebildet bzw. aktiviert. Der kurz- und gesundheitstouristische Strukturwandel ist vor allem noch nicht in Bad Schwalbach bewältigt.

Mit den folgenden Ausführungen zu einer Tourismusstrategie wird aufgezeigt, wie das Aartal im Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus als Region touristisch profiliert werden kann. Es geht darum aufzuzeigen, wie aus strategischer Sicht die LGS 2018 und die damit verbundene Inwertsetzung der Aartalbahn als Besucherattraktionen mit überregionaler oder zumindest regionaler Ausstrahlung den entscheidenden Impuls für die langfristige Tourismusentwicklung auslösen kann. Damit sollen auch auf betrieblicher Ebene die Zahl der Leitbetriebe, die erfolgreich, innovativ und zielgruppenorientiert am Markt agieren, erhöht werden. Qualität und Angebotstiefe müssen hier insbesondere im Vergleich zum Rheingau und der nahen Landeshauptstadt Wiesbaden aufholen. Damit sollen die zu erwartenden positiven Trends der LGS Bad Schwalbach 2018 verstetigt werden, um die Touristenströme aus dem Rhein-Main-Gebiet und überregionalen Bereich stärker in das Aartal zu leiten. Dies gilt auch für die langfristige Klärung der organisatorischen Zuständigkeit der Tourismusentwicklung in der Region, die bisher unterblieben ist und ein zentrales Entwicklungshemmnis ist.

Die Tourismusstrategie Aartal ist nach einem Ziel-Strategien-Maßnahmen System entwickelt und aufgebaut worden (siehe Abbildung), die im Folgenden vorgestellt wird. Auf Basis der breit und eher allgemein formulierten Ziele der regionalen Tourismusentwicklung erfolgt mit der Marktpositionierung eine erste Konkretisierungsstufe, auf deren Basis die Strategien der zukünftigen Tourismusentwicklung abgeleitet werden.

Die Konkretisierung und Umsetzung der Strategien erfolgt zweistufig: Zunächst werden Strategische Handlungsfelder festgelegt, die dann mit konkreten Maßnahmen gefüllt werden.



Abb. 4-1 : Ziel-Strategien-Maßnahmen System

4.1 Ziele, Strategien und Leitlinien

Das **Kernziel** für die **touristische Entwicklung des Aartals** lautet: Die **Bedeutung des Tourismus** soll deutlich durch die Etablierung des Aartals als **nachfragestarkes, beliebtes und bekanntes Tages- und Kurzreiseziel im Rhein-Main-Gebiet gesteigert werden**.

Diese Zielvereinbarung wurde im Rahmen der beiden Workshops mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe diskutiert und abgestimmt. Dabei wurde auch deutlich, dass dieses übergeordnete Ziel mit weiteren qualitativen und quantitativen Zielvorstellungen zu konkretisieren ist.

Daher werden folgende qualitative Ziele festgelegt:

- Das Aartal muss eine Region mit eigenem Charakter werden und somit ein klares Profil entwickeln, das auch die regionale Identität und ein breites Tourismusbewusstsein vor Ort fördert.
- Das Aartal muss eine deutlich höhere Bekanntheit in seinen Kernquellmärkten erreichen.
- Um die ökonomisch quantitative Zielsetzung der Erhöhung der Wertschöpfung zu erreichen, müssen bestehende Betriebe bei der Erhöhung ihrer Angebotsqualität und Wettbewerbsfähigkeit unterstützt werden, um sich nachhaltig wirtschaftlich zu sichern. Gleichzeitig ist die Angebotstiefe zu erweitern, was durch den Ausbau bestehender und die Ansiedlung neuer Betriebe erreicht werden kann.

Bereits heute werden durch den Tourismus in der Region nennenswerte quantitative Effekte, insbesondere im ökonomischen Bereich durch regionale Wertschöpfungseffekte, hervorgerufen (vgl. Kapitel 3.2). Daher werden neben den qualitativen Zielen für die Tourismusentwicklung im Aartal folgende **ökonomische und quantitative Ziele** verfolgt:

Sichern und Ausbauen von ...

- Arbeitsplätzen und touristisch bedingten Umsätzen
- Wertschöpfung (Löhne, Einkommen, Gewinne aus Tourismus)

Durch Erhöhung ...

- Zahl der Übernachtungen und Tagestouristen
- Höhe der Tagesausgaben sowie
- des oben bereits angesprochenen qualitativen und quantitativen Ausbaus des Gastronomie- und Unterkunftsangebotes.

4.2 Marktpositionierung

Eine **klare Marktpositionierung gibt Antworten** auf **zentrale Fragestellungen**, die für eine erfolgreiche Tourismusentwicklung des Aartals notwendig sind:

- Wofür steht das Aartal und zwar in der Wahrnehmung der früheren, heutigen und zukünftigen Gäste und in der Wahrnehmung der Betriebe?
- Warum sollten sich Gäste für das Aartal entscheiden und nicht für andere Regionen?
- Was bietet die Region Einzigartiges?
- Welche besonderen Eigenschaften sollen also nach innen und außen transportiert werden?
- Und können sich die Betriebe damit identifizieren bzw. die Positionierung auch gut für die eigene Vermarktung nutzen?

Die zukünftige Marktpositionierung definiert also das **touristische Selbstverständnis** einer Region.

Auf Basis der Erkenntnisse aus den Analysen (Sekundärstudien und Anbieterbefragung) und Gesprächen (Beirat, Experten, Lenkungsgruppe) sollte die Region als **attraktive, qualitätsorientierte Natur- und Kulturlandschaft mit eigenem Charakter** (Stichworte „Natur- und Landerlebnis“, „Natur- und Landlust“) für Wander- und Radtourismus sowie über die beiden traditionsreichen und bekannten Heilbäder Bad Schwalbach und Schlangenbad im Bereich „**Kur und Gesundheit**“ profiliert werden.

Während über das Thema „Kur und Gesundheit“ nur eine örtliche bzw. mit deren direktem Umfeld teilträumliche Positionierungsmöglichkeit gegeben ist, kann über die touristische Inszenierung und Inwertsetzung des Aartals als attraktive und entschleunigende Aktiv- und Naturregion im Rhein-Main-Gebiet ein **verbindender Positionierungsansatz** verfolgt werden, der

- auf Basis der vorhandenen Angebotsstrukturen und -potenziale (Naturparke, Mühlen, (Rad-) Wanderrouten, Archehöfe, Gesundheitstradition und -angebote usw.) sowie bestehenden Markttrends eine marktgerechte sowie regional authentische und eigenständige Tourismusentwicklung erlaubt. Die Aartalbahn ist dabei gleichzeitig das verbindende Element zur touristischen Erschließung der Region sowie zentrales Angebotselement mit Alleinstellungscharakter.
- sehr gut kompatibel mit dem teilträumlichen Kur- und Gesundheitsthema ist (z. B. „Gesunde Ernährung“ und „regionale Produkte“, maßvolle Bewegung, Ruhe und Entschleunigung).
- konsequent den konzeptionellen Ansatz der LGS Bad Schwalbach 2018 fortführt und somit gute Chancen für eine Verstetigung der dadurch ausgelösten Impulse birgt.
- eine konzentrierte Zielgruppenansprache im Tages- und Übernachtungstourismus erlaubt: kulturinteressierte Wanderer und Radfahrer, aber auch Familien sowie „Kur und Gesundheit“.
- aus Sicht der Tourismusakteure eine große Akzeptanz aufweist und ein großes Potenzial als gemeinsam verfolgter Vermarktungsansatz (auch im Hinblick auf die notwendige Schaffung professioneller Tourismusstrukturen im Nachgang

der LGS 2018) aufweist und somit gleichzeitig die aus Anbietersicht größte Schwäche einer mangelnden Vermarktung mildert.

- nur bei höchster Qualitätsorientierung und innovativer Produktentwicklung im starken Wettbewerb natur- und aktivtouristischer erfolgreich sein kann. Dies betrifft nicht nur infrastrukturelle Aspekte, sondern gerade die betriebliche Ebene, die einen Qualitätssprung vollziehen muss.
- sich gut in die regionale Positionierung des Taunus integrieren lässt und somit insgesamt die Profilierung des Taunus voranbringt.
- sich stark an den Leitlinien des „Tourismuspolitischen Handlungsrahmen Hessen 2015“ orientiert und besonders die Umsetzung der Leitlinien „Fokussierung - Zielgruppen- und quellmarktorientiertes Themenmarketing“, „Profilbildung durch mehr Zuspitzung in den Profiltiteln“, „Best-of-Strategie - Qualitätssicherung und Konzentration auf Qualitätspartner“, „Destinationen - Marktwahrnehmung, Bekanntheit und Image stärken“ sowie „Regionalität - Werte schätzen, einzigartige Destinationen schaffen“ fördert.
- eine optimale Nutzung überregionaler/(inter-)nationaler Vermarktungsstrukturen durch die direkte Verknüpfung mit dem Marketing- und Profiltitel „Natur & Landerlebnis“ des Landes Hessen gewährleistet. Mit dem vorgeschlagenen Positionierungsansatz werden zudem weitere Marketing- und Profiltiteln Hessens angesprochen, insbesondere zu den Themen „Wellness“, aber auch zur Abrundung der Themen „Tagen“ und „Stadterlebnis“.

4.3 Strategien

Um die Ziele und Marktpositionierung der Tourismusentwicklung umzusetzen werden drei strategische Ansätze vorgeschlagen.

Fokus auf Tagestourismus und Kurzurlaube

Hintergrund

Übernachtungs- und Tagestourismus im Aartal sind beide räumlich stark auf die beiden Heilbäder konzentriert. Der Großteil der Region ist - auch aufgrund bisher fehlender überregionaler Attraktionen - selbst für Einwohner aus dem umgebenden Rhein-Main-Gebiet „unbekanntes“ Land. Die tagestouristischen Ströme fließen direkt in touristische profiliertere Regionen, wie dem Rheingau, Hochtaunus, Vogelsberg oder Odenwald. Gleichzeitig sind die vorhandenen lokalen Budgets für die Vermarktung sehr gering und werden bisher zu wenig gebündelt. Selbst bei Ausweitung und Bündelung öffentlicher und privater Ressourcen wird die Reichweite für touristisches Marketing überschaubar bleiben. Gleichzeitig hat die Region eine gute Erreichbarkeit für ein bevölkerungsreiches Einzugsgebiet, das demographisch auch langfristig sehr stabil ist.

Strategischer Ansatz

Auf Basis der obigen Ausgangsbeschreibung wird eine Fokussierung auf Tagestourismus und Kurzurlaube empfohlen, und zwar in dieser Reihenfolge. Beide Positionierungsschwerpunkte (Natur/Aktiv und Kur/Gesundheit) eignen sich hervorragend dazu, da im Inland der Großteil dazugehöriger Reisen als Tagesausflüge oder Kurzurlaube (ein bis drei Übernachtungen) unternommen werden. Analog dieser Einteilung ist weiterhin zunächst eine räumliche Konzentration auf die (sub-)

urbanen Räume im Rhein-Main-Gebiet (zunächst Mainz und Wiesbaden, später Frankfurt/Main) vorzunehmen. Im Kurzurlaubsbereich sollte man sich auf ein Einzugsgebiet von maximal drei Stunden konzentrieren. Mit zunehmender Marktablierung kann eine Ausweitung von Quellmärkten und Schwerpunktverlagerung auf den Übernachtungstourismus vorgenommen werden. Sehr wichtig ist dabei, dass auf die Bedürfnisse und damit verbundenen Service- und Produktansprüche der definierten Zielgruppen angemessen eingegangen wird.

Weiterhin wird mit dieser Vorgehensweise sichergestellt, dass langfristig die touristischen Marketingressourcen auf den Effekten des massiven Mitteleinsatzes des in Kürze bis 2018 einsetzenden und sich langsam intensivierenden LGS-Marketings ansetzen können. Damit wird der Wirkungsgrad der touristischen Marketingaktivitäten erhöht.

Aartalbahn als Impulsgeber und Identitätsstifter

Hintergrund

Dem Aartal fehlt es an einer regionalen Identität. Dies gilt über den Tourismus hinaus. Aufgrund dieses fehlenden regionalen Selbstverständnisses ist man über die eher projektbezogene interkommunale Zusammenarbeit „Wir an der Aar“ noch nicht hinausgekommen. Im Tourismus sorgt das mangelnde regionale Selbstverständnis für eine zunehmende Zersplitterung der organisatorischen Zuständigkeiten. Der gewünschte Wechsel der touristischen Zusammenarbeit in der Region von der Rheingau Kultur und Tourismus GmbH (RKTG) zum Taunus Tourist Service e. V. (TTS) haben die Gemeinden nur teilweise vollzogen. Die ohnehin wenigen Ressourcen werden somit nicht gebündelt, sondern zersplittert eingesetzt. Dies gilt für die Vermarktung, aber auch für die dringend notwendig zu intensivierende Angebotsentwicklung öffentlicher und privater Akteure.

Insgesamt droht somit die ohnehin schwache Außenwahrnehmung der Region noch weiter abzunehmen. Nur zusammen bestehen realistische Chancen, besser als attraktives Ausflugs- und Reiseziel bei den Gästen und touristischen Partnern wahrgenommen zu werden. Der Aartalbahn kommt dabei eine strategische Schlüsselrolle zu.

Strategischer Ansatz

Eine reaktivierte Aartalbahn als „längstes Denkmal Hessens“ ist als touristische Bahn im regionalen Umfeld ein Angebot mit Alleinstellungscharakter. Die Durchführung der LGS Bad Schwalbach 2018 bietet die einmalige Möglichkeit eine fahrende Aartalbahn einem breiten Publikum bekannt und erlebbar zu machen, um einen dauerhaften Betrieb zumindest als Tourismusbahn zu etablieren.

Eine Reaktivierung wird von großen Teilen der regionalen Tourismusakteure befürwortet. Mehr als drei Viertel der Befragten der Anbieterbefragung erwarten positive Auswirkungen bei der Reaktivierung der Aartalbahn, und zwar vor allem mehr Touristen/Auslastung, Attraktivitätssteigerung Region, bessere Anbindung, Angebotsvielfalt und höhere Bekanntheit. Weiterhin wird mehrheitlich eine schnelle Umsetzung (zumindest in Teilen bis zur LGS 2018), Zielgruppenerweiterung und Erhöhung des Bekanntheitsgrades erwartet. Die Akteure sehen eine Wiederinbetriebnahme als ein zentrales Tourismusentwicklungsprojekt und langfristiges Verkehrsentwicklungsprojekt für die Region an (siehe Abbildung).

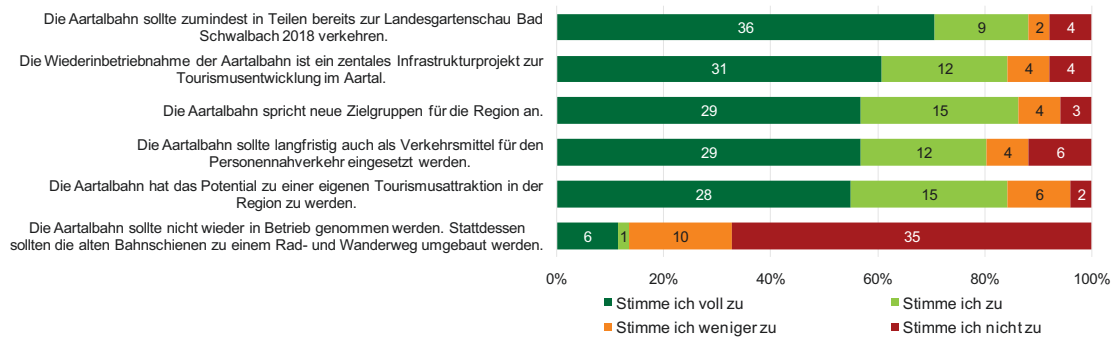


Abb. 4.3-1: Einschätzung ausgewählter Statements seitens regionaler Tourismusakteure

Die geplante Reaktivierung der Aartalbahn ist also ein regionales Entwicklungsprojekt mit hoher Akzeptanz unter den Akteuren. Es verbindet nicht nur touristische Infrastruktur und Anbieter, sondern fördert auch die Vernetzung dieser Akteure, weil die Zielsetzungen gleich sind.

Mit der Reaktivierung der Aartalbahn können somit dauerhafte Entwicklungsimpulse in zweierlei Bereichen erzielt werden:

- **Öffentliche Hand**

Auf Seiten der öffentlichen Hand werden durch die Reaktivierung der Aartalbahn vorhandene Angebote in der Region vernetzt und für Touristen auf attraktive Art besser zugänglich gemacht. Dies betrifft insbesondere die in den letzten Jahren verstärkt aufgebauten touristischen Routen. Selbst mit einem eingeschränkten Verkehr einer Tourismusbahn an den Wochenenden in der Sommersaison werden dauerhaft fünfstellige Besucherzahlen erwartet, die sukzessive gesteigert werden sollen. Somit werden bereits getätigte Investitionen weiter gestärkt. Zudem ergeben sich realistischere Chancen einer dauerhaften Klärung der organisatorischen Zuständigkeiten, weil die Aartalbahn eine große Akzeptanz erfährt, konkrete Ansatzpunkte zur gemeinsamen regionalen Vermarktung schafft und den Stellenwert der Region bei ihren regionalen Partnern stärkt (nach innen in Bezug auf die touristischen Leistungsträger und nach außen in Bezug auf Partner im Taunus und in Nachbarregionen).

- **Betriebe**

Mit der Aartalbahn werden neue, zusätzliche Besucher in die Region gezogen, die direkte wirtschaftliche Effekte bei den Betrieben auslösen und betriebliche Investitionen nach sich ziehen werden. Erfahrungsgemäß führen Investitionen in Besucherattraktionen zu Folgeinvestitionen bei Betrieben zum Ausbau bestehender Angebote und Produkte; und zwar sowohl bei bestehenden Betrieben als auch potenziellen Neuansiedlungen/-eröffnungen, die hierdurch erst möglich werden. Ähnliche Effekte sind in kleinem Umfang bereits in der Gemeinde Hahnstätten sichtbar, in der sich im Umfeld des touristischen Draisenverkehrs die lokale Gastronomie sehr gut entwickelt hat.

Dabei können diese dauerhaften Entwicklungsimpulse auf privater und öffentlicher Ebene schrittweise durch einen stufenweisen Ausbau von Aartalbahn und Tourismus im Nachgang der LGS 2018 realisiert werden.

Stufenweiser abgestimmter Ausbau in touristische „Hard- und Software“ des Tourismus analog Betriebsstufen

Hintergrund

Touristisch befindet sich die Region durch die Folgen des langen und in Teilen noch nicht abgeschlossenen Strukturwandels in den Heilbädern sowie eines fehlenden regionalen Selbstverständnisses als Tourismusziel in einer Stagnationsphase. Entsprechend ist der Investitionsbedarf bei der touristischen Infrastruktur im öffentlichen Bereich sowie bei vielen privaten Betrieben hoch.

Die LGS Bad Schwalbach 2018 wird hier im Ort selbst, aber auch darüber hinaus in der Region deutliche Entwicklungsimpulse setzen, die es zu verstetigen gilt. In der Praxis entwickeln sich erfolgreiche Destinationen kontinuierlich mit stetigen Produkterweiterungen und -innovationen weiter. Die größten Effekte werden dabei Leuchtturmprojekten mit überregionaler Ausstrahlungskraft und Alleinstellungscharakter erzielt.

Strategischer Ansatz

Für die touristische Entwicklung der Region ist die Aartalbahn das zentrale Angebot zur Differenzierung vom Wettbewerb. Die Aartalbahn hat Potenzial das verbindende, dauerhafte Alleinstellungsangebot der Region zu werden. Besonders interessant ist, dass mit der LGS 2018 ein nachhaltiger Entwicklungsimpuls ausgelöst werden kann, der im Rahmen des geplanten Stufenausbaus der Aartalbahn in Schritten ausgeweitet werden kann. Damit kann bei überschaubarem und vertretbarem Mitteleinsatz eine Markterprobung von Dienstleistungen und Produkten seitens öffentlichen und privater Akteure angestoßen werden. Gleichzeitig werden den Besuchern durch die regelmäßigen Produktneuerungen (neue Fahrziele) Anlässe gegeben, wieder, öfters und länger in die Region zu kommen und neue Besuchsziele und -attraktionen kennenzulernen. Sofern mit diesem schrittweisen Ausbau der Aartalbahn ein paralleler Ausbau der Produktqualität in touristischer Hard- und Software einhergehen, bestehen gute Chancen die gesamte Region sukzessive touristisch zu entwickeln.

4.4 Handlungsfelder und Maßnahmen

Um die formulierten Ziele, Positionierungs- und Strategieansätze in die Praxis umzusetzen, wurden drei strategische Handlungsfelder abgeleitet und mit insgesamt elf Maßnahmen bzw. Projekten konkretisiert, die im Folgenden vorgestellt werden.

Bei den drei Handlungsfeldern handelt es sich um die Bereiche:

Organisation

Im Bereich des Handlungsfeldes Organisation geht es zunächst um die Sicherstellung finanzieller und organisatorischer Ressourcen zur Reaktivierung der Aartalbahn im Zuge der Durchführung der LGS 2018. Damit verbunden ist ein jährlicher Zuschuss an die Nassauische Touristik-Bahn zur Sicherstellung des Bahnbetriebs bis 2018. Die Aartalbahn muss (unabhängig vom Erwerb der Strecke durch den Kreis) zunächst fahren. Gleichzeitig ist die organisatorische Vernetzung der Region zu forcieren, wobei bis 2018 die LGS die Federführung übernehmen sollte.

Infra- und Suprastruktur

Hierbei ist zunächst bis Bad Schwalbach (und später darüber hinaus analog des Stufenmodells) die Infrastruktur an den Bahnhöfen zu schaffen bzw. zu optimieren sowie die beiden unmittelbar der Bahnstrecke folgenden touristischen Routen (Aar-Höhenweg und Aartalradweg) qualitativ zu ertüchtigen und dauerhaft auf höchstem Pflegeniveau fortzuentwickeln. Parallel dazu muss Qualität- und Investitionsoffensive bei den Leistungsträgern initiiert werden, damit Angebotstiefe und -qualität in der Region im Gastgewerbe deutlich zunimmt und privates Investment angeregt wird.

Angebotsentwicklung

Bei der Angebotsentwicklung steht zunächst die bessere Verknüpfung des bestehenden und erfolgreich am Markt etablierten Draisinenverkehrs und der Aartalbahn als neues Produkt im Vordergrund. Zudem geht es um die Schaffung neuer, regelmäßiger Veranstaltungen über das bestehende Angebot hinaus. Über die Durchführung mit Angebots- und Produktwerkstätten soll eine Vernetzung privater und öffentlicher Angebote erfolgen, in deren Ergebnis Bausteine, Pakete und Pauschalen stehen. Zudem wird der Gedanke zur Suche und Schaffung von Produktinnovationen in der Region etabliert.

Hinzu kommen übergreifende und ergänzende Maßnahmen zur Planung und Umsetzungsbegleitung der obigen Maßnahmen sowie Prüfung weiterer, noch offener Fragestellungen.

Die Maßnahmen sind in unten stehender Abbildung zusammenfassend dargestellt. Ausführliche Informationen zu den Maßnahmen sind in den Kapiteln 7.2 und 9 zu finden. Die Maßnahmen werden dort im Detail und steckbriefartig mit konkreten Angaben zu Priorität, Bereich, Planungsstand, Zuständigkeit, Beschreibung, den nächsten Schritten, Standorte, Finanzierungsmöglichkeiten und Zeithorizont beschrieben, priorisiert und erläutert.

Maßnahmen			
	Organisation	Infra- und Suprastruktur	Angebotsentwicklung
Maßnahmenbündel bis 2018	1. Bereitstellung eines einmaligen Investitionskostenzuschusses und jährlicher Unterhaltungs- und Kapitalkosten der öffentlichen Hand für die Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach 2. Aufbau eines „Regionalen Tourismus-Kümmers“	3. Aufwertung der Bahnhöfe Wiesbaden-Dotzheim, Eisene Hand, Hahn-Wehen und Bad Schwalbach als „ideale“ Aartalbahnstation	4. Etablierung einer Freizeitbus-Linie im Aartal (Der Aartaler) 5. Fortführung der Draisinenbahn bis nach Hohenstein
Maßnahmenbündel mittel- bis langfristig	1. Nachhaltige Entwicklung des Kümmers als regionale Tourismus-Vereinigung 2. Organisation und Durchführung eines „Projekttages Tourismus“	3. Ausbau Aar-Radweg und Aar-Höhenweg als Premiumradwanderwege auf hessischer Seite 4. Qualitäts- und Investitions-offensive Leistungsträger	5. Events 6. Durchführung kreativer Angebots- und Produktwerkstätten
Ergänzende Maßnahmen	Externer Projektsteuerer zur internen und externen Abstimmung, Erstellung von Planungen für Maßnahmen und Förderanträgen, Umsetzungsbetreuung, Berichterstattung, Kostencontrolling und Prüfung möglicher SPNV-Reaktivierung		

Abb.4.4-1: Überblick über die Handlungsfelder und Maßnahmen

5 Die Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung

Die Aartalbahn ist ein Alleinstellungsmerkmal der Region. Der Rheingau-Taunus-Kreis ist bestrebt, dies zu nutzen und die Aartalbahn als Leuchtturmprojekt zu entwickeln. Im Zusammenspiel mit flankierenden Maßnahmen soll für die Region eine möglichst hohe regionale Wertschöpfung erzielt werden.

Mit Stand Oktober 2016 sind nach Angaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Gleise frei geschnitten, die Befahrbarkeit aller Brücken bis zum Bahnhof Bad Schwalbach möglich und das Regierungspräsidium Darmstadt hat die Genehmigung erteilt, die Strecke mit Bauzügen zu befahren. Bevor jedoch ein Museums- und Tourismusverkehr aufgenommen werden kann, sind noch zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

Das nachstehende Kapitel legt dar, welche Maßnahmen zur Wiederinbetriebnahme der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn verbunden sind und mit welchen Investitionskosten zu rechnen sein wird. Auf dieser Grundlage zeigt ein Betriebskonzept auf, in welchen Zeiträumen eine abschnittsweise Reaktivierung der Schienenstrecke umgesetzt werden kann und mit welcher Nachfrageentwicklung zu rechnen sein wird.

5.1 Mängelanalyse und Investitionsbedarf für die Bahninfrastruktur

Für die gesamte Strecke der Aartalbahn von Wiesbaden Ost bis zur Landesgrenze Hessen / Rheinland-Pfalz wurde eine Mängelanalyse anhand verfügbarer Unterlagen und einer Begehung vorgenommen. Aufbauend auf dieser Mängelanalyse wurde der Investitionsbedarf für die Wiederherstellung der Bahninfrastruktur abgeschätzt. Zur besseren Darstellung der Mängelanalyse und des daraus abgeleiteten Investitionsbedarfs wurde die Schienenstrecke in vier Abschnitte aufgeteilt:

- Abschnitt 1:
Wiesbaden-Ost bis Stadtgrenze Wiesbaden (km -0,17 bis km 14,00)
- Abschnitt 2:
Stadtgrenze Wiesbaden bis Bad Schwalbach (km 14,00 bis km 23,56)
- Abschnitt 3:
Bad Schwalbach bis Hohenstein (km 23,56 bis km 30,10)
- Abschnitt 4:
Hohenstein - Rückershausen (Landesgrenze Hessen) (km 30,10 bis km 40,92)
- Abschnitt 5:
Landesgrenze bis Diez ist nicht Bestandteil der Untersuchung

Für den Abschnitt 5 wurden keine Mängelanalyse und Investitionsberechnung vorgenommen. Dieser Abschnitt wird hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.



Abb. 5.1-1: Abschnitte der Mängelanalyse

Für die Mängelanalyse lagen folgende Grundlagen vor:

- Streckenzustandsbericht aus dem Jahr 2002 der Deutschen Eisenbahn-Consulting GmbH im Auftrag der ESWE Verkehrs GmbH
- Brückenprüfberichte im Bereich der Gemeinde Aarbergen von 2008
- Gleismessungen der NTB aus dem Jahr 2016
- Begutachtung ausgewählter EÜ auf der Aartalbahn von Dipl. Ing. (FH) Oswald Eisenbart aus dem Jahr 2015.
- Brückengutachten und objektbezogene Schadensanalysen von Dr. Schütz Ingenieure aus den Jahren 2015 und 2016
- Begehung der Strecke an neuralgischen Bereichen im Frühjahr 2016

Es stehen die folgenden Aspekte im Fokus:

- Bewuchs und Freihaltung der Trasse
- Brückenbauwerke, Durchlässe und sonstige Ingenieurbauwerke
- Tunnelbauwerke
- Zustand der Gleisanlagen (Schienen, Schwellen, Ober- und Unterbau) und Weichen

- Sicherungstechnik an Bahnübergängen (technisch gesicherte und technisch nicht gesicherte Bahnübergänge) sowie Signaltechnik
- Bahnsteige

Für jeden Abschnitt wurden die o. g. Aspekte aufgenommen und bewertet.

Für eine Reaktivierung der Aartalbahn sind entsprechende Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur notwendig. Bei der Ermittlung der Kosten für die Wiederherstellung der Bahninfrastruktur wurde berücksichtigt, dass die Bahnstrecke ausschließlich für einen Museums- und Tourismusverkehr wiederhergerichtet werden soll.

Damit verbunden sind folgende Aspekte:

- Herrichtung der Bahnstrecke für einen Museums- und Tourismusbetrieb mit bis zu max. 40 km/h (Nebenbahnbetrieb im Zugleitbetrieb)
- Nutzung nur der allernotwendigsten Gleisanlagen für den Bahnbetrieb (Verzicht von nicht betrieblich notwendigen Gleisen und Weichen)

Die Kostenberechnung geht dabei von einer Bevorzugung altbrauchbarer Materialien (z. B. Schienen und Schwellen) gegenüber neuen Materialien aus. Das Schienenprofil sollte die Form S 49 nicht überschreiten.

Für Schwellen wurden Stahlschwellen und für Weichen Holzschwellen berücksichtigt. Weiterhin geht die Berechnung davon aus, dass soweit vorhanden, Weichen aufgearbeitet und danach altbrauchbare Weichen eingebaut werden. Da die bestehenden Tunnel alle sanierungsbedürftig sind (Wasserdurchbrüche und Feuchtigkeit) wurde ein fiktiver Kostensatz pro laufenden Meter Tunnel angenommen. Alle Brückenbauwerke werden erhalten, saniert und vorbeugend instandgehalten.

Die Kostenberechnung berücksichtigt ferner, dass durch die Herrichtung der Bahnstrecke für einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb mit bis zu max. 40 km/h ermöglicht wird, Feldwege und Wege mit geringem Verkehrsaufkommen unter 2.500 Kfz/Tag durch Andreaskreuz und Pfeifen (durch Aufstellen von Pfeiftafeln) zu sichern und auf technische Sicherungsanlagen zu verzichten. Bei Landesstraßen und Kreisstraßen mit mehr als 2.500 Kfz/h kann eine technische Sicherung durch Blinklicht angenommen werden. Dabei können die vorhandenen Anlagen soweit es geht, durch brauchbare Altteile saniert werden und auf neue Anlagen verzichtet werden. Es werden keine Signale und Streckenkabel eingebaut. Bezüglich der Investitionskosten für die Bahnübergänge wird gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz die Drittelregelung angewendet (1/3 Infrastrukturbetreiber, 1/3 Straßenbaulasträger und 1/3 Land Hessen). In der Kostenschätzung für die Aartalbahn werden die Kosten nur für den Infrastrukturbetreiber angesetzt (1/3 der Gesamtkosten).

Um einen dauerhaften Zugbetrieb sicherzustellen, sind entsprechende jährliche Instandhaltungskosten zu kalkulieren. Dies beinhaltet vor allem präventiven Maßnahmen und Investitionen in die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, die Verfügbarkeit der Fahrwege sowie den langfristigen Erhalt der Anlagen. Die Instandhaltung der Aartalbahn umfasst die Inspektion, Wartung, Entstörung und Instandsetzung der rund 42,80 Kilometer langen Strecke mit allen Gleisen, Weichen, Signalen, Stellwerken, Bahnübergängen, Brücken, Tunneln sowie Rangier- und Abstellanlagen. Dies bedeutet, dass Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik und Weichen in Abhängigkeit von der örtlich zulässigen Geschwindigkeit und der Belastung der Weichen in regelmäßigen wiederkehrenden Abständen untersucht werden müssen, während es ausreicht, Brücken- und Tunnelbauwerke sowie Erdbauwerke,

Stützbauwerke und Durchlässe in einem Abstand von mehreren Jahren zu kontrollieren.

Beispielsweise hat zur Gewährleistung des Zugbetriebs im Rahmen der Instandhaltung des Eisenbahnoberbaus eine gründliche Gleisdurcharbeitung alle vier bis fünf Jahre (Schotter) zu erfolgen. Dies ist mit einem Kostenfaktor von ca. 25 Euro pro Meter in die Berechnung der Instandhaltungskosten für die Bahninfrastruktur eingeflossen. Von besonderer Bedeutung ist der Freischnitt der Gleise sowie ggf. Fällern und Mulchen, was während der gesetzlich zugelassenen Zeit, zwischen Oktober und März zu erfolgen hat. Zu berücksichtigen sind außerdem die Pflege, Reinigung, Schmierung sowie das Nachfüllen von Betriebsmitteln zur Reduktion von Abnutzungserscheinungen und Verlängerung der Lebensdauer der Anlagen.

Bei der Kostenberechnung von Investitionsmaßnahmen und der jährlichen Instandhaltung wurde von einem Verzicht auf ehrenamtliche Leistungen ausgegangen. Sämtliche Investitionsmaßnahmen gehen von einer Instandhaltung der nächsten zehn Jahre aus. Danach wird der Kapitaldienst genutzt. Kapitalkosten für Erneuerungsmaßnahmen sind zu berücksichtigen, da bestimmte Anlagengüter nur eine bestimmte Liegezeit haben. Unter Kapitalkosten sind sämtliche Kosten, die dem Streckeneigentümer im Zusammenhang mit der Finanzierung des Kapitalbedarfs der Schienenstrecke für den Zeitraum der Kapitalüberlassung entstehen. Jahreskosten und Kapitalkosten können nur zum geringen Teil durch Trassengebühren eingeholt werden.

Zur Darstellung der Mängelanalyse und des daraus abgeleiteten Investitionsbedarfs wurde die Schienenstrecke in vier Abschnitte aufgeteilt. Im Wesentlichen erfolgte diese Einteilung anhand der Stadt- und Landesgrenzen sowie anhand der Streckencharakteristik.

5.1.1 Abschnitt 1

Der erste Abschnitt 1 umfasst den Streckenteil Wiesbaden-Ost bis zur Stadtgrenze Wiesbaden (km -0,17 bis km 14,00).

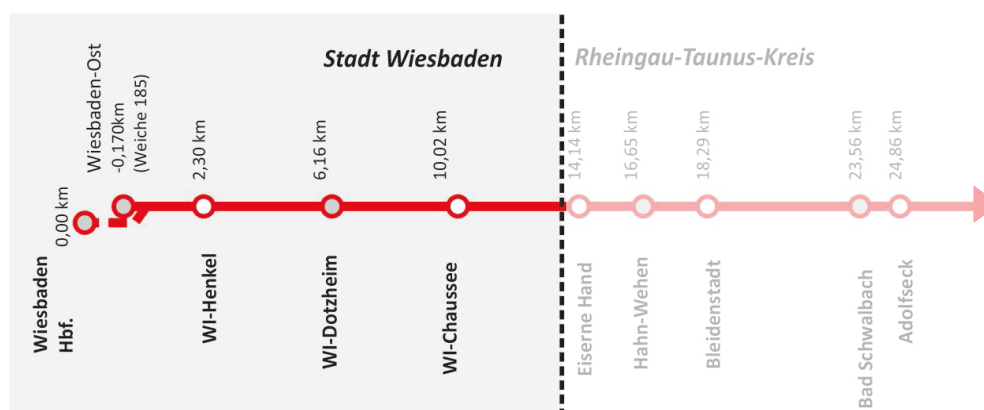


Abb. 5.1.1-1: Abschnitt 1

Gegenwärtig ist die Strecke über Wiesbaden-Ost über die Weiche 183 an die DB Netz AG angebunden. Hier erfolgte auch ein sporadischer Güterverkehr auf der Aartalbahn insbesondere zum Henkell-Betrieb in Wiesbaden-Landesdenkmal. Zudem ist über diese Anbindung die Betriebstätte der NTB in Wiesbaden-Dotzheim an das DB-Netz sichergestellt. Von daher ist zur Sicherstellung eines

Museums- und Tourismusbahnbetriebs diese Anbindung von eminenter Bedeutung.

Am Bahnhof Dotzheim hat die Nassauische Touristik-Bahn e. V. ihren betrieblichen Mittelpunkt. Hier befindet sich das 1905 erbaute denkmalgeschützte ehemalige Empfangsgebäude. Der Bahnhof Dotzheim verfügt über ausreichend Bahnsteiggleise, sodass von hier aus ein möglicher Museums- und Tourismusbahnverkehr beginnen kann. Die Gleis- und Bahnsteiganlagen am Bahnhof Dotzheim selbst sowie der nördlich gelegene Haltepunkt Chausseestraße befinden sich in einem guten Zustand (siehe Abb. 5.1.1-2). Die BÜ-Anlage am Haltepunkt Chausseestraße (km 10,10) ist technisch gesichert.

Besonderer Bedeutung kommt in diesem Abschnitt der Brücke an der Flachstraße nördlich des Haltepunkts Dotzheim zu. Sie ist nach einem LKW-Unfall für den Bahnbetrieb gesperrt. Die Standsicherheit des Bauwerks ist für die Nutzung als Museums- und Tourismusbahn mit einer eingeschränkten Geschwindigkeit und Fahrtenhäufigkeit grundsätzlich gegeben. Zur Sicherstellung der Stand- und Verkehrssicherheit im Sinne einer Minimalinstandsetzung sind kurzfristige Maßnahmen wie das Richten von Anprallschäden, die Erneuerung des Korrosionsschutzes oder das Anbringen neuer Geländer notwendig.



Abb. 5.1.1-2: Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim

Ab Kilometer 10,2 verläuft die Bahntrasse durch einen Waldbereich, sie befindet sich in einem schlechten Zustand und ist stark mit Humus verunreinigt. Außerdem sind die Schienenköpfe in den Gleisbögen so stark abgefahren, dass hier zum einen der Austausch von Schienen und Schwellen sowie eine Reinigung des Gleisbettes, Schotter und stellenweise eine Überarbeitung der Entwässerung erforderlich sein werden.

Die Aartalbahn quert bei den Kilometern 9,15, 9,69, 9,82, 10,50, 11,11, 11,68, 12,42, 12,95 und 13,97 ungesicherte Waldwege, hier sind eine Reinigung und der Freischnitt der Bahnübergänge zwingend notwendig, um die Einsehbarkeit der Bahnübergänge zu gewährleisten. Folgende kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen sind erforderlich:

- Sanierung der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge (Belag, Andreaskreuz, Freischnitt, Pfeiftafeln)
- Sanierung BÜ-Anlage Chaussee (Lahnstraße) und Neuausstattung BÜ-Anlage Wenzel-Jaksch-Straße
- Nutzung Ladestraße am Bf. Dotzheim als Parkfläche
- Sanierung Brückenbauwerk Flachstraße und Einengung Straßenbereich
- Reinigung Schotterbett und Nachschottern
- Austausch Schwellen und Schienen

Aus dieser ersten Einschätzung resultieren für den Abschnitt die o. g. kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen ein Investitionsbedarf in Höhe von insgesamt rund 1.352,6 Tsd. Euro (siehe Abb. 5.1.1-3).

Abschnitt Wiesbaden-Ost - Stadtgrenze Wiesbaden	
Investitionskosten	
Maßnahmen	Summe brutto in Tsd. EUR
Kosten für nicht technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	12,1
Kosten für technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	42,8
Brückenbauwerke	550,0
Umnutzung Ladestraße am Bf. Dotzheim als Parkplatz	14,3
Austausch von Schienen (vorwiegend im Bogenbereich) durch gebrauchte Schienen	343,4
Ausbau Weiche bei km 4,390	5,7
Reinigung des Schotterbettes von Humus	283,8
Austausch von schadhaften Schwellen	72,1
Nachschottern von neuralgischen Streckenabschnitten	28,4
Summe	1.352,6

Abb. 5.1.1-3: Investitionskosten Abschnitt 1

Nachfolgend sind die jährlichen Instandhaltungs- und Kapitalkosten für diesen Abschnitt dargestellt (siehe Abb. 5.1.1-4).

Abschnitt Wiesbaden-Ost - Stadtgrenze Wiesbaden						
Instandhaltung und Kapitalkosten pro Jahr						
Maßnahmen	Nutzungs- dauer in Jahre	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in %	Menge	EH	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in Tsd. EUR	Kapital- kosten pro Jahr in Tsd. EUR
Bahntrasse an Bahnhöfen	70	0,5	700	M	1,1	3,0
Bahntrasse auf freier Strecke	100	0,3	13.270	M	10,0	33,2
Gleise	30	1,5	13.270	M	19,9	44,2
Weichen	20	3	4	ST	1,9	3,2
Bahnsteige	50	1	3	ST	0,6	1,2
Bahnübergänge technische Sicherung	25	6	3	ST	6,3	4,2
Bahnübergänge nicht-technisch gesichert	30	3	12	ST	1,3	1,4
Brückenbauwerke	60	1	30	M	1,1	1,8
Tunnel	100	0,1	0	M	0,0	0,0
Freischnitt			6.500	M	13,0	
Prüfungen			13.970	M	7,0	
Rechtsverpflichtungen			13.970	M	7,0	
Verkehrssicherungspflichten			13.970	M	14,0	
Summe					83,2	92,2

Abb. 5.1.1-4: Jährlicher Instandhaltungs- und Kapitalkostenaufwand für den Abschnitt 1

Langfristig umzusetzende Maßnahmen

Die oben aufgeführten Maßnahmen dienen zunächst dazu, ab Wiesbaden-Dotzheim einen Museums- und Tourismusbahnverkehr möglichst bis zum Beginn der Landesgartenschau in Bad Schwalbach im Jahr 2018 zu ermöglichen. Je nach Betriebsstufe sind daher folgenden Maßnahmen zu empfehlen:

Errichtung einer Bahnsteiganlage am Bahnhof Wiesbaden-Ost

Je nach Betriebskonzept kann es sinnvoll sein, dass die Museums- und Tourismuszüge bereits ab dem Bahnhof Wiesbaden-Ost beginnen, um einen größeren Einzugsbereich der Besucher aus der Region Rhein-Main ansprechen zu können. Am Haltepunkt Wiesbaden-Ost halten die S-Bahnlinien S1, S8 und S9. Die Kosten für den zusätzlichen einseitigen Bahnsteig werden mit ca. 856 Tsd. Euro (brutto mit Planungskosten) inklusive Zugang zur bestehenden Unterführung geschätzt. Dieser Zugang erfolgt durch eine Treppenanlage und ist daher nicht barrierefrei. Diese Maßnahme ist dann nicht notwendig, wenn die nachfolgende Maßnahme bevorzugt wird (siehe Reaktivierung der Anbindung an den Hauptbahnhof Wiesbaden).

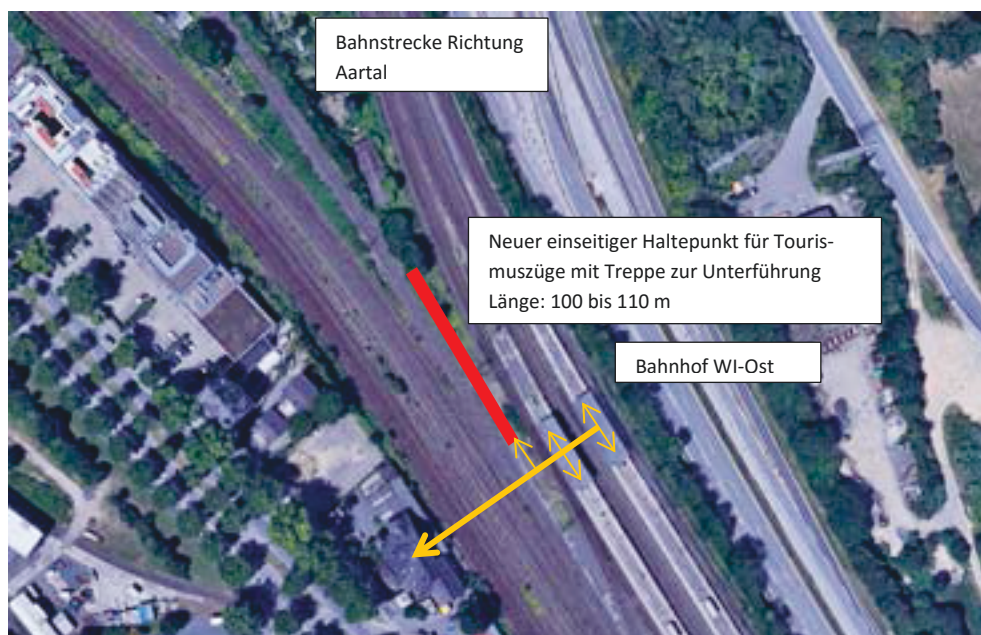


Abb. 5.1.1-5: Errichtung eines Bahnsteiganlage am Bahnhof Wiesbaden-Ost¹⁶

Reaktivierung der Anbindung an den Hauptbahnhof Wiesbaden

Alternativ zur Herstellung einer Bahnsteiganlage am Bahnhof Wiesbaden-Ost wird die Reaktivierung der Anbindung der Aartalbahn an den Hauptbahnhof Wiesbaden gesehen. Dieser Streckenteil ist heute betrieblich stillgelegt aber bahnrechtlich noch als Bahnbetriebsanlage gesichert. Die Trasse ist komplett zugewachsen und zudem kein Bestandteil des Pachtvertrags zwischen ESWE und NTB. Gemäß Angaben der NTB wurden für die Wiederherstellung der Anbindung an den Hauptbahnhof Wiesbaden von der Rhein-Sieg-Eisenbahn verschiedene Varianten

¹⁶

Luftbild-Quelle: Google-Maps

erstellt und kostenmäßig geschätzt.¹⁷ Die Kosten schwanken zwischen 315 Tsd. Euro bis 858 Tsd. Euro je nach Variante. In Abb. 5.1.1-6 ist der Ausbauvorschlag (Variante 1 b gemäß Gutachten der Rhein-Sieg-Eisenbahn) dargestellt.

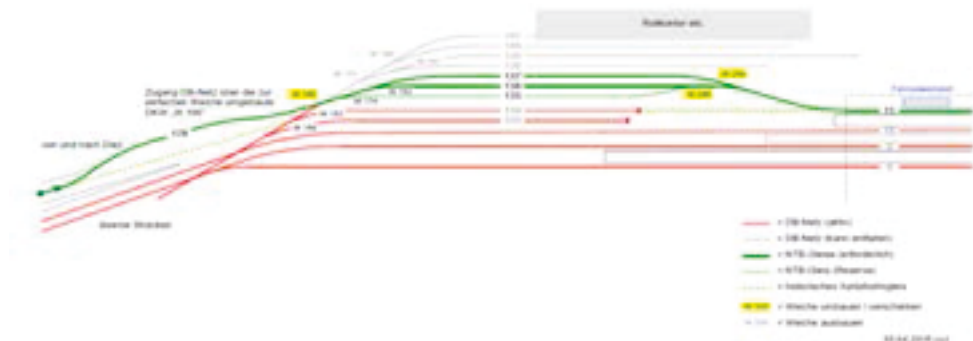


Abb. 5.1.1-6: Gleisführung zur Wiederherstellung der Aartalbahn an den Hbf. Wiesbaden¹⁸

Dieser sieht vor, dass Museumszüge bis in die Bahnsteighalle fahren können. Die Kosten hierfür werden mit ca. 460 Tsd. Euro angesetzt. Nicht enthalten sind dabei die Kosten für die Erstellung der Bahnsteige in der Halle des Hbf. Wiesbaden. Gerade die Führung der Aartalbahn bis in die Bahnsteighalle schafft optimale Umsteigevoraussetzungen mit dem SPNV und andere Bahnverkehre sowie mit dem Busverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz. Die Gesamtkosten für die Reaktivierung plus Bahnsteiganlagen in der Halle werden mit ca. 835 Tsd. Euro angesetzt (brutto mit Planungskosten)

Ausgehend vom Hauptbahnhof Wiesbaden in Richtung der Stadtgrenze ist am ehemaligen Haltepunkt Wiesbaden-Henkell (Landesdenkmal) lediglich die Bahnsteigkante erkennbar, zudem ist der Haltepunkt schlecht zugänglich, sodass ein Ausbau als Haltepunkt für einen Museums- und Tourismusverkehr auf der Aartalbahn nur dann in Frage kommt, wenn Züge vom Hauptbahnhof Wiesbaden fahren würden. Daher ist dieser Haltepunkt erst dann zu reaktivieren, wenn die Verlängerung bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden auch umgesetzt wird. Hier werden die Wiederherstellungskosten mit ca. 25 bis 35 Tsd. Euro angesetzt.

Fahrzeughalle am Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim

Zur sicheren Abstellung von Betriebsfahrzeugen wird empfohlen, eine Abstellhalle für Fahrzeuge der NTB zum Schutz vor Witterung und Vandalismus am Bahnhof Dotzheim (ca. 2.500 m²) mit einer entsprechenden Anbindung an Gleise und zwei Weichen zu errichten. Hierfür sind Kosten in Höhe von ca. 1.350 Tsd. Euro einzuplanen.

¹⁷ Variantenuntersuchung : Wiedereinbindung Strecke 3500 in Wiesbaden Hbf., Stand: 2016-02-16; erstellt von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

¹⁸ ebenda

5.1.2 Abschnitt 2

Der Abschnitt 2 führt von der Stadtgrenze Wiesbaden (km 14,00) bis zum Bahnhof Bad Schwalbach (km 23,56).



Abb. 5.1.2-1: Abschnitt 2

Bezogen auf die Haltepunkte lässt sich mit relativ wenig Aufwand ein Museums- und Tourismusbahnbetrieb gewährleisten. Der Bahnsteig am Haltepunkt Eiserne Hand befindet sich in einem guten Zustand. Dies gilt ebenfalls für den Bahnhof Hahn-Wehen, der über eine befestigte Bahnsteigkante verfügt, lediglich an den Weichen sind die Schwellen stellenweise zu erneuern und an den BÜ-Anlagen fehlen Schranken. Die Bahnsteigkante am Haltepunkt Bleidenstadt ist stellenweise zu erneuern. Der größte Investitionsbedarf besteht am Bahnhof Bad Schwalbach, hier sind umfangreiche Renovierungsarbeiten vor allem an den Bahnsteigen, die im schlechten Zustand sind, notwendig. Zudem müssen die durchgehenden Gleise 1 und 2 durchgestopft (Lage- und Höhenfehler) werden. Die Weichen sind zu überarbeiten (Schwellen), um den Bahnbetrieb überhaupt beginnen zu können.

Die Ausstattung der BÜ-Anlagen mit Schranken wird ein zwingender Schritt sein, um eine Betriebsgenehmigung des Regierungspräsidiums Darmstadt für den Museums- und Tourismusbahnbetrieb zu erhalten.



Abb. 5.1.2-2: Haltepunkt Hahn-Wehen

Auf dem Abschnitt 2 sind vor allem Investitionen in das Schienennetz zu erwarten, hier ist speziell in Bogenlage, ein perspektivischer regelkonformer Betrieb aufgrund der gemessenen Spurweiten nicht zulässig. Zudem ist die Qualität des Schienenmaterials speziell im Bereich der bogenäußeren Schienen als bedenklich einzustufen.

Bei Kilometer 17,3 fehlt auf einer Länge von 60 bis 100 m die Vorkopfschotterung und die Erneuerung der Schwellen sowie der Austausch von Schienen in Gleisrädien sind erforderlich (Gratbildung). Darüber hinaus befindet sich die Unterführung Gottfried-Keller-Straße bei km 16,85 im schlechten Zustand und derzeit wird die Brücke über die B 54 in Hahn-Wehen bei km 17,20 von Fußgängern genutzt. Hieraus resultiert der Bedarf für eine separate Fußgängerbrücke über die B 54 in Hahn-Wehen (Kosten ca. 330 Tsd. Euro brutto mit Planungskosten), die jedoch als kommunale Maßnahme von der Stadt Taunusstein zu tragen wäre.

Ähnlich wie auch im Abschnitt 1 sind an den Bahnübergänge an ungesicherten Waldwegen die Reinigung und ein Freischnitt erforderlich, um die Einsehbarkeit zu gewährleisten.

Zusammenfassend resultiert für den Abschnitt 2 „Stadtgrenze Wiesbaden bis Bad Schwalbach“ ein kurz- bis mittelfristiger Investitionsbedarf in Höhe von insgesamt 1.192,5 Tsd. Euro, um einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb bis zum Jahr 2018 zu gewährleisten. Dies beinhaltet die folgenden Maßnahmen:

Kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Sanierung der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge (Belag, Andreaskreuz, Freischnitt, Pfeiftafeln) zwischen km 14,14 und 23,56
- Sanierung der BÜ-Anlagen Wiesbadener Straße (Einbau Schranken und Blinklicht)
- Sanierung der Unterführung Gottfried-Keller-Straße bei km 16,85 und Freischnitt Bahnsteiganlagen Bleidenstadt und Zugänglichkeiten
- Errichtung technische Sicherung am BÜ (km 19,79) an der Kreisstraße 702 in Bleidenstadt (Einbau Blinklicht)
- Einbau von Blinklicht am BÜ (km 22,67) an der Kreisstraße 663
- EÜ bei km 22,10 (Sanierung der Widerlager und Brückengeländers) und bei km 22,3 Ausbau der Anschlussweiche
- Durcharbeitung der Durchgangsgleise (Gleise 1 und 2) am Bahnhof Bad Schwalbach sowie Reparatur der Weichen und Sanierung BÜ-Anlage bei km 23,76.

Für Abschnitt 2 sind aufgrund von bahntechnischer Bestimmungen die höheren Kosten für die Wiedererrichtung der Bahnübergänge in Hahn-Wehen und in Bleidenstadt mitberücksichtigt. Nicht enthalten sind BÜ-Maßnahmen im Kreuzungsbereich B 54/B275 am Ortseingang zu Bad Schwalbach. Diese sind im nachfolgenden Abschnitt enthalten.

Aus den investiven Maßnahmen resultieren für den Abschnitt 2 jährliche Instandhaltungskosten in Höhe von 70,5 Tsd. Euro sowie Kapitalkosten in Höhe von 74,3 Tsd. Euro.

Abschnitt Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach	
Investitionskosten	
Maßnahmen	Summe brutto in Tsd. EUR
Kosten für nicht technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	20,0
Kosten für technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	685,4
Brückenbauwerke	42,8
Gleisbauarbeiten Bf. Bad Schwalbach	84,3
Ausbau Anschlussweiche Asmara	7,1
Bahnsteigkanten Eiserne Hand und Freischnitt Hp. Bleidenstadt	7,1
Austausch von Schienen (vorwiegend im Bogenbereich)	194,9
Reinigung des Schotterbettes von Humus	100,0
Austausch von schadhafte Schwellen	40,9
Nachschottern von neuralgischen Streckenabschnitten	10,0
Summe	1.192,5

Abb. 5.1.2-3: Investitionskosten Abschnitt 2

Nachfolgend sind die jährlichen Instandhaltungs- und Kapitalkosten für diesen Abschnitt dargestellt (siehe Abb. 5.1.2-4).

Abschnitt Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach						
Instandhaltung und Kapitalkosten pro Jahr						
Maßnahmen	Nutzungs- dauer in Jahre	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in %	Menge	EH	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in Tsd. EUR	Kapital- kosten pro Jahr in Tsd. EUR
Bahntrasse an Bahnhöfen	70	0,5	400	M	0,6	1,7
Bahntrasse auf freier Strecke	100	0,3	9.220	M	6,9	23,1
Gleise	30	1,5	9.220	M	13,8	30,7
Weichen	20	3,0	6	ST	2,9	4,8
Bahnsteige	50	1,0	5	ST	1,0	2,0
Bahnübergänge technische Sicherung	25	6,0	6	ST	12,6	8,4
Bahnübergänge nicht-technisch gesichert	30	3,0	5	ST	3,2	1,8
Brückenbauwerke	60	1,0	30	M	1,1	1,8
Tunnel	100	0,1	0	M	0,0	0,0
Freischnitt			5.000	M	10,0	
Prüfungen			9.226	M	4,6	
Rechtsverpflichtungen			9.226	M	4,6	
Verkehrssicherungspflichten			9.226	M	9,2	
Summe					70,5	74,3

Abb. 5.1.2-4: Jährlicher Instandhaltungs- und Kapitalkostenaufwand für den Abschnitt 2

5.1.3 Abschnitt 3

Der Abschnitt 3 erstreckt sich ab dem Bahnhof Bad-Schwalbach (km 23,56) bis nach Hohenstein (km 30,10).



Abb. 5.1.3-1: Abschnitt 3

Dieser Streckenteil ist teilweise stark mit Humus versetzt und fast vorwiegend mit Stahlschwellen aus den 30er Jahren versehen (teilweise repariert und mehrfach geschweißt). An vielen Stellen sind bereits Schwellenbrüche festzustellen, zum Teil fehlen die Vorkopfschotterungen. Auf einzelnen Abschnitten und insbesondere an Bahnübergängen, bei Weichen, Tunneln und bei Eisenbahnüberführungen wurden teilweise Holzschwellen eingebaut, die an vielen Stellen verfault sind und ersetzt werden müssen (besonders bei km 29,7 bis 29,8).

Darüber hinaus lassen auch hier einzelne Streckenabschnitte, speziell in Bogenlage, einen perspektivischen regelkonformen Betrieb aufgrund der gemessenen Spurweiten nicht zu. Die Qualität des Schienenmaterials ist speziell im Bereich der bogenäußeren Schienen als bedenklich einzustufen.

Der Zustand der Haltepunkte ist sehr heterogen. Der Haltepunkt Adolfseck ist als solcher nicht mehr erkennbar. Der Haltepunkt Breithardt hingegen befindet sich noch in einem guten Zustand, obgleich dieser bewachsen und bemoost ist. Am Bahnhof Hohenstein sind die Gleis- und Bahnsteiganlagen noch intakt, jedoch sind die Holzschwellen an allen Weichen abgängig und verfault.

Ähnlich wie in den eingangs beschriebenen Streckenabschnitten sind auch im Abschnitt 3 die Bahnübergänge zu ertüchtigen. Von den insgesamt sieben Bahnübergängen sind fünf ohne technische Sicherung (Waldweg, Privatwege usw.). Zwei Bahnübergänge verfügen zwar über eine technische Sicherung, jedoch ist unklar, ob diese funktionieren (km 28,31 (Kreisstraße 682) und 27,19 (Wirtschaftsweg nördlich des Klärwerks)).

Ein besonderes Augenmerk auf der Aartalbahn gilt den Brückenbauwerken. Alle elf Eisenbahnüberführungen (sieben davon über die Aar) können zwar weitergenutzt werden, aber an allen sind starke Beschädigungen vorhanden, beispielsweise durch Unterspülungen der Widerlager, fehlenden Korrosionsschutz oder flächenhafte Durchfeuchtungen. Zusätzlich ist die Fußgängerbrücke bei Kilometer 29,70 sanierungsbedürftig (Feuchtigkeit, Flügelwände und Geländer beschädigt).

Die Standsicherheit des Adolfsecker Tunnels (Länge: 150 m) und des Hohensteiner Tunnels (Länge 169 m) ist zwar gegeben, aber auch sie sind durch Wassereinbrüche, Feuchtigkeit, das Abplatzen von Mauerwerken usw. dringend sanierungsbedürftig. Der genaue Sanierungsbedarf ist durch einen Gutachter zu ermitteln.

Kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Sanierung der beiden Tunnel dringend erforderlich (Vermeidung von weiteren Wassereinbrüchen). Hierzu ist ein Tunnelgutachter erforderlich.
- Alle Eisenbahnüberführungen (EÜ) können weiter genutzt werden, jedoch bedürfen diese eine umfassende Sanierung der Widerlager und Brückenträger. Korrosionsschutz ist dringend erforderlich.
- Der Oberbau mit Schotter und Schwellen ist durchzuarbeiten. Austausch von zerstörten Schwellen. Austausch von Schienen in Bögenbereichen.
- Sanierung der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge (Belag, Andreaskreuz, Freischnitt, Pfeiftafeln) zwischen km 23,56 und 30,10
- Sanierung der technischen Sicherung an der BÜ-Anlage am Bf. Bad Schwalbach an der B 54 und B275¹⁹
- Sanierung der technischen Sicherung an der BÜ-Anlage an der Kreisstraße K 682 bei km 28,30
- Freischnitt Bahnsteiganlagen Breithardt und Zugänglichkeiten
- Austausch der Schwellen an den Weichen am Bahnhof Hohenstein.

Abschließend bleibt für den Abschnitt 3 zwischen Bad Schwalbach und Hohenstein festzuhalten, dass auch hier umfassende bauliche Maßnahmen vorzunehmen sind. Der Investitionsbedarf beträgt für diesen Abschnitt 998,6 Tsd. Euro.

Abschnitt Bad Schwalbach - Hohenstein	
Investitionskosten	
Maßnahmen	Summe brutto in Tsd. EUR
Kosten für nicht technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	5,0
Kosten für technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	235,6
Brückenbauwerke	171,4
Tunnelsanierung	202,3
Gleiserneuerung im Bf. Hohenstein	37,1
Freischnitt Hp. Breithardt	1,4
Austausch von Schienen (vorwiegend im Bogenbereich)	194,9
Reinigung des Schotterbettes von Humus	100,0
Austausch von schadhaften Schwellen	40,9
Nachschottern von neuralgischen Streckenabschnitten	10,0
Summe	998,6

Abb. 5.1.3-2: Investitionskosten Abschnitt 3

¹⁹ Aus der Sicht der Verkehrssicherheit ist die Einmündung B 54/B275 mit einer Bahnübergangsanlage heute als bedenklich anzusehen. Daher sollte unabhängig von der Fortführung der Aartalbahn aus straßenbaulicher Sicht eine vollkommen neue Überplanung der Einmündung angestrebt werden, um die Übersichtlichkeit der Einmündung und die Verkehrssicherheit deutlich zu verbessern.

Nachfolgend sind die jährlichen Instandhaltungs- und Kapitalkosten für diesen Abschnitt dargestellt (siehe Abb. 5.1.3-3). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- jährliche Instandhaltungskosten in Höhe von 65 Tsd. Euro
- Kapitalkosten in Höhe von 89,4 Tsd. Euro.

Abschnitt Bad Schwalbach - Hohenstein						
Instandhaltung und Kapitalkosten pro Jahr						
Maßnahmen	Nutzungs- dauer in Jahre	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in %	Menge	EH	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in Tsd. EUR	Kapital- kosten pro Jahr in Tsd. EUR
Bahntrasse an Bahnhöfen	70	0,5	500	M	0,8	2,1
Bahntrasse auf freier Strecke	100	0,3	5.249	M	3,9	13,1
Gleise	30	1,5	5.249	M	7,9	17,5
Weichen	20	3,0	2	ST	1,0	1,6
Bahnsteige	50	1,0	2	ST	0,4	0,8
Bahnübergänge technische Sicherung	25	6,0	1	ST	2,1	1,4
Bahnübergänge nicht-technisch gesichert	30	3,0	5	ST	18,9	10,5
Brückenbauwerke	60	1,0	180	M	6,3	10,5
Tunnel	100	0,1	319	M	3,2	31,9
Freischnitt			5.000	M	10,0	
Prüfungen			5.251	M	2,6	
Rechtsverpflichtungen			5.251	M	2,6	
Verkehrssicherungspflichten			5.251	M	5,3	
Summe					65	89,4

Abb. 5.1.3-3: Instandhaltungs- und Kapitalkosten pro Jahr Abschnitt 3

5.1.4 Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 führt von Hohenstein bis nach Rückershausen zur Landesgrenze Hessen / Rheinland-Pfalz und umfasst die Kilometer 30,10 bis 40,92. Dieser Streckenabschnitt ist zwischen Hohenstein und Michelbach zum größten Teil zugewachsen und wird seit der Stilllegung 1999 nicht mehr genutzt. Erst ab Michelbach ist die Strecke infolge von Draisinenverkehr frei von Bewuchs.



Abb. 5.1.4-1: Abschnitt 4

Auch dieser Streckenteil ist ähnlich wie Abschnitt 3 vorwiegend mit Stahlschwellen aus der 30er Jahren versehen, demnach sind hier ebenfalls an vielen Stellen Schwellenbrüche zu finden. Ab Hohenstein sind die Schienen nicht mehr durchgehend verschweißt und Stoßlücken in einem Abstand von ca. 30 Metern auszumachen. Insbesondere an Bahnübergängen, bei Weichen, Tunneln und Eisenbahnüberführungen wurden Holzschwellen genutzt, die an vielen verfault sind und ersetzt werden müssen. Durch die jahrelange Nichtnutzung ist die Strecke teilweise stark mit Humus versetzt und es fehlen die Vorkopfschotterungen.

Darüber hinaus lassen einzelne Streckenabschnitte - wie auch in den Abschnitten 2 und 3 beschrieben - speziell in Bogenlage, einen perspektivischen regelkonformen Betrieb aufgrund der gemessenen Spurweiten nicht zu. Die Qualität des Schienenmaterials ist speziell im Bereich der bogenäußeren Schienen als bedenklich einzustufen.

An allen elf Eisenbahnüberführungen (sieben davon über die Aar) der Aartalbahn sind starke Beschädigungen vorhanden, beispielsweise durch Unterspülungen der Widerlager, fehlenden Korrosionsschutz oder flächenhafte Durchfeuchtungen. Auf dem Abschnitt 4 sind beim Kilometer 33,69 die Stahlbrücke (Bauwerk „Sandersmühle“) und Teile des Widerlagers über die B 54 abgebrochen. Hier wird es erforderlich sein, das Widerlager wieder herzustellen und einen neuen Brückenträger zu bauen. Dabei wird es notwendig sein, einen schlankeren Brückenträger einzubauen, um die geforderte lichte Höhe von 4,50 m auf der B 54 einhalten zu können. Reicht diese jedoch nicht aus, so muss die Strecke im Brückenbereich sowie davor und danach leicht angehoben werden. Allerdings sind hier bauliche Grenzen gesetzt, da in nördlicher Richtung unmittelbar ein Tunnelbauwerk besteht. Die Kostenschätzung geht daher von einer Wiederherstellung des Widerlagers aus, die Errichtung eines neuen Brückenträgers über die B 54 und die Wiedernutzbarkeit des vorhandenen Brückenträgers über die Aar aus. Für den Fall, dass zukünftig nur noch ein Draisinenverkehr zum Zuge kommen soll, können die Kosten für die Wiederherstellung des Brückenbauwerks aufgrund der deutlich geringeren Lasten ggf. erheblich reduziert werden.

In einem außerordentlich schlechten Zustand befinden sich auf dem Abschnitt 4 alle technischen BÜ-Anlagen - sie sind nicht mehr sanierbar. Ein Neubau ist daher bei km 31,360 (Landesstraße 3321), km 35,89 in Michelbach (Landesstraße 3373), km 37,17 bis 37,25 mit drei BÜ-Anlagen in Kettenbach, km 38,30 und 40,03 in Rückershausen notwendig. Zudem bedürfen alle nicht-technischen BÜ-Anlagen einer Sanierung und eines neuen Fahrbahnbelags.

Die Standsicherheit des Michelbacher Tunnels (Länge: 156 m) und des Laufenseldener Tunnels (Länge 287 m) ist zwar gegeben, aber sie sind durch Wassereinbrüche, Feuchtigkeit, das Abplatzen von Mauerwerken usw. dringend sanierungsbedürftig. Der genaue Sanierungsbedarf ist durch einen Gutachter zu ermitteln.

Kurz- bis mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Sanierung der beiden Tunnel dringend erforderlich (Vermeidung von weiteren Wassereinbrüchen). Hierzu ist ein Tunnelgutachten erforderlich.
- Alle Eisenbahnüberführungen (EÜ) können weiter genutzt werden, jedoch bedürfen diese einer umfassenden Sanierung der Widerlager und Brückenträger. Korrosionsschutz ist dringend erforderlich. Zwei Durchlässe müssen neu gebaut werden.
- Kompletter Strecken-Freischnitt erforderlich

- Der Oberbau mit Schotter und Schwellen sind durchzuarbeiten. Austausch von zerstörten Schwellen. Austausch von Schienen in Bogenbereichen.
- Wiederherstellung der Brücke (Bauwerk „Sandersmühle“) über die B 54 bei km 33,69 durch einen Neubau unter Berücksichtigung der erforderlichen Durchfahrtshöhe (schlankere Trägerkonstruktion)
- Sanierung der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge (Belag, Andreaskreuz, Freischnitt, Pfeiftafeln)
- Sanierung der technischen Sicherung an der BÜ-Anlage bei km 31,36 und bei km 40,03
- Bahnsteigkanten freimachen und reparieren in Laufenselden, Michelbach, Kettenbach und Rückershausen. Herstellung der Zugänglichkeiten zu den Bahnsteigen.

Der Abschnitt 4 erfordert aufgrund der baulichen Maßnahmen für technisch gesicherte BÜ-Anlagen, sowie für Brücken- und Tunnelsanierungen ein vergleichsweise hohes Investitionsvolumen von 1.886,2 Tsd. Euro.

Abschnitt Hohenstein - Rückershausen (Landesgrenze)	
Investitionskosten	
Maßnahmen	Summe brutto in Tsd. EUR
Kosten für nicht technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	37,1
Kosten für technisch gesicherte BÜ-Anpassungen	64,3
Brückenbauwerke	1.063,9
Tunnelsanierung	264,3
Sanierung Bahnsteige	21,4
Kompletter Strecken-Freischnitt	22,8
Austausch von Schienen (vorwiegend im Bogenbereich)	249,9
Reinigung des Schotterbettes von Humus	100,0
Austausch von schadhaften Schwellen	52,5
Nachschottern von neuralgischen Streckenabschnitten	10,0
Summe	1.886,2

Abb. 5.1.4-2: Investitionskosten Abschnitt 4

Bei der Ermittlung der Investitionskosten wurden nur Maßnahmen berücksichtigt, die für die Wiederherstellung der Bahninfrastruktur für einen Museums- und Tourismusverkehr zwingend notwendig sind. In Abschnitt 4 kann darüber hinaus mit zusätzlichen Maßnahmen die Attraktivität des Streckenabschnitts für Fahrgäste erhöht werden. Es ist daher im weiteren Verfahren zu prüfen, ob der Haltepunkt Michelbach an den BÜ Ortseinfahrt verlegt, ob in Hausen über die Aar am BÜ Ortsmitte ein neuer Haltepunkt angelegt und ob der Haltepunkt Rückershausen an den BÜ Friedrich-Ebert-Straße (unmittelbar am Buswendeplatz) verlegt werden kann.

Aus den investiven Maßnahmen resultieren für den Abschnitt 4 jährliche Instandhaltungskosten in Höhe von 93,2 Tsd. Euro sowie Kapitalkosten in Höhe von 136,5 Tsd. Euro.

Abschnitt Hohenstein - Rückershausen (Landesgrenze)						
Instandhaltung und Kapitalkosten pro Jahr						
Maßnahmen	Nutzungs- dauer in Jahre	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in %	Menge	EH	Unterhaltungs- kosten pro Jahr in Tsd. EUR	Kapital- kosten pro Jahr in Tsd. EUR
Bahntrasse an Bahnhöfen	70	0,5	400	M	0,6	1,7
Bahntrasse auf freier Strecke	100	0,3	10.428	M	7,8	26,1
Gleise	30	1,5	10.428	M	15,6	34,8
Weichen	20	3,0	4	ST	1,9	3,2
Bahnsteige	50	1,0	3	ST	0,6	1,2
Bahnübergänge technische Sicherung	25	6,0	3	ST	6,3	4,2
Bahnübergänge nicht-technisch gesichert	30	3,0	7	ST	18,9	10,5
Brückenbauwerke	60	1,0	180	M	6,3	10,5
Tunnel	100	0,1	443	M	4,4	44,3
Freischnitt			5.000	M	10,0	
Prüfungen			10.432	M	5,2	
Rechtsverpflichtungen			10.432	M	5,2	
Verkehrssicherungspflichten			10.432	M	10,4	
Summe					93,2	136,5

Abb. 5.1.4-3: Instandhaltungs- und Kapitalkosten pro Jahr Abschnitt 4

5.1.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zur dauerhaften und durchgängigen Befahrbarkeit der Aartalbahn für alle vier Abschnitte Investitionskosten in Höhe von rd. 5.429,9 Tsd. Euro sowie Instandhaltungs- und Kapitalkosten in Höhe von jährlich rd. 704,3 Tsd. Euro pro Jahr aufzubringen sind. Dabei ist anzumerken, dass die Kosten in Abhängigkeit zum Realisierungszeitraum stehen und aufgrund des fortschreitenden Verfalls der Strecke höher ausfallen können.

Für den Streckenabschnitt im Rheingau-Taunus-Kreis würden somit Investitionskosten von 4.077,3 Tsd. Euro und jährliche Kosten von 528,9 Tsd. Euro anfallen.

Zusammenstellung der Kosten für die vier Abschnitte der Aartalbahn				
	Länge in km	Investitionskosten in Tsd. Euro	Instandhaltungs- kosten pro Jahr in Tsd. Euro	Kapitalkosten pro Jahr in Tsd. Euro
Abschnitt Wiesbaden- Waldstraße - Stadtgrenze Wiesbaden	13,97	1.352,6	83,2	92,2
Abschnitt Stadtgrenze Wies- baden - Bad Schwalbach	9,62	1.192,5	70,5	74,3
Abschnitt Bad Schwalbach - Hohenstein	5,75	998,6	65	89,4
Abschnitt Hohenstein - Rückershausen (Landesgrenze)	10,83	1.886,2	93,2	136,5
Summe	40,17	5.429,9	311,9	392,4
davon für den Rheingau- Taunus-Kreis	26,20	4.077,3	228,7	300,2

Abb. 5.1.5-1: Zusammenstellung der Kosten für die Aartalbahn im Bereich Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis

Insbesondere die Investitionskosten können nicht alleine durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer, die Stadt Wiesbaden, den Rheingau-Taunus-Kreis sowie die Kommunen entlang der Aartalbahn getragen werden.

Darum sollte auf die vielschichtige Förderlandschaft der EU-Strukturförderung für die Dekade von 2014-2020, des Bundes und des Landes Hessen zurückgegriffen werden. Einig sind sich aber nahezu alle Förderprogramme, dass eine integrierte Vorgehensweise, die umfassende private Investitionen nach sich zieht, durch sich ergänzende Förderzugänge unterstützt werden soll. Es ist deshalb zu klären, welche der dargestellten Maßnahmen durch welche Förderung berücksichtigt werden kann.

Denkbar ist beispielsweise Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für investive Maßnahmen auf der Schienenstrecke der Aartalbahn in Anspruch zu nehmen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass mit den Bestrebungen des Landes Rheinland-Pfalz, einen SPNV-Betrieb auf der Aartalbahn einzuführen, die Möglichkeit eröffnet wird, dieses Vorhaben ebenfalls für den hessischen Streckenteil zu prüfen und auf diesem Wege Finanzierungsmittel aus unterschiedlichen Quellen zu kombinieren, zumal die Investitionsmaßnahme einen dauerhaften Bahnbetrieb sicherstellt, der auch im Bedarfsfall auch für einen „reduzierten SPNV-Betrieb“ genutzt werden kann.²⁰

5.2 Betriebskonzept

Für die erfolgreiche Reaktivierung der Aartalbahn ist ein schlüssiges Betriebskonzept Voraussetzung, das als langfristiges Ziel verfolgt, die durchgängige Befahrbarkeit der gesamten Aartalbahn von Wiesbaden bis Diez zu realisieren. Die im Folgenden skizzierten Betriebsstufen sind als Vorschläge zu verstehen. Sie sind aus gutachterlicher Sicht die wesentlichen Meilensteine für einen dauerhaft funktionierenden und eigenwirtschaftlichen Museums- und Tourismusbahnbetrieb. Grundsätzlich bleibt die Möglichkeit bestehen, unter veränderten Rahmenbedingungen, die Betriebsstufen anzupassen.

Übergeordnetes Ziel des Betriebskonzepts ist die durchgängige Befahrbarkeit der Aartalbahn zwischen Wiesbaden und Diez wieder herzustellen. Basis für das Betriebskonzept ist das bestehende Konzept des NTB e. V. Dieses sieht einen historischen Bahnbetrieb vor, wie er in den 50er Jahren im letzten Jahrhundert ausgesehen haben könnte. Aufgrund der eingeschränkten und somit gezielt einzusetzenden Finanzmittel und des unterschiedlichen Streckenzustands geht das vorliegende Gutachten von einem gestuften Betriebskonzept aus, das vier Realisierungszeiträume vorsieht:

- Betriebsstufe 1: bis 2018
- Betriebsstufe 2: nach 2020
- Betriebsstufe 3: nach 2022
- Betriebsstufe 4: nach 2025

²⁰

Unter einem bedarfsorientierten SPNV-Betrieb sind bestimmte Züge morgens und nachmittags für Berufspendler aus dem Bereich Bad Schwalbach und Taunusstein in Richtung Wiesbaden und mit Umstieg in Richtung Rhein-Main-Gebiet zu verstehen. Hier könnte die Bahnstrecke auch als Ergänzung zum regionalen Busverkehr verstanden werden.

Die Landesgartenschau (LGS) in Bad Schwalbach wird im Jahr 2018 mehrere hunderttausend Besucher nach Bad Schwalbach locken und einen langanhaltenden positiven touristischen Aufschwung bewirken. Die **Betriebsstufe 1** sieht vor, einen Museums- und Tourismusverkehr als Zubringer und Bestandteil der LGS zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach zu etablieren. Auf diese Weise lassen sich positive Wechselwirkungen für beide Angebote erzeugen und der Weg ins Aartal wird bereits zum Erlebnis.

Die Realisierung der Betriebsstufe 1 ist die entscheidende Voraussetzung zur erfolgreichen Wiederinbetriebnahme der Aartalbahn. Erst nachdem sich der Verkehr auf dieser Strecke etabliert hat, kann die Aartalbahn in der **Betriebsstufe 2** von Wiesbaden-Dotzheim bis nach Hohenstein geführt werden. Dies erhöht die Reisezeit und das Reiseerlebnis und erschließt nach den Besuchern der LGS die neue Zielgruppe von Reisenden und Bahninteressierten, die einen gemütlichen, stressfreien und schönen Tagesausflug unternehmen möchten. Diese Zielgruppe soll vor allem mit kombinierten Angeboten aus einer Bahnfahrt mit darin integrierten Freizeitangeboten erreicht werden.

In der **Betriebsstufe 3** ist in verschiedenen Varianten vorgesehen, ab dem Jahr 2022 das Fahrgastpotenzial deutlich zu erhöhen und mit Fahrten entweder von dem Haltepunkt Wiesbaden Ost, dem Hauptbahnhof Wiesbaden oder dem Hauptbahnhof Mainz bis nach Hohenstein zu fahren. Auf diese Weise werden der Einzugsbereich und die Möglichkeiten der regionalen Vermarktung deutlich erhöht.

In der **Betriebsstufe 4** ist vorgesehen, ab dem Jahr 2025 einen durchgehenden Museums- und Tourismusverkehr zwischen Mainz/Wiesbaden (Zubringerverkehr) und Hahnstätten in Rheinland-Pfalz anzubieten und die Aartalbahn einschließlich des Aartals und der Region zu einer überregional bekannten Tourismusdestination gewandelt zu haben. Zu klären bleibt in diesem Fall, wer die Streckeninstandsetzung auf rheinland-pfälzischer Seite durchführt und finanziert.

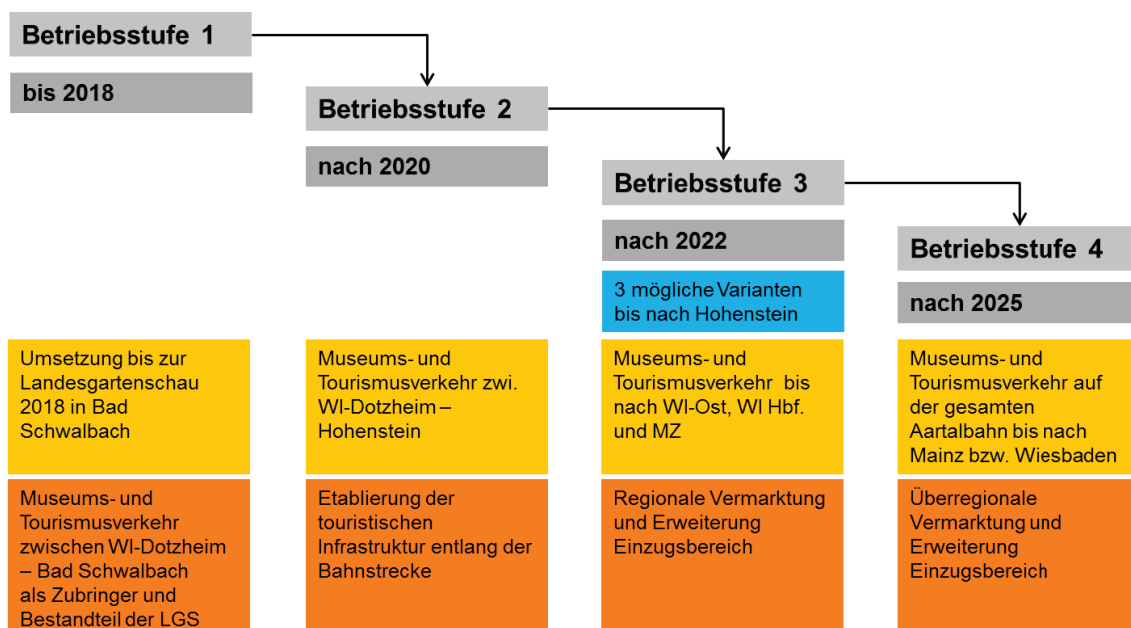


Abb. 5.2-1: Betriebsstufen der Aartalbahn

In allen Betriebsstufen wird der bestehende **Draisinenverkehr** zwischen Michelbach und Diez als wertvoller touristischer Anziehungspunkt im nördlichen Aartal berücksichtigt. Zu bedenken ist, dass mit Einführung des SPNV-Betriebs zwischen Diez und Hahnstätten ein großer Teil des bisher vom Arbeitskreis Aartalbahn e. V. genutzten Draisinenabschnitts nicht mehr genutzt werden kann. Die Betriebsstufen 2 und 3 gehen deshalb davon aus, dass der Draisinenverkehr auch im Sinne des touristischen Erlebnisses von Hahnstätten bis Hohenstein geführt werden kann. In der Stufe 4 ist die Fortführung des Draisinenverkehrs zwischen Hohenstein und Zollhaus nur außerhalb der Tage mit Bahnverkehr oder an Wochenenden mit „Fahrbetreuern vom Verein“ möglich. Demnach müssen Draisinen mind. 1 Stunde vor Bahnbetrieb die Strecke verlassen haben und der Bahnverkehr kann erst nach Freigabe durch den Betriebsleiter stattfinden.

Das Betriebskonzept geht davon aus, dass die Bahnstrecke ausschließlich für einen eigenwirtschaftlichen Museums- und Tourismusverkehr genutzt werden soll.

Damit verbunden sind folgende Aspekte:

- Fahrten mit bis zu max. 40 km/h
- Fahrzeiten zwischen 40 und 150 Minuten
- Authentisches Gefühl einer „Bahnfahrt wie anno damals“
- Einsatz von streckentypischen und historischen Schienenfahrzeugen als Alleinstellungsmerkmal

Grundsätzlich vermitteln die Eisenbahnfahrzeuge der NTB (z. B. Dampflokomotive 50 und Diesellokomotive MaK 650 D) das historische Fahrgefühl am besten, für die Zubringerfahrten zwischen Wiesbaden-Hbf. / Mainz Hbf. und Wiesbaden-Dotzheim (Stufen 3 und 4) können auch moderne Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) eingesetzt werden. Der Zubringerverkehr sollte dabei so gestaltet werden, dass genügend Zeit zum Umsteigen und Verweilen in Wiesbaden-Dotzheim möglich ist. Zu berücksichtigen ist, dass die Dampflokomotive 50 wegen des Fristablaufs und des langen Stillstands umfassender Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten bedarf, um die Bahn-Hauptuntersuchung (HU) zu bestehen.

Wiesbaden-Dotzheim ist grundsätzlich der Ausgangspunkt für Fahrzeugeinsätze und zentrale Betriebsstelle. Der Güterverkehr bis zum Gleisanschluss Henkell bleibt nach wie vor möglich.

Die Betriebstage konzentrieren sich auf die touristische Hauptsaison, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen mit max. drei Fahrtenpaaren am Tag, um die wirtschaftlichen Risiken zu reduzieren. Sonderfahrten sind möglich.

Zu den Zielgruppen der Aartalbahn gehören Kunden des nationalen Marktes, die qualitative sowie einzigartige Tages- und Wochenend-Reiseziele besuchen:

- Gäste der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018
- Familien mit Kindern
- Best Ager
- Kleingruppen
- Eisenbahnenthusiasten

Die Etablierung eines attraktiven Tourismus- und Museumsbahnbetriebes mit ausreichender Nachfrage wird sich erst nach Jahren einpendeln und am Anfang Anlaufkosten verursachen. Damit die Aartalbahn die gewünschten wirtschaftli-

Zusätzlich wird der Ausbau von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten für Besucher vorausgesetzt. In Ergänzung hierzu ist denkbar, die Aartalbahn mit einem Waggon für den Fahrradtransport fahren zu lassen.



5.2.3 Betriebsstufe 3

Die Betriebsstufe 3 setzt sich aus drei möglichen Varianten zusammen:

- Stufe 3 a: Museumsbahnbetrieb Wiesbaden-Ost bis Hohenstein
- Stufe 3 b: Museumsbahnbetrieb Hbf. Wiesbaden bis Hohenstein
- Stufe 3 c: Museumsbahnbetrieb plus Mainz bis Hohenstein

Ziel der Stufe 3 ist es, den Einzugsbereich der Aartalbahn bei den Besuchern deutlich zu erweitern. Die Zugangebote der jeweiligen Stufenvarianten 3 a bis 3 c haben den Zweck, die Besucher dort abzuholen, wo sie wohnen bzw. wo ein hochwertiger Bahnanschluss besteht. Am Hauptbahnhof Mainz besteht Anschluss zum IC-Verkehr entlang der Rheinachse, am Hauptbahnhof Wiesbaden zu ausgewählten Zügen des ICE und dem gesamten S-Bahn- und Regionalbahnverkehr.

Bis auf die Stufe 3c sind zusätzliche Investitionen in den Bahnanlagen auf der Aartalbahn erforderlich. Hierzu gehört bei der Stufe 3 a die Errichtung eines Bahnsteigs am Bahnhof Wiesbaden-Ost mit Zugang zur Unterführung. Bei der Stufe 3 b ist die Reaktivierung der Strecke auf eine Länge von 3,5 km bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden notwendig. Welche dieser drei Stufenvarianten nach 2022 zum Zuge kommen können, sollte dem oder den verschiedenen Tourismusbahnbetreiber(n) überlassen werden, da hier eine Vielzahl von Faktoren eine Rolle spielen, die in diesem Gutachten nicht abschließend geklärt werden können:

- Trassenverfügbarkeit auf DB-Strecken bei der Stufe 3 c in Richtung Mainz sowie Bahnsteigbelegung am Hauptbahnhof Mainz
- Herkunftsrichtung potentieller Besucher der Aartalbahn außerhalb der Stadt Wiesbaden und aus dem Rheingau-Taunus-Kreis
- Baulicher Aufwand und Finanzierbarkeit der baulichen Maßnahmen am Bahnhof Wiesbaden-Ost bzw. die Streckenreaktivierung bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden

Letztendlich geht es bei der Stufe 3 darum, dass grundsätzlich eine überregionale Ausrichtung der Aartalbahn in Richtung Süden möglich ist und auch im Hinblick auf eine deutliche Besuchersteigerung sehr sinnvoll ist.

[illegible]

- Museumsbahnbetrieb zwischen WI-Dotzheim und Hohenstein in der Saison (Beginn Osterferien und Ende Herbstferien) sowie Nikolausfahrt und Zubringerverkehr zwischen WI-Ost und Dotzheim ➔ nach 2022
- Fahrzeit: ca. 60 Minuten
- Abfahrtszeiten:

10:00	13:00	16:00	Uhr	Abfahrt ab	WI-Dotzheim
11:30	14:30	17:30	Uhr	Abfahrt ab	Hohenstein
- Zubringerverkehr ist so zu gestalten, dass genügend Zeit zum Umsteigen und Verweilen in Dotzheim möglich ist
- Errichtung einer Bahnsteigkante am Bf. Wiesbaden-Ost und Zugang zum Fußgängertunnel (Kosten ca. 672 Tsd. Euro brutto) notwendig
- Betrieb nur an Samstagen und Sonntagen mit max. 3 Fahrtenpaaren am Tag
- Fahrzeugpark wie bei Stufe 2 plus Zubringerverkehr durch Triebwagen wegen fehlender Umsetzungsmöglichkeit in WI-Ost (Triebwagen: Schienenbus oder Dieseltriebwagen der HLB)
- Eigenwirtschaftlicher Zugbetrieb für Museumsbahn- und Zubringerverkehr (ohne Zuschüsse)
- Nutzung der Trasse auch für Dritte (Sonderzugfahrten (andere Vereine) als eigenwirtschaftlicher Verkehr) mit DB-Zulassung (PZB 90)
- WI-Dotzheim: Ausgangspunkt der Fahrzeugeinsätze und Betriebsstelle
- Strecke Wiesbaden-Ost - WI-Dotzheim mit Anschluss an das DB Netz nur für betriebliche Fahrten (Fahrzeugzuführung usw.) und für Zubringerfahrten
- Draisinenverkehr: zwischen Hohenstein und Zollhaus
Freischnitt Trasse und Neubau Brücke über die B 54 mit geringen Lastannahmen (Fuß- und Radwegebrücke mit Pfeiler für Bahnverkehr)



Seite 72
Büro StadtVerkehr GmbH & ift GmbH

Stadt Wiesbaden

Wiesbaden-Gut
0,3 km
(Hauptbahnhof)

Wiesbaden
6,15 km

Wiesbaden
32,02 km

Rheingau-Taunus-Kreis

Eschwege Nord
14,34 km

Hahn-Walzen
16,45 km

Biedenkopf
16,29 km

Bad Schwalbach
22,54 km

Abtzbach
28,46 km

Bad Nauheim
28,29 km

Hochheim
30,02 km

Laufeldern
31,50 km

Mühlbach
36,49 km

Kettbach
37,5 km

Rückelhausen
55,7 km

Rhein-Lahn-Kreis

Zellborn
41,80 km

Hahnstein
45,30 km

Oberwesche
47,30 km

Flachs
48,90 km

Dierdorf
53,70 km

- Museumsbahnbetrieb zwischen Wiesbaden Hbf. und Hohenstein in der Saison (Beginn Osterferien und Ende Herbstferien) ➔ nach 2022
- Wiedereinbindung Strecke 3500 in Wiesbaden Hbf. erforderlich (Kosten ca. 558 Tsd. Euro brutto) ➔ Unterschiedliche Ausbauvarianten möglich!
- Fahrzeit:
 - ca. 75 Minuten von Wiesbaden bis Hohenstein mit einem Fahrtenpaar (Samstag und Sonntag)
 - ca. 60 Minuten von Dotzheim bis Hohenstein mit zwei Fahrtenpaaren (Samstag und Sonntag)
- Einsatz der Fahrzeuge wie in Stufe 1 bis 3 a
- Nutzung der Trasse auch für Dritte (Sonderzugfahrten (andere Vereine) als eigenwirtschaftlicher Verkehr) mit DB-Zulassung (PZB 90).
- Eigenwirtschaftlicher Zugbetrieb für Museumsbahn und Dritter (ohne Zuschüsse)
- WI-Dotzheim: Ausgangspunkt der Fahrzeugeinsätze und Betriebsstelle
- Strecke Wiesbaden-Ost - WI-Dotzheim mit Anschluss an die DB Netz (Weiche 185) nur für betriebliche Fahrten (Fahrzeugzuführung usw.) sowie je nach Variante am Hbf. Wiesbaden Anschluss DB AG Netz
- Draisinenverkehr: zwischen Hohenstein und Zollhaus
Freischnitt Trasse und Neubau Brücke über die B 54 mit geringen Lastannahmen (Fuß- und Radwegebrücke mit Pfeiler für Bahnverkehr)



Seite 73
Büro StadtVerkehr GmbH & ift GmbH

Stufe 3 c: Museumsbahnbetrieb plus Mainz bis Hohenstein



Abb. 5.2.3-5: Stufe 3 c: Museumsbahnbetrieb plus Mainz bis Hohenstein

- Museumsbahnbetrieb zwischen Mainz Hbf. und Hohenstein in der Saison (Beginn Osterferien und Ende Herbstferien) ➔ nach 2022
- Verzicht auf Ausbau Bahnsteig Wiesbaden-Ost und Durchbindung Wiesbaden Hbf.
- Fahrzeit:
 - ca. 90 Minuten von Mainz bis Hohenstein mit einem Fahrtenpaar (Samstag und Sonntag)
 - Fahrzeit: ca. 60 Minuten von Wiesbaden-Dotzheim bis Hohenstein mit zwei Fahrtenpaaren (Samstag und Sonntag)
- Einsatz der Fahrzeuge wie in Stufe 1 bis 3 a plus zusätzlicher dritter Museumsbahnanbieter von Mainz aus mit modernen oder alten Fahrzeuge mit DB-Zulassung (PZB 90)
Eigenwirtschaftlicher Zugbetrieb für Museumsbahn und Dritter (ohne Zuschüsse)
- WI-Dotzheim: Ausgangspunkt der Fahrzeugeinsätze und Betriebsstelle
- Strecke Wiesbaden-Ost - WI-Dotzheim mit Anschluss an die DB Netz (Weiche 185) nur für betriebliche Fahrten (Fahrzeugzuführung usw.) und für Fahrten nach Mainz Hbf.
- Draisinenverkehr: zwischen Hohenstein und Zollhaus
Freischnitt Trasse und Neubau Brücke über die B 54 mit geringen Lastannahmen (Fuß- und Radwegebrücke mit Pfeiler für Bahnverkehr)



Abb. 5.2.3-6: Möglicher Fahrzeugpark (Dampflokom BR 50, MaK 650 D , Triebwagen der HLB)

5.2.4 Betriebsstufe 4

Tourismusverkehr auf der Aartalbahn



Abb. 5.2.4-1: Tourismusverkehr auf der Aartalbahn

- Tourismusverkehr zwischen Wiesbaden Hbf. bzw. Mainz Hbf. und Diez in der Saison (Beginn Osterferien und Ende Herbstferien) → nach 2025
- Fahrzeit: ca. 150 Minuten von Mainz bis Diez mit zwei Fahrtenpaaren (Samstag und Sonntag)
- Einsatz der Fahrzeuge der NTB mit DB-Zulassung oder dritte Museumsbahnanbieter von Mainz oder moderne Triebwagen der HLB
- Eigenwirtschaftlicher Zugbetrieb für Tourismusverkehr und Dritte (ohne Zuschüsse)
- WI-Dotzheim: Betriebshof für den Einsatz von NTB-Fahrzeugen
- Gesamtstrecke mit Zugang zum DB Netz in Diez und Wiesbaden-Ost
- Hohenstein und Zollhaus:
Sanierung der Strecke Hohenstein bis Zollhaus und Neubau Brücke über die B 54 für den Bahnverkehr
Anbindung an SPNV-Strecke in Zollhaus (Signaltechnik) erforderlich
- Fortführung des Draisinenverkehrs zwischen Hohenstein und Zollhaus außerhalb der Tage mit Bahnverkehr oder an Wochenenden mit „Fahrbetreuer vom Verein“ (Draisinen müssen mind. 1 Stunde vor Bahnbetrieb von der Strecke sein). Einsatz von Elektrodraisinen anstreben. Streckenabschnitt Hohenstein und Zollhaus für den Bahnverkehr erst nach Freigabe durch Betriebsleiter nutzbar.



Abb. 5.2.4-2: Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D, Triebwagen der HLB)

5.3 Trassenkosten für den Museums- und Tourismusverkehr

Zur Ermittlung der für die einzelnen Betriebsstufen entstehenden Kosten werden verschiedene Faktoren herangezogen:

- Unterhaltungskosten pro Jahr
- Kapitaldienst pro Jahr
- Einnahmen durch Unterhaltung der Bahnübergänge
- Trasseneinnahmen durch EVU
(Angesetzt wurde ein Trassenpreis von 6,00 Euro pro Zugkm)

Die Abbildung 5.3-1 zeigt wie sich die Trassenkosten für den Museums- und Tourismusverkehr zusammensetzen. Bei der Stufe 3a sind zusätzliche Investitionskosten für den Bahnsteig am Bahnhof Wiesbaden-Ost und bei der Stufe 3 b für die Verlängerung der Schienenstrecke bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden mit enthalten.

Bezüglich der Zugkilometerleistungen wurden für die jeweiligen Stufen ein Fahrangebot von drei Zugpaaren für einen Samstag und drei Zugpaare an einem Sonntag unterstellt. Hinzu kommen noch diverse Fahrten an Feiertagen (Nikolausfahrten, Tanz in den Mai usw.) dazu. Insgesamt wird von 28 Samstagen und 30 Sonntagen und Feiertagen ausgegangen (März bis Oktober). Mögliche Einnahmen aus der Unterhaltung von Bahnübergängen durch Dritte (Straßenbaulastträger usw.) sind hier nicht mit betrachtet worden. Diese sind eher als marginal anzusehen.

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3 a	Stufe 3 b	Stufe 3 c	Stufe 4
Länge in km	17,430	23,219	29,509	33,009	29,509	44,43
Jahreskosten Kapitaldienst und Unterhaltung Trasse	175,2	287,6	299,6	322,6	287,6	650,7
Zugkm-Leistungen pro Jahr	6.065,6	8.080,2	10.269,1	11.487,1	10.269,1	14.233,2
Trasseneinnahmen pro Jahr in Tsd. EUR	36,4	48,5	61,6	68,9	61,6	71,2
Defizit bei den Trassenkosten pro Jahr in Tsd. EUR	138,8	239,1	238,0	253,6	226,0	579,5

Abb. 5.3-1: Trassenkosten für den Museums- und Tourismusverkehr

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Reaktivierung der Aartalbahn auf der gesamten Strecke von Wiesbaden bis zur Landesgrenze im Museums- und Tourismusbetrieb ein jährliches Defizit von 579,5 Tsd. Euro nach sich ziehen wird. Neben der Frage der Finanzierung der Vorabinvestitionen bleibt somit auch die Frage der Kostenübernahme für das Defizit zu klären. Es ist zu erwarten, dass dieses durch den Streckeneigentümer zu tragen sein wird. Berücksichtigt wurden bei den Kosten nur solche, die unmittelbar der Inbetriebnahme der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn und der Erhaltung als hessisches Kulturdenkmal dienen. Sofern Vorabmaßnahmen für eine Reaktivierung der Aartalbahn im SPNV umgesetzt werden sollen, erhöhen sich die Kosten deutlich.

5.4 Nachfrageentwicklung

Mit der Errichtung der Aartalbahn als Tourismus- und Museumsbahn können neue Besucherströme in das Aartal gelenkt und gewonnen werden. Voraussetzung für eine hohe Besucherfrequenz und -bindung sind folgende Aspekte:

- Regelmäßiger Bahnverkehr mit mehreren Fahrtenpaaren an Wochenendtagen (Samstag, Sonntag und Feiertage) in der Saison von März bis Oktober
- Interessante Fahrzeuge und Zugkompositionen (historisch, familienfreundliche Sitze, Fahrradmitnahme usw.)
- Professionelle überregionale Vermarktung
- Interessante und bekannte Einkehrmöglichkeiten (Essen, Trinken entlang der Strecke)
- Attraktive Besucherziele (Hohenstein, Bad Schwalbach, Aartal usw.)
- Etablierung des Aartals als Reiseregion

Mit diesen Attributen fährt zum Beispiel die RuhrtalBahn zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen an allen Wochenendtagen mit dem Schienenbus und einmal im Monat mit Dampfzügen. Die vielfältigen Aktivitäten aller beteiligten Städte, Privatinitiativen und Institutionen haben bereits jetzt aus dem Ruhrtal eine wirklich attraktive Reiseregion gemacht. Die Vielzahl der unterschiedlichen Angebote, die abwechslungsreiche und schöne Landschaft sowie die gut ausgebauten Rad- und Wanderwege werden von immer mehr Besuchern und Touristen geschätzt. Jährlich fahren rund 40.000 Fahrgäste mit der RuhrtalBahn.²¹ Fast nahezu jeder Zug auf der RuhrtalBahn ist ausgebucht.

Für die Aartalbahn wird angenommen, dass pro Zug bis zu 200 Fahrgäste befördert werden können (Zug mit vier bis fünf zweiachsigen Personenwagen). Für die Nachfrageabschätzung wird von einer durchschnittlichen Besetzung von 150 Fahrgästen pro Zugfahrt in der Stufe 1 bis 2 ausgegangen. Dieser kann sich durch größere Zugeinheiten in den Stufen 3 a bis 3 c sowie Stufe 4 auf ca. 180 bis 250 Fahrgäste steigern. Neben dem Fahrgastaufkommen ist mit weiteren Besuchern im Umfeld der Aartalbahn zu rechnen. Sie kommen spontan in das Aartal, schauen sich von außen den Bahnbetrieb an (am Bf. WI-Dotzheim, Bad Schwalbach usw.), nutzen die gastronomischen Angebote und Einrichtungen, fahren jedoch nicht mit der Bahn. Sei es, dass sie den Fahrplan nicht kennen oder das Zeitbudget für die Bahnfahrt zu lang ist. Hier wird angenommen, dass pro Tag im Umfeld der Bahnhöfe bis zu 80 zusätzliche Besucher kommen würden.

In der Abb. 5.4-1 ist für die jeweiligen Betriebsstufen die jährliche Nachfrage in Stufen dargestellt. Insgesamt ist davon auszugehen, dass in den Betriebsstufen 1 bis 2 bis zu 30.700 Besucher pro Jahr gewonnen werden können. Nicht hineingerechnet sind die zusätzlichen Besuchereffekte infolge der Landesgartenschau in Bad Schwalbach im Jahr 2018. Gerade mit der Landesgartenschau in Bad Schwalbach kann das angenommene Nachfrageaufkommen kurzfristig erreicht werden. Bisher lassen sich solche jährlichen Fahrgastaufkommen erst nach einigen Jahren erreichen. Insofern ist hier dringend geboten, dass die Umsetzung der Betriebsstufe 1 der Aartalbahn zeitgleich mit der Landesgartenschau in Bad Schwalbach erfolgen muss, um auch für den Bahnbetreiber einen wirtschaftlichen und auskömmlichen Zugverkehr aus dem Stand heraus durchführen zu können.

²¹

Quelle: www.ruhtalbahn.de

Bei Umsetzung aller Stufen (Stufe 4) kann das jährliche Aufkommen sogar auf knapp 50.000 zusätzliche Besucher gesteigert werden.

	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3 a	Stufe 3 b	Stufe 3 c	Stufe 4
Anzahl der Betriebstage	58	58	58	58	58	58
Anzahl der Zugpaare pro Jahr	174	174	174	174	174	174
Durchschnittliche Besetzung der Züge	150	150	180	220	220	250
Fahrgastaufkommen pro Jahr	26.100	26.100	31.320	38.280	38.280	43.500
Besucheraufkommen im Umfeld der Bahnhöfe pro Tag	80	80	80	100	100	100
Besucheraufkommen pro Jahr	4.640	4.640	4.640	5.800	5.800	5.800
Summe der Besucher/Fahrgäste im Aartal	30.740	30.740	35.960	44.080	44.080	49.300

Abb. 5.4-1: Fahrgastnachfrage im Tourismusverkehr je nach Betriebstufe pro Jahr auf der Aartalbahn

6 Organisationskonzept

Als Einzelprojekt kann die Aartalbahn nicht den in sie gesetzten Erwartungen gerecht werden, denn dem hohen Investitionsbedarf stehen eine mangelnde Angebotstiefe und -qualität bei begleitenden touristischen Angeboten im Aartal sowie eine unklare Tourismusorganisation gegenüber (siehe auch Kapitel 3 und 4).

Eine der entscheidenden Herausforderungen, um zu einem erfolgreichen Museums- und Tourismusbahnbetrieb als Leuchtturmprojekt für das Aartal und die Region beizutragen, ist deshalb das Aartal (und in der Perspektive die gesamte Region) als spannendes, gut erreichbares Reiseziel im Wettbewerb zu positionieren!

Das Aartal bietet dafür erhebliche Potenziale, die derzeit brach liegen oder nicht in ausreichendem Maße touristisch genutzt werden. Es lohnt sich, sie zu erschließen und damit den Tourismus mit seinen vielseitigen Angebotsbestandteilen im Aartal als Wirtschaftsfaktor zu stärken. Eine Tourismusstrategie mit einem marktgerechten und unverwechselbaren Profil mit Alleinstellungsmerkmalen sowie einem offensiven Marketing ist erforderlich.

Dabei sind die Vorgaben aus dem landesweiten „Strategischen Marketingplan für den Tourismus in Hessen 2014-2018“ sowie die Maßnahmen aus dem „Regionalen Entwicklungskonzept 2014 - 2020 für die Region Taunus“ und die regionalen Tourismusaktivitäten der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH sowie der Rheingau Taunus Kultur und Tourismus GmbH und der Taunus Touristik Service e. V. zu berücksichtigen und zu integrieren.

Die besonderen Potenziale des Aartals sind aufzugreifen und durch innovative und qualitativ hochwertige Produkte in den überregionalen, touristischen Vermarktungsprozess einzubringen. Hierfür ist die Infrastruktur in allen ihren Facetten aufzugreifen und weiterzuentwickeln - dazu zählen neben den Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben auch Einzelhandel, Serviceeinrichtungen und sonstige Dienstleistungen sowie Angebote in den Bereichen Spiel/Sport, Kultur/Unterhaltung, Gesundheit/Wellness.

Von Bedeutung sind auch die Ortsbilder und die Verkehrsinfrastruktur. Ziel ist es, diese Bausteine als Erfolgsfaktoren in konkrete Angebote und Produkte im Aartal zu übertragen.

Hierfür ist ein deutlicher Professionalisierungsschub auf allen Ebenen erforderlich. Ein regionales Tourismusmanagement ist daher ein bedeutender Schritt und notwendig, beispielsweise im Umgang mit Investoren und Betreibern, aber auch um Innovationen und Qualität bei allen relevanten Maßnahmen zu gewährleisten.

Doch anstelle eines vereinten Miteinanders steht heute ein strukturelles und organisatorisches Nebeneinander, das dieses Vorgehen (noch) nicht ermöglicht. Das folgende Organisationsmodell zeigt einen langfristigen Entwicklungsweg auf, der das Aartal als Reise- und Ausflugsziel mit der Aartalbahn als einem Leuchtturmprojekt nachhaltig positionieren soll.

6.1 Organisationsmodell Aartal und Aartalbahn

Bei einem Vergleich mit bereits erfolgreich arbeitenden Museums- und Touris-museisenbahnen (RuhrtalBahn, Harzer Schmalspurbahnen, Vulkan-Express) wird deutlich, dass diese sich zwar zu „Vermarktungslokomotiven“ in ihrer jeweiligen Reiseregion entwickelt haben, sie trotz ihrer Beliebtheit aber „nur“ ein Bestandteil eines insgesamt attraktiven Reiseziels mit einem vielfältigen touristischen Angebot sind. Für diese Regionen wird ein entsprechendes eigenständiges Regionalprofil durch Tourismusgesellschaften erarbeitet, die Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb bündeln.

Das Destinations-Marketing für die Region Rheingau Taunus wird seit dem Jahr 1999 durch die Rheingau Taunus Kultur und Tourismus GmbH wahrgenommen. Sie hat ihren Sitz in der Stadt Oestrich-Winkel und legt einen Schwerpunkt der Vermarktung auf die attraktive Rheinlandschaft und vor allem durch den Weinbau geprägte Kulturlandschaft des Rheingaus. Dies hat zur Folge, dass der Tourismuswirtschaft im Aartal insgesamt eine geringere Bedeutung zukommt, sodass es hier eine deutlich geringere Angebotstiefe und -breite gibt. Die Zielgruppen für das Aartal liegen im Tages- und Übernachtungstourismus in den Bereichen Kur und Gesundheit, kulturinteressierte Wanderer und Radfahrer sowie Familien. Aber eine überregional ausstrahlende Tourismusattraktion ist nicht vorhanden. Trotz einer ansonsten guten interkommunalen Zusammenarbeit im Aartal fehlt es an einer klar strukturierten Tourismusorganisation und der notwendigen Vernetzung aller Akteure im Tourismus.

Vor diesem Hintergrund sind alleinige Investitionen in die Bahninfrastruktur durch die Streckeneigentümer und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Aufnahme eines Museumsbahn- und Tourismusbetriebs durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zielführend und wenig erfolgsversprechend. Die Etablierung eines solchen Leuchtturmprojekts wird nur die gewünschten und erhofften Effekte freisetzen, sofern im Rahmen einer umfassenden Qualitätsoffensive begleitende innovative und qualitative Angebote etabliert werden und im Rahmen einer optimierten Organisation und Kooperation alle Akteure zusammengeführt werden und vernetzt handeln.

Ein „**Regionaler Tourismus-Kümmerer**“ ist daher der Schlüssel zur erfolgreichen Reaktivierung der Aartalbahn und der touristischen Inwertsetzung des Aartals einschließlich der Region; zumal die Aartalbahn wie aufgezeigt ein Projekt mit großer Akzeptanz ist und identitätsstiftenden Charakter aus Sicht der Akteure hat.

Seine Aufgaben sind:

- Vermarktung des Zielgebiets und der touristischen Angebote
- Alleinstellungsmerkmale entwickeln und herausstellen
- Förderung der touristischen Infrastruktur mit Initiierung von Leuchtturmprojekten
- Produktentwicklung mit Koordination von Reise- und Touristikdienstleistungen
- Kooperation mit lokalen Anbietern von Fremdenverkehrsleistungen und Beförderungsdienstleistern sowie regionalen Tourismusorganisationen
- Qualitätsmanagement zur Gewährleistung der Angebotsqualität
- Lobbyarbeit und Binnenmarketing



Abb. 6.1-1: „Regionaler Tourismus-Kümmerer“ als Schlüsselbaustein für die Aartalbahn

Nachdem den etablierten Tourismusorganisationen auf der hessischen Destinationsebene im hessischem „Drei-Ebenen-Modell in ihrer strategischen Ausrichtung nicht die Aufgabe zufällt, das gewünschte Aufgabenspektrum eines „Regionalen Tourismus-Kümmers“ zu übernehmen, sollte möglichst ein regionaler Anbieter als Träger gewählt werden, der mit großer Akzeptanz die lokale Ebene im Sinne des TAG-Gedankens vernetzt.

Hier bietet es sich an, die Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH als Akteur einzubinden. Die LGS GmbH arbeitet bereits heute an einem touristischen Gesamtkonzept und hat ein breites Netzwerk aus Trendforschern, diversen Tourismus- und Marketingfachleuten, den lokalen Institutionen, ehrenamtlichen, semi- und vollprofessionellen Anbietern in der Region und sonstigen Planern geknüpft, auf dem sich aufbauen lässt. Dies bietet zudem den Vorteil nach dem Ende der Landesgartenschau ab dem Jahr 2019 diese etablierten Strukturen nicht aufzugeben, sondern weiterzuführen.

Weiterhin sind bereits heute mit dem Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie der Stadt Bad Schwalbach zwei öffentliche Institutionen als Organisationsträger als Träger der GmbH involviert, sodass sich in einer erweiterten Gesellschafterstruktur weitere Träger wie der Rheingau-Taunus-Kreis oder Kommunen integrieren lassen.

Der „Regionale Tourismus-Kümmerer“ und die Aartalbahn sind einzubetten in eine Organisationsstruktur mit vier getrennt voneinander agierenden Säulen:

- Kümmerer
- Tourismuswirtschaft
- Bahnbetrieb
- Infrastruktur

Insgesamt wird dabei ein pragmatischer Ansatz verfolgt. Konkurrenz zwischen den bestehenden Gebietskörperschaften und Organisationen des Aartals soll vermieden werden, stattdessen sollen sie sich projektbezogen ergänzen und dort Aufgaben übernehmen, für die sie zuständig sind. Dies erfolgt mit gegenseitiger Information und in enger Abstimmung.

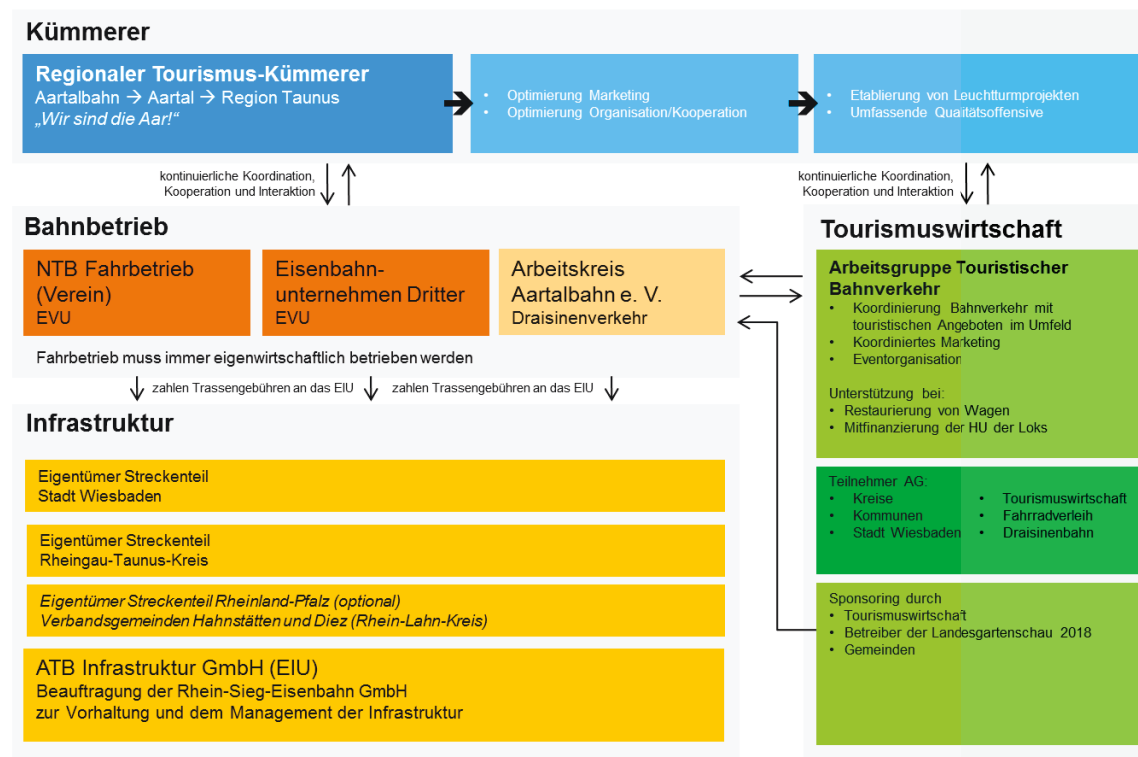


Abb. 6.1-2: Organisationsmodell für die Aartalbahn

Der „Regionale Tourismus-Kümmerer“ steht in kontinuierlicher Koordination, Kooperation und Interaktion mit den Beteiligten des Bahnbetriebs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und der Tourismuswirtschaft. Sie initiieren gemeinsam Ideen und Projekte, die für den Kümmerer die Grundlage für eine effektive Vermarktung bilden.

Bezogen auf die Aartalbahn ist innerhalb der Tourismuswirtschaft eine „Arbeitsgruppe touristischer Bahnverkehr“ zu gründen, die sich neben den lokalen Leistungsträgern der Tourismuswirtschaft aus dem Rheingau-Taunus-Kreis, der Stadt Wiesbaden sowie weiteren Kommunen des Aartals zusammensetzt.

Ihre Aufgabe ist es, im Dialog mit den Bahnbetreibern, die Verknüpfung von Fahrbetrieb und touristischen Angeboten zu erreichen, um so dem „Regionalen Tourismus-Kümmerer“ eine integrierte Vermarktung des Aartals und der Aartalbahn

zu ermöglichen. Zudem ist ein Sponsoring des Museums- und Tourismusverkehrs wünschenswert.

Im Sinne eines funktionsfähigen, effizienten und transparenten Bahnbetriebs hat rechtlich eine strikte rechtliche Trennung zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb zu erfolgen. Dies bietet den Vorteil, dass die öffentliche Hand als Streckeneigentümer sich auf Unterhaltung und Bereitstellung der Infrastruktur konzentrieren kann und durch die NTB oder weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Fahrbetrieb zu gewährleisten ist, wobei Fahrzeuginstandhaltung und HU gefördert werden können und sollen. Dies gilt ebenfalls für den Arbeitskreis Aartalbahn e. V., der weiterhin einen Draisinenverkehr gewährleisten wird und sogar über eine eigene Lokomotive verfügt.

Für die Organisation und das Management der Infrastruktur kommen zwei Varianten infrage:

- Fall 1: Öffentliche Hand verpachtet die Strecke und gründet eine interkommunale Arbeitsgruppe
- Fall 2: Öffentliche Hand wird Mehrheitsgesellschafter bei der ATB Infrastruktur GmbH und bringt die Infrastruktur als Vermögen ein

Beide Varianten werden im Folgenden vertiefend erläutert.

6.2 Organisationsmodelle Eisenbahninfrastruktur

Gemäß § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Bei Bahngesellschaften muss allgemein unterschieden werden zwischen:

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), das sind Unternehmen, denen die Infrastruktur wie Gleise, Bahnsteige, Stellwerke usw. gehört
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen, sind im Besitz des rollenden Materials und beschäftigen das Personal wie Lokführer und Zugbegleiter

Aus der Verordnung ergibt sich die Pflicht für Eisenbahninfrastrukturbetreiber, ihre Infrastruktur diskriminierungsfrei an zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Entgelt zur Nutzung zur Verfügung zu stellen.

Hierzu muss der Infrastrukturbetreiber Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufstellen. Die Aartalbahn ist nach wie vor im Eigentum der DB Netz AG und gegen eine jährliche Pachtgebühr von ca. 25.000 Euro an die ATB Infrastruktur GmbH für die gesamte Aartalbahn von Wiesbaden-Ost bis zur Landesgrenze Hessen / Rheinland-Pfalz verpachtet worden, wobei die Pachtdauer unbestimmt ist.

Die ATB Infrastruktur GmbH hat aufgrund der hohen Anforderungen an die Unterhaltung von Bahnanlagen und die Durchführung eines sicheren Bahnbetriebs

die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH mit dem Eisenbahninfrastrukturbetrieb beauftragt. Die RSE stellt zurzeit den Eisenbahnbetriebsleiter.²²

Aufgrund des fehlenden Bahnbetriebs im Güter- und Personenverkehr auf der Aartalbahn sind derzeit keine Trasseneinnahmen zu erwarten, die eine eigenwirtschaftliche Trassenunterhaltung ermöglichen. Selbst ein späterer Museumsbahn- oder Tourismusbahnbetrieb wird aufgrund der geringen Zugkm-Leistungen nur geringe Trasseneinnahmen erwirtschaften, die die jährlichen Kosten für den Bahnbetrieb nicht decken können. Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass die Inbetriebnahme der Aartalbahn für alle hier betrachteten Betriebsstufen dauerhaft defizitär bleiben wird. Erst die Aufnahme weiterer Verkehre (z. B. Güterverkehre und / oder regelmäßiger SPNV) führt zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung.

Von daher ist die ATB Infrastruktur GmbH auf dauerhafte Zuschüsse angewiesen, wenn die Aartalbahnstrecke aus Gründen der regionalen und touristischen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen soll. Solange die ATB Infrastruktur GmbH ein privatrechtliches Unternehmen ist, sieht der Gesetzgeber aufgrund der EU-Regelung strenge Regeln für die Gewährung von Beihilfen (Beträufung vor). Deshalb wurden im Rahmen des Gutachtens zwei Varianten für die künftige Organisation der Bezuschussung der defizitären Leistungen für die Vorhaltung der Bahninfrastruktur auf der Aartalbahn aufgezeigt und bewertet:

- Betrauungsmodell
- Beteiligungsmodell

6.2.1 Betrauungsmodell für die Bahninfrastruktur

Das Betrauungsmodell sieht vor, dass die ATB Infrastruktur GmbH nach wie vor privatrechtlich strukturiert ist. Öffentliche Mittel als Ausgleich für die defizitäre Unterhaltung der Bahninfrastruktur werden als Beihilfe verstanden. In dem vorliegenden Fall werden die Vorhaltung der Bahnstrecke und die Erhaltung des Kulturdenkmals Aartalbahn als eine Daseinsvorsorge gesehen. Sie dient der Sicherung der touristischen und regionalen Entwicklung im Aartal. Somit wird die Übernahme von Unterhaltungsleistungen für die Bahnlagen als eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) interpretiert. Erhält ein hierfür gegründetes Unternehmen öffentliche Gelder, können diese Zahlungen eine (unzulässige) Beihilfe im Sinne der Art. 107 ff. AEUV darstellen.

Da aber sowohl die EU-Kommission als auch die europäischen Gerichte erkannt haben, dass bestimmte Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge immer defizitär sind, wurden Regelungen entwickelt, die dazu führen, dass solche Kompensationszahlungen zulässig sind. Zum einen können diese Zahlungen auf Grundlage der vom EUGH entwickelten Altmark-Trans-Kriterien keine begünstigende Wirkung haben, sodass es bereits an den Tatbestandsvoraussetzungen für die Annahme einer Beihilfe fehlt.

22

Der Einsatz eines Eisenbahnbetriebsleiters in der Betriebsleitung eines Eisenbahnunternehmens erfolgt auf der Grundlage der Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung auf Basis einer formalen Bestellung oder Berufung. Eisenbahnbetriebsleiter sind mit besonderen Befugnissen ausgestattet und in Sicherheitsfragen besonders qualifiziert. Sie sind - unbeschadet der Verantwortung des Eisenbahnunternehmers - dafür verantwortlich, dass der Eisenbahnbetrieb sicher verläuft.

Zum anderen, selbst wenn der Beihilfecharakter angenommen werden sollte, können solche Beihilfen durch das sogenannte Monti-Paket (2005) von einer Genehmigung bei der EU-Kommission freigestellt werden.

In beiden Fällen ist auf jeden Fall ein sogenannter Betrauungsakt erforderlich. Der Betrauungsakt definiert Art und Umfang der übertragenen Daseinsvorsorgeaufgabe und legt die Parameter für die Kompensationszahlungen fest. Aufgrund europarechtlicher Bestimmungen muss zur Vermeidung einer Kollision mit beihilfrechtlichen Bestimmungen ein Betrauungsakt erlassen werden, der das betraute Unternehmen und die wahrzunehmenden Aufgaben konkret bezeichnet und überträgt, die Dauer der Betrauung bezeichnet, die Höhe und Berechnung der Ausgleichszahlung und den Mechanismus der Vermeidung einer europarechtlichen unzulässigen Überkompensation der Ausgleichszahlung vorsieht.

Sollte ein EIU nicht mehr in der Lage sein, den Betrieb fortzuführen, erlischt der Status einer Eisenbahnanlage nicht mit dem Erlöschen des EIU. Deshalb ist es sinnvoll, wenn der Rheingau-Kreis die Trasse erwirbt, denn er investiert in diesem Fall in Kreis-Eigentum, statt in das Eigentum der DB Netz AG. Zudem sind dann im Falle einer möglichen Auflösung des bisherigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens die getätigten Investitionen nicht verloren.

In Abbildung 6.2.1-1 ist das Betrauungsmodell dargestellt.

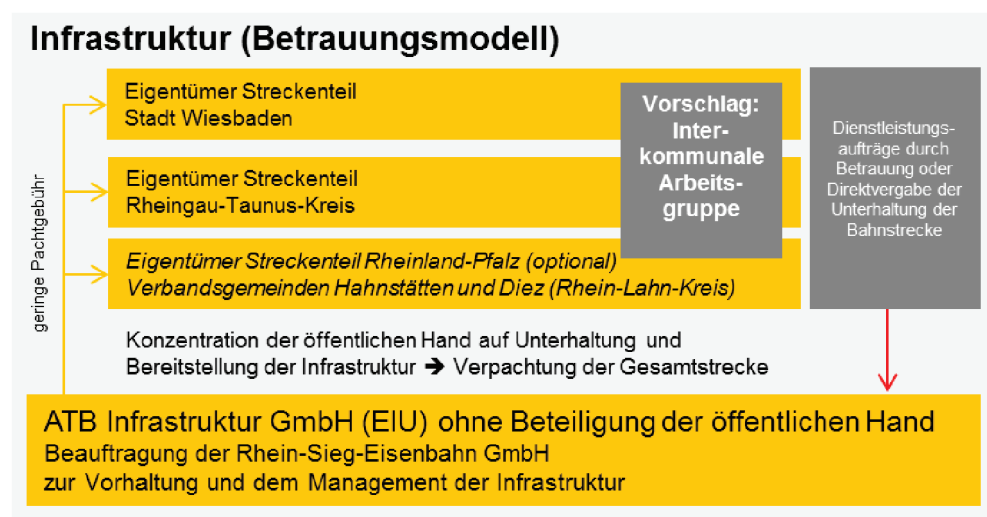


Abb. 6.2.1-1: Betrauungsmodell

Vorteile:

- Schnellere unternehmerischen Entscheidungen bei der Umsetzung der geforderten Aufgaben bei der ATB Infrastruktur GmbH.
- Einbindung von professionellen Unternehmen von außen.

Nachteile:

- Eingeschränkte finanzielle Leistungsfähigkeit (Kreditwürdigkeit usw.).
- Gefahr von Überkompensation bei unvorhergesehenen Ereignissen.
- Zuschüsse können bei Insolvenz verloren gehen.

6.2.2 Beteiligungsmodell für die Bahninfrastruktur

Sobald die ATB Infrastruktur GmbH im Mehrheitsbesitz der öffentlichen Hand liegt (hier der Rheingau-Taunus-Kreis, Stadt Wiesbaden und/oder die anliegenden Kommunen) sind Direktvergaben möglich. Die VO 1370/2007 unterscheidet bei den Direktvergaben zwischen der Selbsterbringung bzw. der Direktvergabe an einen internen Betreiber, der Direktvergabe eines Kleinauftrags und der Notvergabe. Die Selbsterbringung bzw. die Direktvergabe an eine rechtlich verselbstständigte Einheit ist nur unter den Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 lit. a) - e) VO 1370/2007 zulässig. Die Direktvergabe an einen internen Betreiber baut auf den Grundsätzen zur Inhouse-Vergabe auf und setzt daher voraus, dass die öffentliche Hand über den internen Betreiber eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt („Kontrollkriterium“) und der interne Betreiber seine Leistungen im Wesentlichen für seine Eigentümer erbringt („Wesentlichkeitskriterium“). Im Unterschied zum allgemeinen Inhouse-Geschäft ist eine private Minderheitsbeteiligung bei der Direktvergabe an einen internen Betreiber nicht generell ausgeschlossen. Ferner darf der interne Betreiber nur Verkehrsleistungen im Zuständigkeitsgebiet des Eigentümers(bzw. einer Behördengruppe) erbringen.

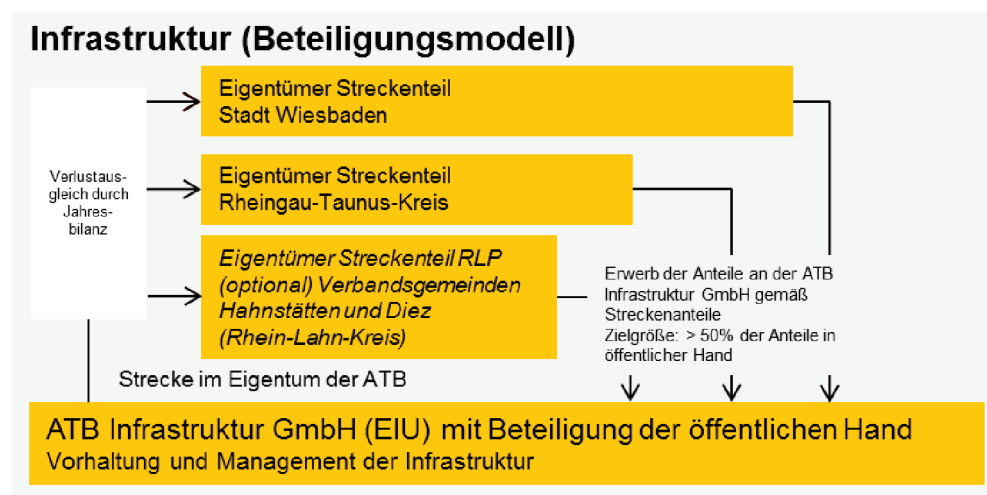


Abb. 6.2.1-2: Beteiligungsmodell

Vorteile:

- Bessere finanzielle Leistungsfähigkeit (Kreditwürdigkeit usw.), da sie bei kommunaler Mehrheitsbeteiligung bereits als erbracht gilt.
- Unvorhergesehene Ereignisse können besser aufgefangen werden.
- Bessere Förderungsmöglichkeiten von Investitionsmaßnahmen.

Nachteile:

- Wenig Erfahrung bei öffentlicher Hand bezüglich Eisenbahninfrastruktur.

7 Integriertes Maßnahmenkonzept Aartal und Aartalbahn

Die Bedeutung der Aartalbahn für das Aartal und die Region wurden durch den Rheingau-Taunus-Kreis und die beteiligten Städte und Gemeinden erkannt. Sie sind bereit, sich zu engagieren und den Prozess zu gestalten, damit die Aartalbahn als Leuchtturmprojekt substanzielle Projekte mit regionaler Wirksamkeit initiieren und Synergien erzeugen kann.

Mit dem vorliegenden Konzept sind eine Reihe von Maßnahmen und Investitionen verbunden, um die touristische Entwicklung des Aartals und seiner Region voranzubringen. So erwägt der Rheingau-Taunus-Kreis, die Aartalbahnstrecke innerhalb der Kreisgrenzen (ca. 27 km) zu erwerben und hat für den Kauf der Aartalbahnstrecke im Haushaltsplan des Rheingau-Taunus-Kreises (Investitionsprogramm 2014 - 2018) entsprechende Finanzmittel vorgesehen, dieser Erwerb macht den Rheingau-Taunus-Kreis dann zu einem Eisenbahninfrastrukturbesitzer, damit verbunden ist die Etablierung professioneller Strukturen beim Eisenbahninfrastrukturunternehmer (vgl. Organisationsmodell).

Dieser Schritt sollte aber erst dann erfolgen, wenn der durch den Kreis eingeschlagene Weg einer konsequent maßnahmenorientierten Projektbearbeitung und mittels eines an die Betriebsstufen der Aartalbahn angepassten zeitlich gestuften Umsetzungsprozesses möglichst zügig fortgeführt wird.

Die Ausstrahlung und Anziehungskraft der Landesgartenschau, die weit über die Kreis- und Landesgrenzen hinaus wirkt und nachhaltige ökonomische Effekte für die Region bewirken wird, sind zu nutzen. Das bis 2018 umzusetzenden Maßnahmenbündel ermöglicht es, das Leuchtturmprojekt Aartalbahn mit der Landesgartenschau zu verknüpfen, Akteure und Besucher zu mobilisieren und zu motivieren, um eine über das Jahr 2018 hinaus wirkende Win-Win-Situation herzustellen. Sichtbare Erfolge werden auch unentschlossenen Akteuren dabei helfen und motivieren, sich mit Know-how, Personal- und Finanzeinsatz zu engagieren. Neben der Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen sind nach erfolgreicher Inbetriebnahme eines Museums- und Tourismusbahnbetriebs weitere mittel- bis langfristig umzusetzende Maßnahmen umzusetzen, die zur Verstetigung eines attraktiven touristischen Angebots in der Region beitragen. Hierbei wird mit einem Umsetzungszeitraum bis in das Jahr 2025 gerechnet. Ziel des integrierten Maßnahmenkonzepts ist es, zeitlich gestuft, kurz-, mittel- und langfristig Maßnahmen zu konkretisieren, zur Förderreife zu bringen, umzusetzen und das Aartal mit der Aartalbahn zu entwickeln. Die Projekte und Maßnahmen werden unter Beteiligung der Kommunen, der Förderstellen und weiterer (auch bisher einbezogener) Experten und Organisationen ausgearbeitet und abgestimmt.

Zu diesem Zweck werden am Ende dieses Gutachtens alle im Folgenden beschriebenen Maßnahmen in Projektsteckbriefen dargestellt (siehe Kapitel 9). Diese bieten eine kurze Zusammenfassung der wesentlichen Projekteinhalte, einschließlich Angaben zu Kosten, Priorität und dem Realisierungszeitraum.

7.1 Maßnahmenbündel bis 2018

7.1.1 Bahnbetrieb ab 2018

Das im Folgenden dargestellte Maßnahmenbündel bis 2018 zielt darauf ab, mit einem vergleichsweise geringen Mitteleinsatz die Aartalbahn zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach gemäß der ersten Betriebsstufe in Betrieb nehmen zu können.

Grundsätzlich sollte das Betriebsprogramm für den Zugbetrieb so ausgelegt sein, dass an allen Samstagen und Sonntagen/Feiertagen drei Zugpaare pro Tag zwischen März bis Oktober angeboten werden können. Das Zugangebot soll von der NTB Fahrbetrieb durchgeführt werden. Hierzu sind die Fahrzeuge rechtzeitig in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen (insbesondere die Diesellok MaK 650 D). Weiterhin sind mind. fünf bis sechs Personenwagen und ein Güterwagen für Fahrräder herzurichten und fahrtauglich vorzuhalten. Aufgrund der Kürze der Zeit wird jedoch eine Wiederherstellung (HU-Untersuchung) der vorhandenen Dampflok der Baureihe 50.35 nicht mehr rechtzeitig zum Beginn der Eröffnung der Landesgartenschau zu schaffen sein. Zudem sind solche HU-Untersuchungen nicht mehr alleine vom Verein zu stemmen. Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob die Kosten für die Hauptuntersuchungen vom Land Hessen im Sinne einer Tourismusförderung gefördert werden können.²³ Für den Fall, dass bis Anfang 2018 vereinseigene Fahrzeuge nicht rechtzeitig eingesetzt werden können, sollte die NTB den Fahrbetrieb mit anderen Museumsbahnen über eine begrenzte Kooperation (Fahrzeugüberlassung) anstreben. Wichtig ist, dass der Zugbetrieb grundsätzlich eigenwirtschaftlich durchgeführt werden soll.



Abb. 7.1.1-1: Möglicher Zugbetrieb für die erste betriebstufe zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach

In der Abb. 7.1.1-2 sind neben der ersten Betriebsstufe der Aartalbahn weitere ergänzende Maßnahmen dargestellt, die bis zur Eröffnung der Landesgartenschau in Bad Schwalbach im Jahre 2018 umgesetzt werden müssen.

²³

Einige Länder fördern die Kosten für die Hauptuntersuchung von historischen Fahrzeugen, wenn diese zur touristischen Förderung betreffenden Regionen beitragen können. So hat beispielsweise das Land Sachsen-Anhalt die HU-Kosten für die BR 95 027 mit bis zu 500,0 Tsd. Euro gefördert, um die Rübelandbahn touristisch zu fördern.

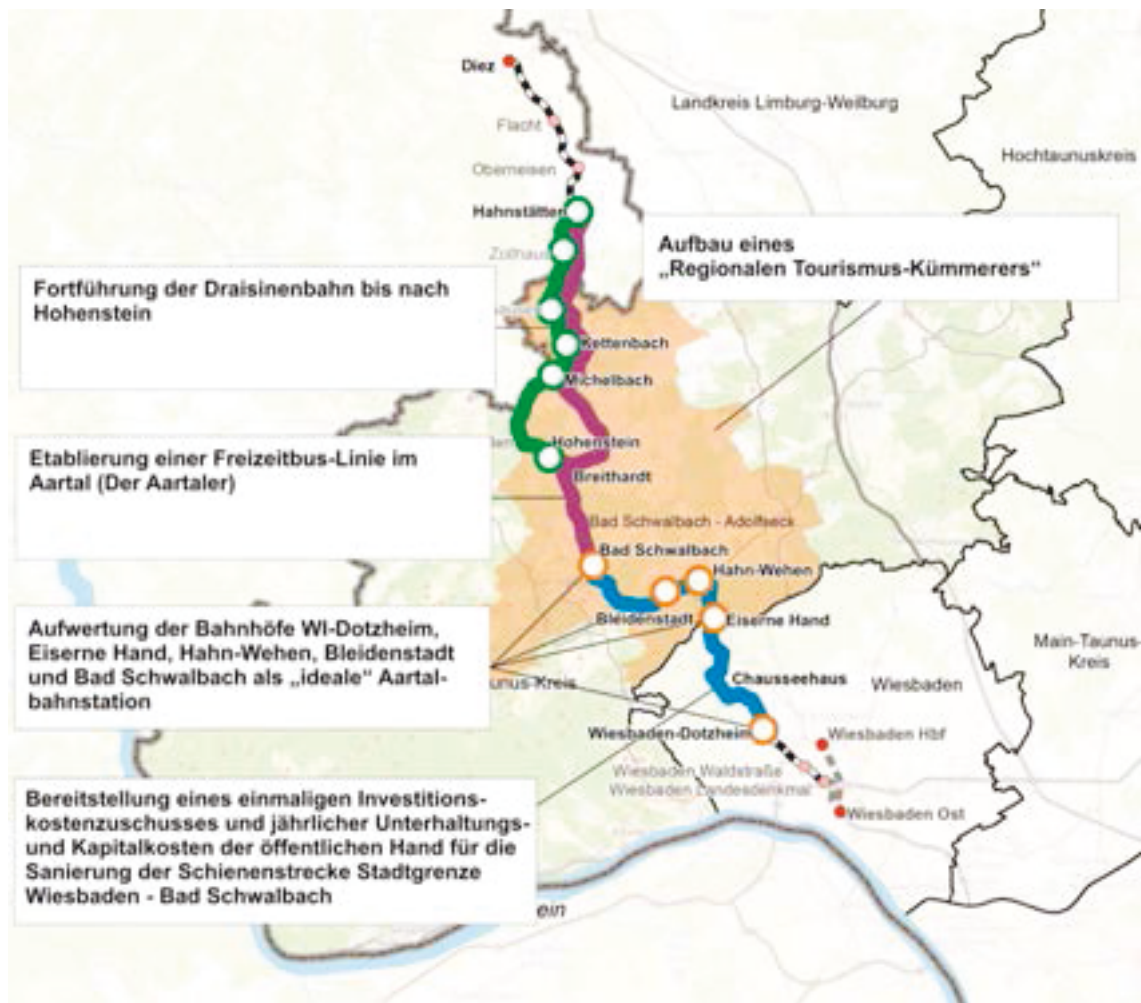


Abb. 7.1.1-2: Maßnahmenbündel 2018 auf der der Aartalbahn zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach

7.1.2 Beschreibung des Maßnahmenbündels bis 2018

1. Bereitstellung eines einmaligen Investitionskostenzuschusses und jährlicher Unterhaltungs- und Kapitalkosten der öffentlichen Hand für die Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach

Damit eine eisenbahnrechtliche Betriebserlaubnis für einen Tourismus- und Museumsbahnbetrieb durch das Regierungspräsidium Darmstadt erteilt werden kann, sind für den Streckenabschnitt auf Wiesbadener Stadtgebiet Investitionen in Höhe von insgesamt rund 1.352,6 Tsd. Euro und für den Abschnitt von der Stadtgrenze Wiesbaden bis Bad Schwalbach insgesamt rund 1.192,5 Tsd. Euro aufzuwenden.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat die Aartalbahn Infrastruktur GmbH im Jahr 2014 mit der Sanierung und Instandsetzung auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Wiesbaden-Ost sowie Wiesbaden Hbf. bis einschließlich Taunusstein-Hahn für die Dauer von zehn Jahren beauftragt. Sie zahlt hierfür einen Investitionszuschuss in Höhe von 600 Tsd. Euro und einen jährlichen Betriebskostenzuschuss in Höhe von 162 Tsd. Euro brutto.

Im Rahmen einer guten interkommunalen Zusammenarbeit und um einen Beitrag zur Wiederinbetriebnahme der Aartalbahn zu leisten wird vorgeschlagen, einen jährlichen Investitionskostenzuschuss in Höhe von ca. 144,8 Tsd. Euro sowie einen einmaligen Investitionskostenzuschuss von 238,5 Tsd. Euro durch die öffentliche Hand im Rheingau-Taunus-Kreis für die Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach zur Verfügung zu stellen. Dieser Zuschuss ist ausschließlich für Investitionen, die für die Erlangung einer eisenbahnrechtlichen Betriebsgenehmigung notwendig sind, und zur Sicherung der Bahnstrecke innerhalb des Kreisgebietes zwischen Bad Schwalbach und der Stadtgrenze Wiesbaden vorgesehen und kann zudem als Eigenanteil für mögliche Fördermittel verstanden werden.

Es wird davon ausgegangen, dass mit den auf Wiesbadener Seite zur Verfügung stehenden Mitteln die Sanierung des Wiesbadener Streckenteils zwischen Wiesbaden Ost und Landesgrenze gewährleistet ist. Ziel ist, einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Bad Schwalbach als Zubringerverkehr zur Landesgartenschau im Jahr 2018 sicherzustellen und nach 2018 die Umsetzung der Betriebsstufe 2 - Museums- und Tourismusverkehr bis nach Hohenstein umzusetzen.

Denkbar ist, dass der Betrag zu 50% durch den Rheingau-Taunus-Kreis und zu weiteren 50% durch die Kommunen Taunusstein und Bad Schwalbach getragen werden kann. Mit der Vorbereitung, Planung, Umsetzung und Steuerung der Sanierung ist so schnell wie möglich zu beginnen. Das Vorhaben sollte durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, z. B. die RSE im Auftrag der ATB Infrastruktur GmbH, erfolgen.

Ein funktionierender Museums- und Tourismusbahnbetrieb benötigt Vorlaufzeit für entsprechende Werbemaßnahmen. Vorstellbar ist daher, dass eine „Nikolaus-Fahrt“ am 06.12.2017 die erste öffentlichkeitswirksame Maßnahme sein wird.

2. Aufbau eines „Regionalen Tourismus-Kümmersers“

Wie in Kapitel 6.1 dargestellt, handelt es sich beim „Regionalen Tourismus-Kümmersers“ neben den Investitionen in die Schieneninfrastruktur um eine Schlüsselmaßnahme, die bereits vor Beginn der Landesgartenschau am 28.04.2018 ihre Arbeit aufnehmen sollte. Die Aufgaben sind

- Optimierung Marketing und Organisation / Kooperation
- Umfassende Qualitätsoffensive
- Etablierung von Leuchtturmprojekten
- langfristig: Vernetzung und Tourismusförderung, professioneller Außenauftritt, Infrastrukturentwicklung

Besonders zielführend ist, diese Funktionen durch die LGS Bad Schwalbach 2018 GmbH durchführen zu lassen und nach Beendigung der LGS im Herbst 2018 den Kümmersers stufenweise zu einer regionalen Tourismus-Vereinigung auszubauen.

Notwendig ist eine Anschubfinanzierung für

- Personal (1,5 Personen)
- Büroausstattung
- Büromiete
- Marketingbudget

Hierfür sind nach einer ersten Kostenschätzung zwischen 75,0 und 100,0 Tsd. Euro pro Jahr einzukalkulieren. Hierzu sollte die LGS Bad Schwalbach 2018 mit diesen Leistungen von den Kommunen und vom Rheingau-Taunus-Kreis förmlich für einen Zeitraum bis zunächst 2022 betraut werden. Räumlicher Schwerpunkt des „Regionalen Tourismus-Kümmerers“ sollen die Kommunen Taunusstein, Bad Schwalbach, Hohenstein und Aarbergen sein. Aufgabe wird sein, die Kommunen vor Ort bei der Umsetzung und Etablierung von unterschiedlichen touristischen Angeboten zu unterstützen. Den touristischen Vermarktungsanker stellt die Aartalbahn dar. Um die Bahn herum werden alle anderen touristischen Angebote aufgebaut und dauerhaft etabliert. Wichtig wäre auch ein einheitlicher Außenauftritt (Logo usw.), um das Aartal als Ganzes auch touristisch vermarkten zu können. In der Vermarktung des Aartals sind auch die Draisinenbahn im Norden des Aartal und die Freizeitbuslinie (Der Aartaler, siehe Maßnahme 4) unbedingt einzubeziehen.

3. Aufwertung der Bahnhöfe Wiesbaden-Dotzheim, Eiserne Hand, Hahn-Wehen, Bleidenstadt und Bad Schwalbach als „ideale“ Aartalbahnstation

Die Bahnhöfe/Haltepunkte der Aartalbahn werden als wichtige Verknüpfungsstellen zwischen dem Bahnverkehr und den touristischen Angeboten im Umfeld der Bahnstrecke angesehen. Für die Anreise mit dem ÖPNV und/oder mit dem MIV stellen die drei Bahnhöfe Bad Schwalbach, Hahn-Wehen und Wiesbaden-Dotzheim wichtige Ausgangsstellen für die Nutzung der Aartalbahn dar. Alle drei Bahnhöfe sind heute bereits optimal mit dem ÖPNV erreichbar. Für die Anreise mit dem Pkw sind an diesen Bahnhöfen ausreichend Stellplätze für den Pkw-Verkehr zu schaffen.

Grundsätzlich sollten an allen Bahnhöfen und Haltepunkte Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Diese müssen nicht unmittelbar an den Bahnsteigen sein, sollten aber in deren Sichtnähe errichtet werden. Grundsätzlich reichen an Haltepunkten zwei Sitzbänke. An den Bahnhöfen Wiesbaden-Dotzheim, Hahn-Wehen und Bad Schwalbach sollten mehreren Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, die auch überdacht werden können.

Der Fahrkartenverkauf sollte grundsätzlich in den Zügen möglich sein, jedoch sollten die Endbahnhöfe WI-Dotzheim und Bad Schwalbach über besetzte Fahrkartenverkaufsstellen verfügen. In WI-Dotzheim liegen hierzu günstige Voraussetzungen im Bahnhofsgebäude vor. An allen Stationen sollen Fahrradbügel zum Abstellen der Räder errichtet werden. Grundsätzlich sollte in den Zügen die Fahrradmitnahme möglich sein. Hierzu könnte ein Güterwagen hergerichtet werden, der am Zugende mitfährt und durch Bahnpersonal während der Fahrt betreut wird. In Bad Schwalbach bietet sich die Errichtung einer Fahrradverleihstation an, um von dort aus auch Radtouren in Richtung Norden des Aartals und/oder in Richtung Bad Schwalbach vornehmen zu können. An allen Bahnhöfen und Haltepunkten sind Stelltafeln über das Bahnangebot (Geschichte der Aartalbahn, Fahrplan, Preise usw.) zu errichten. Zudem sollen auch die touristischen Angebote im Umfeld der Stationen aufgezeigt und dargestellt werden.

Für die Bahnhöfe Wiesbaden-Dotzheim, Hahn-Wehen und Bad Schwalbach sind die für die Pkw-Anreise notwendigen Stellplätze (STP) zu schaffen. In WI-Dotzheim kann hierfür die Ladestraße für ca. 150 STP genutzt werden. In Hahn-Wehen die vorhandenen Parkplätze am Bahnhof. In Bad Schwalbach können im Umfeld des Bahnhofsgebäudes bis zu 30 STP geschaffen werden.

Der Bahnhof Bad Schwalbach bietet günstige Startvoraussetzungen für Radtouren in Richtung Norden des Aartals (Aar-Höhenweg und Limes-Radweg). Ab Michelbach kann vom Aar-Höhenweg auch der Aartal-Radweg erreicht werden. Folgende Kosten sind mindestens bei der Aufwertung der Bahnhöfe zu berücksichtigen:

Standorte	Maßnahmen	Investitionskosten
Wiesbaden-Dotzheim	Information / Wegweisungssystem	ca. 10 Tsd. Euro
	Parkplatz auf der Ladestraße für ca. 150 Pkw	ca. 25 Tsd. Euro
	Beschilderung Bushaltestelle zum Bahnhof	ca. 5 Tsd. Euro
Eiserne Hand	Information / Wegweisungssystem	ca. 5 Tsd. Euro
Hahn-Wehen	Information / Wegweisungssystem	ca. 10 Tsd. Euro
	Beschilderung Bushaltestelle zum Bahnhof	ca. 5 Tsd. Euro
Bleidenstadt	Information / Wegweisungssystem	ca. 5 Tsd. Euro
Bad Schwalbach	Information / Wegweisungssystem	ca. 10 Tsd. Euro
	Herrichtung Parkplatz	ca. 25 Tsd. Euro
	Fahrradverleih (E-Bikes) über den Verein NTB (Ankauf von ca. 20 Fahrräder/Pedelecs) sowie Errichtung einer Verkaufsstelle (Fahrkarten, Kiosk) → mit Funktion Fahrradverleih	ca. 25 Tsd. Euro
	Radwegebeschilderung und ergänzenden Informationen zur Aartalbahn am Aar-Höhenweg	ca. 5 Tsd. Euro
	Beschilderung Bushaltestelle zum Bahnhof	ca. 5 Tsd. Euro
		ca. 130 Tsd. Euro

Abb. 7.1.2-1: Maßnahmen an den Bahnhöfen und Haltepunkte auf der Aartalbahn zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach

Die planerische Umsetzung dieser Maßnahmen sollte in einer Hand verbleiben, um eine einheitliche Außendarstellung sicherzustellen. Für die Detailkonzept, Umsetzungsplanung und Umsetzungsbetreuung vor Ort sind zusätzliche Kosten in Höhe von 60,0 Tsd. Euro anzusetzen.

4. Etablierung einer Freizeitbus-Linie im Aartal (Der Aartaler)

Zu Einbindung des nördlichen Aartals ab Bad Schwalbach wird in diesem Maßnahmenpaket die Errichtung einer Freizeitbuslinie zwischen Bad Schwalbach bis nach Hahnstätten empfohlen. Der Endpunkt Hahnstätten bietet sich insofern dringend an, um von Norden aus auch an den Wochenenden ein ÖPNV-Angebot zur Landegartenschau und zur Aartalbahn in Bad Schwalbach anzubieten. Zudem soll das nördliche Aartal durch die ÖPNV-Verbindung mit eingebunden werden. Für die Freizeitlinie kann die vorhandene Linie 207 zwischen (Rückershausen) - Breithardt - Bad Schwalbach im Hinblick auf die Konzession im ÖPNV verwendet werden. An Samstagen und Sonntagen verkehrt die Linie 207 nur zwischen Breithardt und Bad Schwalbach mit acht Fahrtenpaaren. Diese werden als Rufbusfahrten durchgeführt, d.h. es muss mind. 60 Minuten vorher angerufen werden, wenn diese Fahrten auch tatsächlich durchgeführt werden sollen.

Es wird vorgeschlagen, die Linie 207 am Wochenende bis nach Hahnstätten zu verlängern. Von den acht Fahrtenpaaren können vier bis fünf Fahrtenpaare verlängert werden. Die restlichen Fahrtenpaare enden nach wie vor in Breithardt.

Die durchfahrenden Fahrten bis nach Hahnstätten sollen dabei nicht im Rufbus erfolgen und die verlängerte Linie 207 am Wochenende als Freizeitlinie (Der Aartaler) vermarktet werden. Grundsätzlich werden die verlängerten Fahrten nur in der Zeit von März bis Oktober angeboten (synchron mit den Betriebszeiten der Aartalbahn). In den übrigen Monaten (Oktober bis März) kann das bisherige Angebot der Linie 207 beibehalten werden. Zum Einsatz kommen dabei normale Solobusse, die auch eine Fahrradmitnahme im Bus ermöglichen. Folgende Schwerpunkte sind mit dieser Freizeitlinien zu erschließen:

- Verknüpfung SPNV in Hahnstätten an die Landesgartenschau und Aartalbahn in Bad Schwalbach
- Erreichbarkeit der touristischen Sehenswürdigkeiten (Hohenstein, Michelbach, Aarbergen, Zollhaus usw.) entlang des Aartals
- Anbindung der Draisinenbahn in Michelbach/Hohenstein und Hahnstätten an die südliche Aartalbahn

Für diese Freizeitlinie entstehen zusätzliche Betriebskosten. Bei einem Kostenaufwand von 2,00 Euro pro Buskm und einem zusätzlichen Buskm-Aufwand (Länge: 25,1 km) von ca. 15.100 Buskm/Jahr würden zusätzliche Kosten von 30,2 Tsd. anfallen, die vom Aufgabenträger des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis getragen werden müssen. Hier ist mit dem Land Hessen abzustimmen, ob solche freizeitorientierte Fahrten als Pilotprojekt gefördert werden können. Für die Planung, Abstimmung und Umsetzung dieser Freizeitlinie sind Kosten von 15 bis 20,0 Tsd. Euro einzuplanen.

5. Fortführung der Draisinenbahn bis nach Hohenstein

Gegenwärtig betreibt der Arbeitskreis Aartalbahn e. V. einen Draisinenverkehr zwischen Diez und Michelbach Tunnel. Mit der Errichtung des SPNV-Betriebs zwischen Diez und Hahnstätten wird aus bahnbetrieblichen Gründen ein Draisinenverkehr zwischen Diez und Hahnstätten nicht mehr möglich sein. Von daher bietet sich es sich an, die Draisinenstrecke von Hahnstätten über Michelbach Tunnel bis nach Hohenstein zu verlängern. Somit können wieder 15 km Draisinenstrecke als Einheit angeboten werden. In Hohenstein besteht nach Umsetzung der zweiten Betriebsstufe der Aartalbahn dann die Verknüpfung zwischen dem Draisinenverkehr und dem Bahnverkehr auf der südlichen Aartalbahn.

Voraussetzung hierfür ist die Wiedererrichtung der Bahnbrücke (Bauwerk „Sandersmühle“) über die B 54 bei km 33,69. Die Wiederherstellung des Widerlagers sollte so stattfinden, dass ein möglicher Bahnbetrieb mit entsprechenden Lasten möglich bleibt. Der Brückenträger über die B 54 kann jedoch für die geringen Lasten eines Draisinenverkehrs neu erstellt werden. Die gesamte Trasse zwischen Hohenstein und Michelbach Tunnel muss komplett freigeschnitten werden. Die Bahnübergänge sind mit einfachen Mitteln zu sichern. Die Kosten für die Wiederherstellung des Streckenabschnittes Michelbach Tunnel und Hohenstein werden auf ca. 560 Tsd. Euro geschätzt.

Hierzu gehören:

- Brückensanierung (Bauwerk „Sandersmühle“) über die B 54 und Widerherstellung Widerlager bei km 33,69
- Sanierung von Brückenbauwerken über die Aar
- Freischnittarbeiten
- Reparatur bzw. Auswechselung von Schienen bei Schienenbrüchen

In Hohenstein sind entsprechende Abstellanlagen für die Draisinen zu errichten. Während der ersten Betriebsstufe der südlichen Aartalbahn besteht die Möglichkeit den Draisinenverkehr bis zum Bahnhof Bad Schwalbach temporär zu verlängern.

7.1.3 Ergänzende Maßnahmen

Es wird empfohlen die Maßnahmen 1 bis 5 im Kap. 7.1.2 durch einen externen Projektsteuerer koordinieren zu lassen. Aufgrund des engen Zeitrahmens (Umsetzung aller Maßnahmen bis März 2018), ist ein stringentes Zeitmanagement erforderlich. Neben den Erfahrungen im Bahnbereich muss die Projektsteuerung auch über Erfahrungen im Bereich Tourismusförderung und ÖPNV verfügen. Wichtig ist die kontinuierliche Einbindung der Kommunen im gesamten Aartal. Die Projektsteuerung nimmt dabei folgende Aufgaben wahr:

- Interne und externe Abstimmung (Rheingau-Taunus-Kreis, Kommunen, Bahnbetreiber, Land Hessen usw.)
- Erstellung von Planungen für die einzelnen Maßnahmen
- Erstellung von Förderanträgen und Abstimmung mit dem Antragsteller und Fördermittelgeber
- Umsetzungsbetreuung vor Ort
- Laufenden Sachstandsberichte zum Projektstand
- Kostencontrolling

Die Kosten für die Projektsteuerung für die Jahre 2017 bis Mitte 2018 werden mit ca. 150,0 Tsd. Euro angesetzt.

Zwingende Voraussetzung für das Gelingen aller Maßnahmen ist eine Professionalisierung der Projektsteuerung und eine klare Benennung von Zuständigkeiten. Die notwendigen Ressourcen für einen Steuerer beim Rheingau-Taunus-Kreis oder für eine externe Begleitung sind zur Verfügung zu stellen.

Neben der Projektsteuerung sollte zur Umsetzung der weiteren Betriebsstufen 2 bis 4 vorab geprüft werden, ob eine mögliche SPNV-Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Bad Schwalbach und Hbf. Wiesbaden unter veränderten Rahmenbedingungen (Museums- und Freizeitbahnbetrieb an Wochenenden) wieder volkswirtschaftlich rentierbar ist. Hierzu sollten bis Mitte 2018 ein Betriebskonzept und eine erneute standardisierte Bewertung vorgenommen werden. Dabei sind die vorhandene Busverkehre im Bereich Bad Schwalbach / Taunusstein in Richtung Wiesbaden im Sinne eines integrierten Bus-Bahn-Konzeptes einzubinden.

7.2 Maßnahmenbündel mittel- bis langfristig

Das Ziel der bis ins Jahr 2018 umzusetzenden Maßnahmen besteht darin, den Museums- und Tourismusverkehr auf der Aartalbahn zu ermöglichen. Durch den Schienenverkehr begleitende Maßnahmen im Rahmen der Landesgartenschau werden umfassende Synergien ausgelöst sowie die Tourismuswirtschaft aktiviert.

Um den Betrieb der Aartalbahn auch dauerhaft zu gewährleisten und zu einem Erfolg für die Region zu bringen, sind die nachstehend kurz skizzierten mittel- bis langfristig umzusetzenden Maßnahmen anzupacken, die in Kapitel 9 in Steckbriefen in detaillierterer Form vorgestellt werden. Sie sollten erst dann weiterverfolgt werden, wenn die erste Betriebsstufe der Aartalbahn zu einem Erfolg geführt werden konnte.

Sofern die erste Betriebsstufe der Aartalbahn nicht bis zum Beginn der Landesgartenschau im April 2018 ermöglicht werden kann, werden die gewünschte Nachfrage für die Aartalbahn nur schwer zu erreichen sein und Anschlussmaßnahmen gar nicht oder nicht mit den gewünschten Effekten umsetzbar sein.

1. Nachhaltige Entwicklung des Kümmerers als regionale Tourismus-Vereinigung

Bis Ende der Landesgartenschau sollte der regionale Tourismus-Kümmerer nachhaltig als regionale Tourismus-Vereinigung im Sinne des im hessischen Drei-Ebenen-Modell“ verankerten TAG-Gedankens zur Bündelung und professioneller örtlicher Tourismusstrukturen weiter entwickelt werden. Diese soll neue Schwerpunkte in der Tourismusarbeit setzen und sich künftig auf die Aufgabenbereiche Vernetzung und Tourismusförderung, Außenauftritt, Infrastrukturentwicklung und Zusammenarbeit mit Organisationen anderer Regionen konzentrieren. Dafür ist mit den zu beteiligenden Akteuren und Partnern zunächst ein Organisationskonzept samt Klärung von Aufgaben und Ausstattung (Personal, Budget) zu entwickeln und abzustimmen, das in der Folge umgesetzt werden kann. Das gesamte Vorhaben sowie die Vorgehensweise ist mit der zuständigen Tourismus-Destination (Taunus-Touristik-Service, Oberursel) abzustimmen.

2. Organisation und Durchführung eines „Projekttages Tourismus“

Aufgrund eines zum Teil noch gering ausgeprägten touristischen Identifikationsgrads in einigen Städten und Gemeinden der Region wird es darum gehen, Gastgewerbe, Einzelhandel und Städte- und Gemeindeverwaltungen konstant über die touristischen Rahmenbedingungen, Marktentwicklungen und entsprechende Konsequenzen und Erfordernisse zu informieren. Dies kann u. a. im Rahmen eines jährlich stattfindenden „Projekttages Tourismus“ als eine zentrale Binnenmarketingmaßnahme erfolgen, der insbesondere als Forum für den gegenseitigen Austausch dient. Zentrale Inhalte eines „Projekttages Tourismus“ können sein:

- Information zu bestimmten touristischen Schwerpunktthemen, Best-Practice-Beispielen, Neuigkeiten etc. mit Hilfe externer Fachleute (Deutsche Zentrale für Tourismus, Hessen Agentur etc.)
- Workshops mit verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten (Servicequalität, Vermarktung, Social Media etc.)
- Ggf. Durchführung einer Fachexkursion mit der Aartalbahn zu weiteren touristisch relevanten Punkten in der Region

3. Ausbau von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg als qualitätsorientierte Rad-/Wanderwege auf hessischer Seite

Das Aartal bietet ein abwechslungsreiches Rad- und Wanderwegenetz in einer attraktiven Naturlandschaft. Vor dem Hintergrund der stetig wachsenden Konkurrenz im Bereich Wandern und Radfahren (in Deutschland entstehen immer mehr neue Premium- und Qualitätswege) und den hohen Ansprüchen der Wanderer und Radfahrer hinsichtlich der Qualität der Wege sowie der zielgruppenspezifischen Serviceangebote sollte man sich in der Region zukünftig stärker auf ausgewählte Wege konzentrieren und diese qualitativ weiterentwickeln und stärker in den Vordergrund der Vermarktung stellen. Gerade im Vergleich zum benachbarten Rheinland-Pfalz fallen vorhandene Routen im Aartal aufgrund der dezentralen Zuständigkeiten im Pflegezustand teilweise deutlich ab. Insgesamt sollten die Schwerpunkte auf folgende Bereiche gesetzt werden:

- Optimierung und nachhaltige Qualitätssicherung der ausgewählten Wander- und Radwege
- Aufwertung der Wege durch z. B. Sitzmöglichkeiten, Liegen, Sinnesbänke / Sonnenbänke, Grillplätze, inszenierte Aussichtspunkte
- Erweiterung der Gastronomie- und Beherbergungsangebote entlang der Wege

4. Qualitäts- und Investitionsoffensive Leistungsträger

Die Etablierung einer Tourismus- und Museumsbahn im Aartal wird nur erfolgreich umzusetzen sein, sofern im Rahmen einer umfassenden Qualitätsoffensive begleitende innovative und qualitative touristische Angebote im Aartal entlang der Schienenstrecke etabliert werden. Denn mit der Reaktivierung der Aartalbahn wird ein wichtiger infrastruktureller Impuls für eine erfolgreiche touristische Entwicklung gegeben. Neben der Steigerung der Anzahl von Tagesgästen wird auch eine steigende Zahl der Übernachtungsgäste erwartet.

Viele Betriebe in der Region haben in den letzten Jahren wenig für die Optimierung ihrer Betriebe oder die Ansprache neuer Gästegruppen getan (bisherige Auslastung reicht den Betrieben offenbar). Die Defizite bei den Betrieben betreffen oftmals Ambiente und Ausstattung, die noch zu selten auf einem zeitgemäßen Niveau sind.

Um zukünftig mehr Gäste und vor allem neue, anspruchsvollere und ausgabefreudige Zielgruppen (z. B. Wander- und Radtouristen, Kulturtouristen am Wochenende) anzusprechen, müssen auf der einen Seite bei bestehenden Betrieben Defizite behoben und auf der anderen Seite geprüft werden, wie die Marktchancen für die Ansiedlung eines oder mehrerer neuer Hotels/Betriebe einzuschätzen sind um positive Effekte in der touristischen Entwicklung erreichen zu können.

Dazu müssen die Kernprobleme auf betrieblicher Seite (Investitionsstau, Qualitäts- und Servicedefizite, Nachfolgeproblematik, fehlende Zuversicht, fehlendes Eigenkapital, fehlende Bereitschaft, sich neu zu positionieren und zu profilieren) vieler Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe angegangen werden. Ein adäquates Mittel dazu ist verstärkte Durchführung von Schulungen und Einzelberatungen der Betriebe. Letztere können bei entsprechender Kooperation mit lokalen/regionalen Kreditinstituten zu vorteilhaften Finanzierungsmöglichkeiten notwendiger Investitionen führen (z. B. Sonderkonditionen bei Krediten).

5. Events

Mit Hilfe von attraktiven und neuen Events können die Bekanntheit des Aartals erhöht und die Kernthemen unterfüttert werden. Im Bereich „Natur und Aktiv“ gibt es bereits die jährlichen Veranstaltungen „Erlebnistag Aartal“ und „Fahr zur Aar - Autofrei und Spaß dabei“, die interkommunal durch die Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten, die Gemeinden Aarbergen, Heidenrod, Hohenstein, die Städte Bad Schwalbach und Taunusstein sowie den Rheingau-Taunus-Kreis und Rhein-Lahn-Kreis jährlich veranstaltet werden.

Dies sind jedoch zu wenig Events, um das Aartal zumindest regional bekannt zu machen. Gerade die Aartalbahn könnte hier weitere Ansatzpunkte für klassische Veranstaltungen wie Saisoneroöffnungs-/abschlussveranstaltungen bieten, aber auch neue Veranstaltungsformen wie „Trainfoodfestivals“ entlang der Strecke bzw. an Bahnhöfen.

6. Durchführung kreativer Angebots-/ Produktwerkstätten

Für den Tourismus gilt wie für jede Wirtschaftsbranche: Erfolg hat nur der, der seine Angebote markt- und kundengerecht ausrichtet und anbietet. Die Entwicklung vermarktbarer und buchbarer Angebote spielt im Deutschland-Tourismus eine zunehmend wichtige Rolle. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, Angebote zu entwickeln, die das thematische und regionale Spektrum des touristischen Angebotes im Aartal widerspiegeln. Im Rahmen kreativer Produktwerkstätten können gemeinsam mit touristischen Leistungsträgern aus der Region konkrete touristische Angebote erarbeitet werden, die den einzelnen Teilräumen der Region zu einem klaren touristischen Profil verhelfen und den Verkauf von Leistungen steigern.

7.3 Unterstützung durch öffentliche Förderprogramme

Die vorliegende Aartalkonzeption zeigt auf, wie die Aartalbahn als Motor der Regionalentwicklung wirken kann. Es werden Maßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie des Tourismus aufgezeigt. Dabei ist das Gutachten als ein langfristiger Rahmenplan mit einem Zeitaufwand von bis zu zehn Jahren anzusehen, denn die Umsetzung aller Maßnahmen (siehe auch Kapitel 7.3) ist abhängig von ihrer Finanzierbarkeit und der Verfügbarkeit von Mitteln. Die dargestellten Maßnahmen stellen einen ersten Vorschlag dar und sind in dem weiteren Bearbeitungsprozess auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen, den Innovationsgehalt sowie die Größenordnungen der Kosten und ihre grundsätzliche Finanzierbarkeit zu prüfen.

Grundsätzlich stehen mehrere Finanzierungsquellen zur Verfügung, die gezielt zu nutzen sind:

- Eigenmittel des Kreises und der Kommunen
- Fördermittel
- Beteiligungen der privaten Akteure
- Sponsoren
- Trassengebühren
- Sonstige Einnahmen

Die Kosten für einen vereinsbetriebenen Bahnverkehr sollten langfristig durch die Erlöse im Bahnverkehr und andere Einnahmen (Bewirtung im Zug usw.) sowie durch Sponsoring und Zuschüsse der öffentlichen Hand gesichert werden können.

Die Haushaltslage von Kreis, Städten und Gemeinden ist angespannt, sodass Eigenmittel der Kommunen vermutlich nur eingeschränkt beansprucht werden können. Im Hinblick auf die Personalkosten für einen regionalen Tourismus-Kümmerer sowie die dauerhaften Kosten für ein zeitgemäßes Tourismusmarketing und die Infrastrukturentwicklung ist ein Engagement der öffentlichen Hand jedoch unausweichlich.

Fördermittel werden nur für impulsgebende investive Maßnahmen gewährt, deren dauerhafte selbst tragende Finanzierung nachgewiesen werden kann. Dies betrifft beispielsweise die Anschubfinanzierung für den regionalen Tourismus-Kümmerer, die Eisenbahninfrastruktur, den Ausbau des Aartal-Radwegs und des Aar-Höhenwegs sowie deren Möblierung/Ausschilderung oder sonstige städtebauliche Maßnahmen.

Grundsätzlich ist die Förderlandschaft vielschichtig und es kommen verschiedene Förderprogramme infrage:

- EU-Regionalförderung 2014-2020 (EFRE, ELER, LEADER)
- Städtebauförderung
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Mobiles Hessen 2020
- Denkmalförderung

Vorstellbar ist beispielsweise, dass Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anstelle des Baus von Radwegen auf stillgelegten Bahnstrecken für investive Maßnahmen auf der Schienenstrecke der Aartalbahn verwendet werden können.

Insbesondere die Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz einen SPNV-Betrieb auf der Aartalbahn einzuführen, bietet für die hessischen Akteure das Potenzial zu prüfen, ob die Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Strecke der Aartalbahn nicht nur für einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb, sondern auch für einen SPNV-Betrieb vorgenommen werden können. Auf diesem Wege lassen sich dann Finanzierungsmittel aus unterschiedlichen Quellen kombinieren. Denkbar ist, dass eine Landesgrenzen-überschreitende Zusammenarbeit eine besondere Unterstützung erfahren kann.

Sofern Fördermittel in Anspruch genommen werden, sind die privaten, touristischen Leistungsträger ebenfalls in die Pflicht zu nehmen. Je umfassender die öffentliche Bezuschussung private Investitionen nach sich zieht, umso höher ist eine prioritäre Berücksichtigung eines Projekts beim Fördermittelgeber. Neben einer Beteiligung und einer aktiven Mitarbeit im Rahmen des regionalen Tourismus-Kümmers sind sie diejenigen, die durch neue Produkte und Impulsinvestitionen zu einem erfolgreichen Produkt „Aartalbahn und Region“ mit der Aartalbahn als Leuchtturmprojekt beitragen. Eben dieses Leuchtturmprojekt bietet sich zudem für eine Sponsorenakquise an. Langfristig wird neben einem eigenwirtschaftlichen Betrieb der Aartalbahn von einer Vorhaltung und dem Management der Infrastruktur durch Trasseneinnahmen ausgegangen.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass durch die Aartalbahn zusätzliche regionalwirtschaftliche Impulse für das Aartal und die Region bewirkt werden können, hierzu bedarf es einer Fortsetzung des mit diesem Gutachten begonnen Prozesses. Die vorliegende Aartalkonzeption wird dem Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises Ende des Jahres 2016 zur Kenntnis gegeben. Auf dieser Grundlage werden dann der detaillierte weitere Ablauf, die zukünftigen Arbeitsstrukturen und die Finanzierung des weiteren Prozesses abzustimmen und festzulegen sein.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Der Rheingau-Taunus-Kreis hat sein hohes Interesse an der Erhaltung und der Entwicklung der Aartalbahn sowie dem Kauf der Schienenstrecke in Beschlüssen des Kreistags zum Ausdruck gebracht. In interkommunalen Gesprächen wurde dieses Interesse auch durch die Stadt Wiesbaden untermauert. Eine der zentralen Herausforderungen, die mit der Aartalbahn verbunden sind, besteht darin, den Tourismus als eine der entwicklungsfähigen Branchen und als Wirtschaftsfaktor zu stärken und das Aartal und die Region neu im touristischen Markt zu positionieren. Die LGS 2018 und die damit verbundene Inwertsetzung der Aartalbahn als Besucherattraktionen mit überregionaler oder zumindest regionaler Ausstrahlung sollen den entscheidenden Impuls für die langfristige Tourismusentwicklung auslösen.

Die Aartalkonzeption zeigt auf, wie die zu erwartenden positiven Trends der LGS Bad Schwalbach 2018 verstetigt werden können, um die Touristenströme aus dem Rhein-Main-Gebiet und überregionalen Bereich stärker in das Aartal zu leiten. Dabei werden Vorschläge aufgezeigt, wie die organisatorische Zuständigkeit der Tourismusentwicklung in der Region neu gestaltet werden kann. Vordringliches Ziel ist, die Umsetzung der Betriebsstufe 1 bis zum März 2018 (Einführung eines Museums- und Tourismusbahnbetriebs auf der Aartalbahn als Zubringerverkehr) und des damit verbundenen Maßnahmenbündels. Dieses sollte zügig umgesetzt werden. Nur mit dem bis zur LGS Bad Schwalbach 2018 eröffneten Leuchtturmprojekt Aartalbahn lässt sich die Bedeutung des Aartals als nachfragestarkes, beliebtes und bekanntes Tages- und Kurzreiseziel im Rhein-Main-Gebiet für Tages-touristen und Kurzurlauber steigern.

Der Rheingau-Taunus-Kreis hat seit langem ein hohes Interesse an der Reaktivierung der Aartalbahnstrecke als moderne Regionalbahn. Die Aufnahme eines Museums- und Tourismusbahnverkehrs schließt dies nicht aus. Dieser Schritt ist als eine sinnvolle Zwischenstufe zum möglichen SPNV zu verstehen. 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.

Die Aartalkonzeption erfordert von den lokalen Akteuren ein klares Bekenntnis zur Aartalbahn und dem Tourismus, aber insbesondere wesentlich mehr lokales und vor allem interkommunales Engagement. Diesen Anforderungen haben sich die Kommunen entlang der Aartalbahn zu stellen. Sie müssen die Weichen für die Reaktivierung der Aartalbahn und daraus folgende Tourismusentwicklung stellen, um damit private Folgeinvestitionen in der Freizeit- und Tourismuswirtschaft auszulösen. Verlässliche konzeptionelle, infrastrukturelle und organisatorische Rahmenbedingungen schaffen eine solide Grundlage für langfristiges privates Engagement.

Der Rheingau-Taunus-Kreis schafft mit diesem Gutachten eine gute konzeptionelle und umsetzungsorientierte Grundlage. Die zur Verfügung stehende Zeit, um erste Ergebnisse zu erzielen ist knapp bemessen. Um die formulierten Ziele, Strategien und Maßnahmen kurzfristig und erfolgreich in die Praxis umzusetzen, ist entscheidend, dass die teilnehmenden Akteure sich mit Engagement und Gestaltungswillen in den Prozess einbringen. Vor diesem Hintergrund ist die bisher geleistete ehrenamtliche Arbeit der Vereine nicht zu unterschätzen. Ohne dieses Engagement würde die Aartalbahn in ihrer heutigen Form nicht mehr existieren und schon längst abgebaut sein. Dieses Know-how ist zu nutzen und zu stärken.

9 Maßnahmenübersicht

Kurzfristig bis 2018

Organisation

1. Bereitstellung eines einmaligen Investitionskostenzuschusses und jährlicher Unterhaltungs- und Kapitalkosten der öffentlichen Hand für die Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach
2. Aufbau eines „Regionalen Tourismus-Kümmerers“

Infra- und Suprastruktur

3. Aufwertung der Bahnhöfe Wiesbaden-Dotzheim, Eiserne Hand, Hahn-Wehen, Bleidenstadt und Bad Schwalbach als „ideale“ Aartalbahnstation

Angebotsentwicklung

4. Etablierung einer Freizeitbus-Linie im Aartal (Der Aartaler)
5. Fortführung der Draisinenbahn bis nach Hohenstein

Mittel- bis langfristig bis 2025

Organisation

1. Nachhaltige Entwicklung des Kümmerers als regionale Tourismus-Vereinigung
2. Organisation und Durchführung eines „Projekttagess Tourismus“

Infra- und Suprastruktur

3. Ausbau von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg als Premiumrad-/wanderwege auf hessischer Seite
4. Qualitäts- und Investitionsoffensive Leistungsträger

Angebotsentwicklung

5. Events
6. Durchführung kreativer Angebots- und Produktwerkstätten

Abb. 9-1: Maßnahmenübersicht zur Aktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn

9.1 Maßnahmenbündel bis 2018

9.1.1 Organisation

Projektnr. 1	Bereitstellung eines einmaligen Investitionskostenzuschusses und jährlicher Unterhaltungs- und Kapitalkosten der öffentlichen Hand für die Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach
Kurzbeschreibung	Sanierung der Schienenstrecke Stadtgrenze Wiesbaden - Bad Schwalbach
Ziele	• Erlangung der eisenbahnrechtlichen Betriebserlaubnis für einen Museums- und Tourismusbahnbetrieb auf der Aartalbahn
Zielgruppen	• Eisenbahnverkehrsunternehmen
Meilensteine	• Anpassungen an nicht technisch gesicherten BÜ-Anlagen • Sanierung von Brückenbauwerken • Gleisbauarbeiten an den Bahnhöfen Bad Schwalbach und Hahn-Wehen • Sanierung der Bahnsteigkanten HP Eiserne Hand • Freischnitt HP Bleidenstadt • Austausch von Schienen • Reinigung des Schotterbetts von Humus • Austausch von schadhaften Schwellen • Nachschottern von neuralgischen Streckenabschnitten
Priorität	Hoch ☒ Mittel ☐ Niedrig ☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Aartalbahn Infrastruktur GmbH Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	1.192,5 Tsd. Euro (brutto) Hierfür einmalig 20% als Eigenmittel für Investitionskostenzuschuss: 238,5 Tsd. Euro Hierfür jährlich Unterhaltungs- und Kapitalkosten: 144,8 Tsd. Euro
Finanzierung	Rheingau-Taunus-Kreis Stadt Taunusstein Stadt Bad Schwalbach GVFG Denkmalförderung
Zeithorizont Umsetzung	2017-2018

Projektnr. 2	Aufbau eines „Regionalen Tourismus-Kümmers“
Kurzbeschreibung	Trotz einer guten interkommunalen Zusammenarbeit im Aartal fehlt es an einer klar strukturierten Tourismusorganisation und der notwendigen Vernetzung aller Akteure. Die Etablierung einer Tourismus- und Museumsbahn im Aartal wird nur erfolgreich umzusetzen sein, sofern im Rahmen einer umfassenden Qualitätsoffensive begleitende innovative und qualitative touristische Angebote im Aartal entlang der Schienenstrecke etabliert werden. Hierfür wird eine optimierte Organisation und Kooperation benötigt, die alle Akteure zusammenführt und vernetzt.
Ziele	• Vermarktung des Zielgebiets und der touristischen Angebote • Alleinstellungsmerkmale herausstellen • Initiierung von Leuchtturmprojekten • Förderung der touristischen Infrastruktur • Koordination von Reise- und Touristikdienstleistungen • Kooperation mit lokalen Anbietern von Fremdenverkehrsleistungen und Beförderungsdienstleistern • Gewährleistung der Angebotsqualität
Zielgruppen	• Tourismuswirtschaft • Eisenbahnverkehrsunternehmen • Touristen
Meilensteine	• Gestaltung und Gewinnung von Angeboten entlang der Bahnstrecke • Vermarktung des Aartals und der Aartalbahn im Rahmen der Landesgartenschau
Priorität	Hoch ☒ Mittel ☐ Niedrig ☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	75,0 Tsd. Euro bis 100,0 Tsd. Euro / Jahr
Finanzierung	Rheingau-Taunus-Kreis
Zeithorizont Umsetzung	2017-2018

9.1.2 Infra- und Suprastruktur

Projektnr. 3	Aufwertung der Bahnhöfe Wiesbaden-Dotzheim, Eiserne Hand, Hahn-Wehen, Bleidenstadt und Bad Schwalbach als „ideale“ Aartalbahnstation
Kurzbeschreibung	Die Bahnhöfe/Haltepunkte der Aartalbahn werden als wichtige Verknüpfungsstellen zwischen dem Bahnverkehr und den touristischen Angeboten im Umfeld der Bahnstrecke angesehen. Für die Anreise mit dem ÖPNV und/oder mit dem MIV sind die drei Bahnhöfe Bad Schwalbach, Hahn-Wehen und Wiesbaden-Dotzheim wichtige Ausgangsstellen für die Nutzung der Aartalbahn. Die Haltepunkte sind als ideale Aartalbahnstationen mit vergleichbaren Standards aufzuwerten.
Ziele	• Aufwertung der Bahnhöfe zu attraktiven Tourismusknotenpunkten der Region.
Zielgruppen	• Tourismuswirtschaft • Eisenbahnverkehrsunternehmen • Touristen
Meilensteine	• Information / Wegweisungssystem / Beschilderung Bushaltestellen • Parkplätze / Herrichtung von Parkplätzen • Fahrradverleih (E-Bikes) • Fahrkartenverkauf • Kiosk
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☐ Niedrig ☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Stadt Wiesbaden Stadt Taunusstein Stadt Bad Schwalbach
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	60,0 Tsd. Euro
Finanzierung	Rheingau-Taunus-Kreis Stadt Wiesbaden Stadt Taunusstein Stadt Bad Schwalbach LEADER GVFG Denkmalförderung
Zeithorizont Umsetzung	2017-2018

9.1.3 Angebotsentwicklung

Projektnr. 4	Etablierung einer Freizeitbus-Linie im Aartal (Der Aartaler)
Kurzbeschreibung	Zur Einbindung des nördlichen Aartals ab Bad Schwalbach ist die Errichtung einer Freizeitbuslinie zwischen Bad Schwalbach bis nach Hahnstätten notwendig. Der Haltepunkt Hahnstätten eignet sich insofern besonders, um von Norden aus auch an den Wochenenden ein ÖPNV-Angebot zur Landesgartenschau und zur Aartalbahn in Bad Schwalbach anzubieten. Zudem soll das nördliche Aartal durch die ÖPNV-Verbindung mit eingebunden werden. Für die Freizeitlinie kann die vorhandene Linie 207 zwischen (Rückershausen) - Breithardt - Bad Schwalbach im Hinblick auf die Konzession im ÖPNV verwendet werden.
Ziele	• Erreichbarkeit der Aartalbahn und der Landesgartenschau durch den ÖPNV gewährleisten • Stärkung des Umweltverbundes
Zielgruppen	• Bürger • Touristen
Meilensteine	• Verknüpfung SPNV in Hahnstätten an die Landesgartenschau und Aartalbahn in Bad Schwalbach • Erreichbarkeit der touristischen Sehenswürdigkeiten (Hohenstein, Michelbach, Aarbergen, Zollhaus usw.) entlang des Aartals • Anbindung der Draisinenbahn in Michelbach / Hohenstein und Hahnstätten an die südliche Aartalbahn
Priorität	Hoch ☒ Mittel ☐ Niedrig ☐
Projektträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	15 bis 20,0 Tsd. Euro für die Planung, Abstimmung und Umsetzung 30,2 Tsd. Euro / Jahr für den Linienbetrieb.
Finanzierung	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) Rheingau-Taunus-Kreis Stadt Bad Schwalbach
Zeithorizont Umsetzung	2017-2018

Projektnr. 5	Fortführung der Draisinenbahn bis Hohenstein
Kurzbeschreibung	Der Arbeitskreis Aartalbahn erreicht mit seinem Draisinenverkehr zwischen Diez und dem Michelbach jährlich bis zu 4.000 Fahrgäste. Dieses Potenzial ist für die Aartalbahn und die Landesgartenschau zu nutzen und auf lange Sicht zu stärken. Mit der Errichtung des SPNV-Betriebs zwischen Diez und Hahnstätten wird aus bahnbetrieblichen Gründen ein Draisinenverkehr zwischen Diez und Hahnstätten nicht mehr möglich sein. Von daher bietet sich es sich an, die Draisinenstrecke von Hahnstätten über Michelbach Tunnel bis nach Hohenstein zu verlängern. Somit können wieder 15 km Draisinenstrecke als Ganzes angeboten werden. In Hohenstein besteht nach Umsetzung der zweiten Betriebsstufe der Aartalbahn dann die Verknüpfung zwischen dem Draisinenverkehr und dem Bahnverkehr auf der südlichen Aartalbahn.
Ziele	• Verknüpfung der touristischen Angebote (Aartalbahn, LGS, Draisinenverkehr) • Erschließung neuer Zielgruppen in Rheinland-Pfalz
Zielgruppen	• Besucher der Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 • Draisinenfahrer • Touristen aus Rheinland-Pfalz
Meilensteine	• Brückensanierung über die B 54 und Wiederherstellung Widerlager bei Km 33,69 • Sanierung von Brückenbauwerken über die Aar • Freischnittarbeiten • Reparatur bzw. Auswechselung von Schienen bei Schienenbrüchen • Abstellanlagen für die Draisinen in Hohenstein • Während der ersten Betriebsstufe der südlichen Aartalbahn besteht die Möglichkeit den Draisinenverkehr bis zum Bahnhof Bad Schwalbach temporär zu verlängern.
Priorität	Hoch ☒ Mittel ☐ Niedrig ☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Arbeitskreis Aartal e. V.
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	560 Tsd. Euro
Finanzierung	LEADER Rheingau-Taunus-Kreis Arbeitskreis Aartal e. V.
Zeithorizont Umsetzung	2017-2018

9.2 Maßnahmenbündel mittel- bis langfristig

9.2.1 Organisation

Projektnr. 1	Nachhaltige Entwicklung des Kümmerers als regionale Tourismus-Vereinigung
Kurzbeschreibung	Aufbauend auf Projekt Nr. 2 soll nach der Landesgartenschau der regionale Tourismus-Kümmerer nachhaltig als regionale Tourismus-Vereinigung entwickelt werden. Diese soll neue Schwerpunkte in der Tourismusarbeit setzen und sich künftig auf die Aufgabenbereiche Vernetzung und Tourismusförderung, Außenauftritt, Infrastrukturentwicklung und Zusammenarbeit mit Organisationen anderer Regionen konzentrieren. Das gesamte Vorhaben sowie die Vorgehensweise ist mit der zuständigen Tourismus-Destination (Taunus-Touristik-Service, Oberursel) abzustimmen.
Ziele	Vernetzung und Tourismusförderung • (Wieder-)Einführung regelmäßiger touristischer Informations- und Abstimmungsrunden mit den Städten und Gemeinden • Betreuung touristischer Leistungsträger ○ Förderung des touristischen Bewusstseins ○ Angebots-/Produktentwicklung ○ Angebote für die Fortbildung touristischer Leistungsträger: ○ Fortführung Qualitätsmanagement (Zertifizierung, Klassifizierung, Service Q) ○ Betriebsberatung: Vertrieb/Marketing, Investitionspläne, Strategieworkshops, Unterstützung bei Betriebsnachfolgen etc. ○ Qualitätsmanagement/Förderung eines einheitlichen Leistungsniveaus (insbesondere bei Beherbergung. Methoden: Sonderkreditprogramme, Investitionshilfen, Betriebsberatungen, Workshops) • Einrichtung und Betrieb eines Content-Management-Systems mit Datenbankfunktion • Betrieb einer internen und externen touristischen Kommunikationsplattform als Informations- und Koordinierungsinstrument für die Orte und Leistungsträger sowie für (potenzielle) Gäste • Gezielte Unterstützung der Städte und Gemeinden bei der Weiterentwicklung ihrer touristischen Schwerpunktthemen • Unterstützung der Städte und Gemeinden bei regelmäßigen gemeinsamen und einheitlichen Gästebefragungen zur besseren Erfassung von soziodemographischen Daten sowie Motiven, Bedürfnissen, konkretem Bedarf, Erwartungen, Wahrnehmungen der Gäste. Professionelles Marketing • Entwicklung zielgruppengerechter Vermarktungsmedien (Print, Online) • Aufbau einer touristischen Internetseite. Inhaltlicher Fokus soll die Information der Gäste über die touristischen Angebote im Aartal sein (insbesondere im Bereich Tagestourismus) • Professionelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit • Direktmarketing (Newsletter, Road-Shows/Promotions, Messen etc.)

Projektnr. 1	Nachhaltige Entwicklung des Kümmerers als regionale Tourismus-Vereinigung
	Infrastrukturentwicklung • Initiierung von innovativen Ankerangeboten zu den Kernthemen (in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden) • Initiierung und Betreuung von Maßnahmen mit ortsübergreifender Bedeutung (z. B. E-Bike-Netzwerk) • Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen in Kooperation mit den kommunalen und sonstigen Partnern (z. B. Aartalbahn) • Fördermittelmanagement: Information, Unterstützung, Akquisition für Projekte Kooperationen • Zusammenarbeit mit der TTS und Organisationen anderer Regionen auf der Destinationsebene sowie mit der Landesebene • Zusammenarbeit mit passenden Partnern („Cross Marketing“)
Zielgruppen	Tourismusbirtschaft und relevante Dienstleister (Einzelhandel, Verkehrsträger), Touristen, Politik und Verwaltung
Meilensteine	• Entwicklung und Abstimmung eines Organisationskonzeptes samt Klärung von Aufgaben und Ausstattung (Personal, Budget)
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☒ Niedrig ☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis
Projektpartner	Städte und Gemeinden, private Leistungsträger
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Jährlich ein sechsstelliger Euro-Betrag (inkl. Personal), dessen genauer Umfang erst nach genauer Aufgabendefinition seriös abschätzbar.
Finanzierung	Rheingau-Taunus-Kreis, Kommunen, ggf. private Leistungsträger, projekt-bezogene Fördermittel
Zeithorizont Umsetzung	2018 und folgende

Projektnr. 2	Organisation und Durchführung eines „Projekttagess Tourismus“
Kurzbeschreibung	Aufgrund eines zum Teil noch gering ausgeprägten touristischen Identifikationsgrads in einigen Städten und Gemeinden der Region wird es darum gehen, Gastgewerbe, Einzelhandel und Städte- und Gemeindeverwaltungen konstant über die touristischen Rahmenbedingungen, Marktentwicklungen und entsprechende Konsequenzen und Erfordernisse zu informieren. Dies kann u. a. im Rahmen eines jährlich stattfindenden „Projekttagess Tourismus“ als eine zentrale Binnenmarketingmaßnahme erfolgen, der insbesondere als Forum für den gegenseitigen Austausch dient. Zentrale Inhalte eines „Projekttagess Tourismus“ können sein: • Information zu bestimmten touristischen Schwerpunktthemen, Best-Practice-Beispielen, Neuigkeiten etc. mit Hilfe externer Fachleute (Deutsche Zentrale für Tourismus, Hessen Agentur etc.) • Workshops mit verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten (Servicequalität, Vermarktung, Social Media etc.) • Ggf. Durchführung einer Fachexkursion mit der Aartalbahn zu weiteren touristisch relevanten Punkten in der Region
Ziele	Stärkung des gemeinsamen touristischen Bewusstseins Vernetzung der Partner und Förderung des Wissenstransfers für Produktinnovationen
Zielgruppen	Tourismuswirtschaft (Gastronomie, Beherbergung, Freizeitattraktionen u. ä.), Verkehrsträger, Einzelhandel, Politik, Verwaltung, sonstige Partner
Meilensteine	Für die Organisation eines „Projekttagess Tourismus“ sind u. a. folgende Schritte notwendig: • Organisatorische Vorbereitung inkl. Standortsuche/ Ortsbesichtigungen, Referentensuche/-akquise (inhaltlich-organisatorische Abstimmung, Honorare), Versendung der Einladungen und Entgegennahme der Anmeldungen, Vorbereitung der Tagungsunterlagen (Programmheft, Tagungsmappen, Arbeitsbericht, Sonstiges), inhaltliche Vorbereitung der Workshops bzw. Exkursionen. • Durchführung vor Ort mit Check-in Teilnehmer, Ausgabe der Tagungsmappen, Kontrolle der installierten Technik, Räume, Ausschilde- rung, Verpflegung etc., Betreuung der Referenten, Moderation der Veranstaltung und Workshops inkl. Vorbereitung, Koordination etc. • Nachbereitung der Veranstaltung inkl. Dokumentation des „Projekttagess Tourismus“
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☐ Niedrig ☒
Projektträger	Rheingau-Taunus-Kreis / „regionaler Tourismuskümmerer“
Projektpartner	Kommunen
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Mittelhoher vierstelliger Euro-Betrag pro Veranstaltung, abhängig von notwendigen Kosten für Räumlichkeiten, Technik, Verpflegung, ggf. Fremdhonorare für externe Referenten/Moderatoren
Finanzierung	Über Etat der regionalen Tourismus-Vereinigung, Sponsoren (z. B. aus Gastronomie/Hotellerie), ggf. geringer Teilnehmerbeitrag
Zeithorizont Umsetzung	Nach 2018

9.2.2 Infra- und Suprastruktur

Projektnr. 3	Ausbau von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg als zertifizierte und qualitätsorientierte Rad-/Wanderwege auf hessischer Seite
Kurzbeschreibung	Das Aartal bietet ein abwechslungsreiches Rad- und Wanderwegenetz in einer attraktiven Naturlandschaft. Vor dem Hintergrund der stetig wachsenden Konkurrenz im Bereich Wandern und Radfahren (in Deutschland entstehen immer mehr neue Premium- und Qualitätswege) und den hohen Ansprüchen der Wanderer und Radfahrer hinsichtlich der Qualität der Wege sowie der zielgruppenspezifischen Serviceangebote sollte man sich in der Region zukünftig stärker auf ausgewählte Wege konzentrieren und diese qualitativ weiterentwickeln und stärker in den Vordergrund der Vermarktung stellen.
Ziele	Ausbau der Rad- und Wanderwege Nachhaltige Qualitätssicherung/-steigerung
Zielgruppen	Tages- und Übernachtungstouristen (v.a. Radfahrer, Wanderer)
Meilensteine	• Durchführung einer Wanderwegerevision; Konzentration auf wenige besonders attraktive Wege, die zukünftig in den Fokus der Vermarktung gestellt werden (Auswahl der potenzialstärksten Wege). • Optimierung und nachhaltige Qualitätssicherung der ausgewählten Wander- und Radwege → Erhaltung, Pflege Rad- & Wanderwege sicherstellen (Beläge), Beschilderung der Wege verbessern (Konzentration auf die wichtigsten Wege, zusätzlich GPS-Tracks ins Internet) • Regelmäßige Erfassung der Lücken und Mängel (Wegeabschnitte, Verbindungsrouten, Rastplätze, Beschilderung usw.) → Bspw. „Wege-Patenschaften“ (ehrenamtliches Wegemanagement) durch z. B. Vereine, die dann in regelmäßigen Abständen die Kontrolle der Wege vornehmen und Mängel an die jeweilige Stadtverwaltung weiterleiten • Kontinuierliche Instandhaltung der Möblierung entlang der Wander- und Radwege: Aufwertung der Wege durch z. B. Sitzmöglichkeiten, Liegen, Sinnesbänke / Sonnenbänke oder auch Grillplätze sowie inszenierte Aussichtspunkte • Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur entlang der Wege (z. B. bewirtschaftete Wanderhütten, „Jausenstationen“) • Prüfung Zertifizierungsmöglichkeiten weiterer Radwege durch den ADFC und Wanderwege durch den Deutschen Wanderverband (wanderbares Deutschland) bzw. andere relevante Anbieter • Erweiterung der Gastronomie- und Beherbergungsangebote entlang der Wege (wander- bzw. fahrradfreundliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe) • Information über Rad-, Wanderwege verbessern (Flyer, Karte, Internet, mobile Web) • Verbesserung der Zielgruppenansprache durch thematisch ausgerichtete Zertifizierungen der Betriebe (insbesondere Qualitätsgastgeber Wanderbares Deutschland, Bett+Bike).

Projektnr. 3	Ausbau von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg als zertifizierte und qualitätsorientierte Rad-/Wanderwege auf hessischer Seite					
Priorität	Hoch	☐	Mittel	☒	Niedrig	☐
Projekträger	Rheingau-Taunus-Kreis sowie Städte und Gemeinden, ggf. regionaler Tourismuskümmerer über Geschäftsbesorgungsvertrag					
Projektpartner	Gastronomie- und Beherbergungsangebote, Kooperationspartner aus dem Rad- und Wanderorganisationen					
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Angaben für notwendigen Reinvestitionen zur Qualifizierung von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg sind an dieser Stelle nicht abschließend möglich und noch zu ermitteln. Es ist von jährlichen Pflegekosten von 2,- Euro pro laufenden Meter bei Radwegen und 0,50 bis 1,- Euro pro laufenden Meter bei Wanderwegen auszugehen.					
Finanzierung	Eigenmittel, ggf. Fördermittel bei impulsgebenden Infrastrukturmaßnahmen zur Qualifizierung von Aartal-Radweg und Aar-Höhenweg (vgl. Kapitel 7.3)					
Zeithorizont Umsetzung	Ab 2017					

Projektnr. 4	Qualitäts- und Investitionsoffensive Leistungsträger
Kurzbeschreibung	Die Etablierung einer Tourismus- und Museumsbahn im Aartal wird nur erfolgreich umzusetzen sein, sofern im Rahmen einer umfassenden Qualitätsoffensive begleitende innovative und qualitative touristische Angebote im Aartal entlang der Schienenstrecke etabliert werden. Denn mit der Reaktivierung der Aartalbahn wird ein wichtiger infrastruktureller Impuls für eine erfolgreiche touristische Entwicklung gegeben. Neben der Steigerung der Anzahl von Tagesgästen wird auch eine steigende Zahl der Übernachtungsgäste erwartet. Viele Betriebe in der Region haben in den letzten Jahren wenig für die Optimierung ihrer Betriebe oder die Ansprache neuer Gästegruppen getan (bisherige Auslastung reicht den Betrieben offenbar). Die Defizite bei den Betrieben betreffen oftmals Ambiente und Ausstattung, die noch zu selten auf einem zeitgemäßen Niveau sind. Um zukünftig mehr Gäste und vor allem neue, anspruchsvollere und ausgabefreudige Zielgruppen (z. B. Wander- und Radtouristen, Kulturtouristen am Wochenende) anzusprechen, müssen auf der einen Seite bei bestehenden Betrieben Defizite behoben und auf der anderen Seite geprüft werden, wie die Marktchancen für die Ansiedlung eines oder mehrerer neuer Hotels einzuschätzen sind um positive Effekte in der touristischen Entwicklung erreichen zu können. Dazu müssen die Kernprobleme auf betrieblicher Seite (Investitionsstau, Qualitäts- und Servicedefizite, Nachfolgeproblematik, fehlende Zuversicht, fehlendes Eigenkapital, fehlende Bereitschaft, sich neu zu positionieren und zu profilieren) vieler Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe angegangen werden. Ein adäquates Mittel dazu ist verstärkte Durchführung von Schulungen und Einzelberatungen der Betriebe. Letztere können bei entsprechender Kooperation mit lokalen/regionalen Kreditinstituten zu vorteilhaften Finanzierungsmöglichkeiten notwendiger Investitionen führen (z. B. Sonderkonditionen bei Krediten).
Ziele	Betriebliche Qualitätssicherung/-steigerung Sicherstellung und Ausbau touristischer Angebote entlang der Schienenstrecke Know-how-Transfer zu Leistungsträgern und Realisierung von Produktinnovationen
Zielgruppen	Gastronomie und Beherbergung (gewerblich und Nebenerwerb)
Meilensteine	• Schulung von Leistungsträgern u. a. zu Themen wie Betriebsnachfolge, Personalentwicklung/-findung, Positionierung, Zielgruppenauswahl und -ansprache, Außen- und Innengestaltung der Betriebe, Kommunikation und Vertrieb oder kreative Produktentwicklung etc.. Dabei geht es neben der Information vor allem auch um die Motivation der Betriebe, Konzepte zu entwickeln, Investitionen zu planen und dabei gegebenenfalls auch die Hilfe von Experten in Anspruch zu nehmen.

Projektnr. 4	Qualitäts- und Investitionsoffensive Leistungsträger
	• Einzelberatung der Betriebe: ○ Situationsanalyse (betriebliche Situation, Marktumfeld) ○ Stärken-Schwächen-Profil (Produkt, Vermarktung, Betriebsorganisation, Finanzen, Personal) ○ Definition betrieblicher Entwicklungsziele (Umsätze, Maßnahmen Angebote, Investitionen, Vermarktung, Betriebsführung, Personal, Wirtschaftlichkeit etc.) ○ Entwicklung Maßnahmenplan (inkl. Definition Zuständigkeiten, Zeitplan, Kosten, Finanzierung) ○ Entwicklung Businessplan, Finanzierungskonzept ○ Umsetzungsbegleitung.
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☒ Niedrig ☐
Projektrträger	Betriebe, ggf. in enger Kooperation mit Dehoga und „regionalen Touris- muskümmerer“
Projektpartner	IHK Wiesbaden, externe Fachberater, ggf. lokale/regionale Kreditinstitute
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Betriebliche Einzelberatungen liegen in der Regel - abhängig vom Bera- tungsaufwand - bei mittleren vierstelligen bis niedrigen fünfstelligen Euro- Beträgen
Finanzierung	Betriebe, ggf. (Teil-)Förderung über entsprechenden Beratungsprogramme für betriebliche Einzel- und/oder Verbundberatungen bei betrieblichen Neuausrichtungen oder zur Sicherstellung der Betriebsnachfolge bzw. für Gründer
Zeithorizont Umsetzung	Nach 2018

9.2.3 Angebotsentwicklung

Projektnr. 5	Events
Kurzbeschreibung	Mit Hilfe von Events kann die Bekanntheit des Aartals erhöht und die Kernthemen unterfüttert werden. Im Bereich „Natur und Aktiv“ gibt es bereits die Veranstaltung „Fahr zur Aar - Autofrei und Spaß dabei“, ein Fest für Familien und Freizeitsportler, das gemeinsam durch Verbandsgemeinden Diez und Hahnstätten, die Gemeinden Aarbergen, Heidenrod, Hohenstein, der Städte Bad Schwalbach und Taunusstein sowie des Rheingau-Taunus-Kreises und des Rhein-Lahn-Kreises jährlich initiiert wird. Hierbei geht es darum, dass das Auto stehen gelassen wird und man sich durch Radfahren, Rollern, Inlinern oder Wandern fortbewegt. Zudem hat in den vergangenen Jahren ein Erlebnistag Aartal stattgefunden. Dies sind jedoch zu wenig Events um das Aartal bekannt zu machen. Im Bereich „Natur und Aktiv“ könnte beispielsweise eine Saisoneneröffnung/-abschluss veranstaltet werden. Wichtig ist aber auch Veranstaltungen zum Kernthema „Kur und Gesundheit“ zu etablieren.
Ziele	Erhöhung der Kundenbindung sowie Ansprache und Gewinnung neuer Zielgruppen Schaffung innovativer Veranstaltungen zur qualitativen Unterfütterung neuer Kernthemen und Bespielung neuer Attraktionen (z. B. Wandern, Radfahren, Aartalbahn)
Zielgruppen	Tourismuswirtschaft Touristen Bürger
Meilensteine	- Durchführung von themengebundenen Veranstaltungen u. a. zu den Kernthemen „Natur und Aktiv“ sowie „Kur und Gesundheit“, z. B. Weiterführung der bereits bestehenden Veranstaltungen, evtl. mit neuen inhaltlich-räumlichen Schwerpunkten. - Regionalweite Saisoneneröffnungs-/Abschluss- sowie Sonderveranstaltungen der Aartalbahn bzw. entlang der Aartalbahn (z. B. „Trainfood-Festival“, Kleinkunst/Kabarett, Trödelmärkte an Bahnhöfen)
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☒ Niedrig ☐
Projekträger	Regionaler Tourismuskümmerer, Nassauische Touristikbahn e. V., Arbeitskreis Aartalbahn e. V., ggf. private Veranstaltungsagenturen
Projektpartner	Tourismuswirtschaft, Verbände, Vereine etc.
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Die Kosten hängen stark von der Art der Veranstaltung ab und sind aus heutiger Sicht noch nicht seriös zu beziffern.
Finanzierung	Teilweise Refinanzierung durch Veranstaltungssponsoring und Medienpartnerschaften gegeben. Je nach Veranstaltung sind ggf. zusätzliche Einnahmemöglichkeiten über Eintrittsgelder, Pachten bzw. Standgebühren
Zeithorizont Umsetzung	Ab 2019 im Nachgang der Landesgartenschau 2018

Projektnr. 6	Durchführung kreativer Angebots- und Produktwerkstätten
Kurzbeschreibung	Für den Tourismus gilt wie für jede Wirtschaftsbranche: Erfolg hat nur der, der seine Angebote markt- und kundengerecht ausrichtet und anbietet. Die Entwicklung vermarktbarer und buchbarer Angebote spielt im Deutschland-Tourismus eine zunehmend wichtige Rolle. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, Angebote zu entwickeln, die das thematische und regionale Spektrum des touristischen Angebotes im Aartal widerspiegeln. Im Rahmen kreativer Produktwerkstätten können gemeinsam mit touristischen Leistungsträgern aus der Region konkrete touristische Angebote erarbeitet werden, die den einzelnen Teilräumen der Region zu einem klaren touristischen Profil verhelfen und den Verkauf von Leistungen steigern. Die Zusammensetzung der Teilnehmer der Produktwerkstätten können entweder thematisch („Natur und Aktiv“, „Kur und Gesundheit“ etc.) oder regional erfolgen.
Ziele	Entwicklung vermarktbarer touristischer Produkte im Sinne von Pauschalen und Bausteinen zu speziellen Themen bzw. für spezielle Zielgruppen Vernetzung der touristischen Leistungsträger
Zielgruppen	Tourismuszirtschaft und Tourist-Informationen
Meilensteine	Organisation regionaler oder thematischer „kreativer Produktwerkstätten“ mit folgenden Inhalten: • Information über Anforderungen an touristische Angebote und Pakete. Präsentation von Best-Practice-Beispielen aus Deutschland • Weiterentwicklung bestehender und Entwicklung neuer touristischer Angebote und Pauschalen z. B. Verknüpfung von Aktiv-Angeboten wie Radfahren (auch E-Bike), Wandern, Fahrt mit der Aartalbahn, Kurangeboten bzw. von Kulturangeboten (Museen, Veranstaltungen etc.) mit Beherbergungs- und Gastronomieleistungen • Konzeptentwicklung „Storytelling“ in der Produktgestaltung (Pauschalen, Führungen, Attraktionen) und Vermarktung (kurze, markante, kreative, emotionale Geschichten über Teilräume, Städte und Gemeinden, thematische Achsen etc..) Persönliche Ansprache ausgewählter touristischer Akteure (Beherbergungsbetriebe, Gastronomen, kulturtouristische Einrichtungen, Anbieter von Aktivangeboten, Tourist-Informationen der Kommunen) und Einladung zur Angebots- und Produktwerkstatt.
Priorität	Hoch ☐ Mittel ☒ Niedrig ☐
Projektträger	Regionaler Tourismuskümmerer
Projektpartner	Dehoga, IHK, externe Dienstleister/Fachreferenten
Überschlägige Kosten (sofern möglich)	Bei Vergabe an externe Dienstleister ist mit Kosten von ca. 2,5 bis 3 Tsd. Euro für Vorbereitung, Durchführung mit Moderation und Dokumentation auszugehen. Hinzu kommen ggf. Kosten für Raummiete, Technik und Verpflegung der Teilnehmer.
Finanzierung	Über Etat der regionalen Tourismus-Vereinigung, ggf. Co-Sponsoring durch Gastronomie/Hotellerie (Räumlichkeiten, Verpflegung, Technik), geringer Teilnehmerbeitrag
Zeithorizont Umsetzung	Kreative Produktwerkstätten sollten ab 2017 kontinuierlich ein bis zweimal pro Jahr durchgeführt werden

Quellenverzeichnis

ADFC Bett+Bike Service GmbH (2016): Erweiterte Unterkunftssuche.

DB International GmbH / PTV Planung Transport Verkehr AG (2009/2011): Szenarienbetrachtung Aartalbahn. Abschnitt (Mainz-) Wiesbaden - Zollhaus (- Diez - Limburg).

Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH (2002): Aartalbahn Kohlheck - Bad Schwalbach - Kettenbach - Rückershausen. Streckenzustandsbericht.

Deutscher Wanderverband Service GmbH (o.J.): Wanderbares Deutschland.

dwif e. V. (2010): Übernachtungsgäste in Deutschland Nr. 53.

dwif e. V. (2013): Tagesreisen der Deutschen Nr. 55.

dwif-Consulting GmbH (2010): Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2009.

dwif-Consulting GmbH (2015): Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014.

Dipl. Ing. (FH) Oswald Eisenbart (2015): Begutachtung ausgewählter EÜ auf der Aartalbahn 2015.

HA Hessen Agentur GmbH (2009): Masterplan Demografischer Wandel für den Rheingau-Taunus-Kreis.

IG Dreieich Bahn GmbH (2014): Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2014.

Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018 GmbH (2016): Landesgartenschau Bad Schwalbach 2018.

Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO). Dezernat IV - Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr (2015): Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises.

L&S Luddeneit und Scherf GmbH (2016): Abschlussbericht zu den durchgeführten Messarbeiten zur punktuellen Feststellung der vorhandenen Spurweiten und Zustandsbewertung der Schienenkopfquerprofile im Streckenabschnitt Bf. Dotzheim-Bad Schwalbach (Strecke 3500) sowie der Empfehlung hinsichtlich einer Weiterverwendung des vorhandenen Schienenmaterials unter den festgestellten Gesichtspunkten.

Klaus Kopp (2009): Langenschwalbacher Bahn (Aartalbahn). Zur Geschichte der berühmten Bäderbahn des Nassauer Landes.

Rheingau-Taunus-Kreis (o. J.) Kultur & Tourismus.

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (2014): Liniennetzfahrplan 2015.

RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (2012): Reaktivierung der Bibertbahn.

RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (2016): Wiedereinbindung Strecke 3500 in Wiesbaden Hbf. Variantenuntersuchung.

Dr. Schütz Ingenieure (2015 und 2016): Begutachtung ausgewählter Brücken auf der Aartalbahn und objektbezogene Schadensanalyse nach DB-Ril 804.8001 und 804.8002 für die Nutzung als Teil einer Museumsbahnstrecke.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1-1:	Streckenverlauf Aartalbahn (eigene Darstellung)	4
Abb. 2.1-1:	Städte und Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)	8
Abb. 2.1-2:	Rheingau-Taunus-Kreis und das Aartal im Vergleich	9
Abb. 2.2-1:	Bevölkerungsentwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis 2000-2006 und 2006 - 2030	10
Abb. 2.4.3-1:	Buslinien im Aartal (eigene Darstellung)	16
Abb. 2.6-1:	Aartalbahn bei Bleidenstadt (1992)	19
Abb. 2.6-2:	Eigentumsverhältnisse Aartalbahn (eigene Darstellung)	20
Abb. 3.1.1-1:	Einzugsgebiet Aartalbahn ausgehend von Bad Schwalbach (120 Min.)	22
Abb. 3.1.1-2:	Einzugsgebiet Aartalbahn ausgehend von Bad Schwalbach	23
Abb. 3.1.2-1:	Wander- und fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)	24
Abb. 3.1.2-2:	Touristische Attraktionen entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)	25
Abb. 3.1.2-3:	Wander- und Radwege entlang der Aartalbahn (eigene Darstellung)	26
Abb. 3.1.3-1:	Touristische Entwicklung im Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)	28
Abb. 3.1.3-2:	Entwicklung der Ankünfte (2010-2015) in den Gemeinden und Städten des Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)	28
Abb. 3.1.3-3:	Entwicklung der Übernachtungen (2011-2015) in den Gemeinden und Städten des Rheingau-Taunus-Kreis (eigene Darstellung)	29
Abb. 3.1.3-4:	Touristische Identitätskennziffern 2015	29
Abb. 3.2.1-1:	Touristische Aufenthaltstage, Ausgaben und Umsätze im Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014	36
Abb. 3.2.1-2:	Zusätzliche mögliche touristische Aufenthaltstage, Ausgaben und Umsätze im Rheingau-Taunus-Kreis inkl. Hochheim am Main 2014 durch die Reaktivierung der Aartalbahn	37
Abb. 3.2.1-3:	Ermittlung der Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung	37
Abb. 3.3.-1:	Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken-Darstellung	38
Abb. 3.4.-1:	Bewertung der touristischen Angebotssituation (eigene Darstellung)	39
Abb. 3.4.-2:	Kernergebnisse der Anbieter-Befragung Erwartungen positiver Auswirkung bei Reaktivierung der Aartalbahn (eigene Darstellung)	39
Abb. 4-1 :	Ziel-Strategien-Maßnahmen System	41
Abb. 4.3-1:	Einschätzung ausgewählter Statements seitens regionaler Tourismusakteure	46
Abb. 4.4-1:	Überblick über die Handlungsfelder und Maßnahmen	48
Abb. 5.1-1:	Abschnitte der Mängelanalyse	50
Abb. 5.1.1-1:	Abschnitt 1	52
Abb. 5.1.1-2:	Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim	53
Abb. 5.1.1-3:	Investitionskosten Abschnitt 1	54
Abb. 5.1.1-4:	Jährlicher Instandhaltungs- und Kapitalkostenaufwand für den Abschnitt 1	54
Abb. 5.1.1-5:	Errichtung eines Bahnsteiganlage am Bahnhof Wiesbaden-Ost	55
Abb. 5.1.1-6:	Gleisführung zur Wiederherstellung der Aartalbahn an den Hbf. Wiesbaden	56
Abb. 5.1.2-1:	Abschnitt 2	57
Abb. 5.1.2-2:	Haltepunkt Hahn-Wehen	57
Abb. 5.1.2-3:	Investitionskosten Abschnitt 2	59
Abb. 5.1.2-4:	Jährlicher Instandhaltungs- und Kapitalkostenaufwand für den Abschnitt 2	59
Abb. 5.1.3-1:	Abschnitt 3	60
Abb. 5.1.3-2:	Investitionskosten Abschnitt 3	61
Abb. 5.1.3-3:	Instandhaltungs- und Kapitalkosten pro Jahr Abschnitt 3	62
Abb. 5.1.4-1:	Abschnitt 4	62
Abb. 5.1.4-2:	Investitionskosten Abschnitt 4	64
Abb. 5.1.4-3:	Instandhaltungs- und Kapitalkosten pro Jahr Abschnitt 4	65

Abb. 5.1.5-1:	Zusammenstellung der Kosten für die Aartalbahn im Bereich Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis	65
Abb. 5.2-1:	Betriebsstufen der Aartalbahn.....	67
Abb. 5.2.1-1:	Stufe 1: Museumsbahnbetrieb zur Landesgartenschau	69
Abb. 5.2.2-1:	Stufe 2: Museumsbahnbetrieb bis Hohenstein	70
Abb. 5.2.2-2:	Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D , Lokbespannter Dieselzug)	70
Abb. 5.2.3-1:	Stufe 3 a: Museumsbahnbetrieb Wiesbaden-Ost bis Hohenstein	72
Abb. 5.2.3-2:	Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D , Triebwagen der HLB)	72
Abb. 5.2.3-3:	Stufe 3 b: Museumsbahnbetrieb Hbf. Wiesbaden bis Hohenstein	73
Abb. 5.2.3-4:	Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D , Triebwagen der HLB)	73
Abb. 5.2.3-5:	Stufe 3 c: Museumsbahnbetrieb plus Mainz bis Hohenstein	74
Abb. 5.2.3-6:	Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D , Triebwagen der HLB)	74
Abb. 5.2.4-1:	Tourismusverkehr auf der Aartalbahn	75
Abb. 5.2.4-2:	Möglicher Fahrzeugpark (Dampflok BR 50, MaK 650 D , Triebwagen der HLB)	75
Abb. 5.3-1:	Trassenkosten für den Museums- und Tourismusverkehr	76
Abb. 5.4-1:	Fahrgastnachfrage im Tourismusverkehr je nach Betriebsstufe pro Jahr auf der Aartalbahn	78
Abb. 6.1-1:	„Regionaler Tourismus-Kümmerer“ als Schlüsselbaustein für die Aartalbahn.....	81
Abb. 6.1-2:	Organisationsmodell für die Aartalbahn.....	82
Abb. 6.2.1-1:	Betrauungsmodell.....	85
Abb. 6.2.1-2:	Beteiligungsmodell	86
Abb. 7.1.1-1:	Möglicher Zugbetrieb für die erste betriebstufe zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach	88
Abb. 7.1.1-2:	Maßnahmenbündel 2018 auf der der Aartalbahn zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach	89
Abb. 7.1.2-1:	Maßnahmen an den Bahnhöfen und Haltepunkte auf der Aartalbahn zwischen WI-Dotzheim und Bad Schwalbach	92
Abb. 9-1:	Maßnahmenübersicht zur Aktivierung der Aartalbahn als Museums- und Tourismusbahn	101
Tab. A-1:	Ansprechpartner Expertengespräche	121
Tab. A-2:	Wettbewerbsanalyse Thema „Kur und Gesundheit“	127
Tab. A-3:	Wettbewerbsanalyse Thema „Natur und Aktiv“	128
Tab. A-4:	Wettbewerbsanalyse touristische und museale Bahnangebote	129

Glossar

A	Bundesautobahn
Abzw.	Abzweigstelle
ABG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
ATB	Aartalbahn Infrastruktur GmbH
B	Bundesstraße
Bf.	Bahnhof
Bhf.	Bahnhof (außerhalb des Bahnbetriebs ebenso übliche Abkürzung)
Bstg.	Bahnsteig
BR	Baureihe
B+R	Bike and Ride (Reiseweg mit Fahrrad und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein B&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt an dem das Auto parkt.)
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BÜSTRA	Bahnübergangssteuerungsanlage
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz AG
DAWI	Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse
EBA	Eisenbahnbundesamt
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EH	Einheit
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ESWE	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
EUGH	Europäischer Gerichtshof
EÜ	Eisenbahnüberführung
EW	Einwohner
e. V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HLB	Hessische Landesbahn
Hst.	Haltestelle



HP	Haltepunkt
km	Kilometer
L	Landesstraße
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
LGS	Landesgartenschau
LSA	Lichtsignalanlage
M	Meter
MaK	Maschinenbau Kiel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NTB	Nassauische Touristik Bahn e. V.
NVP	Nahverkehrsplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
ÖPNVG Hessen	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
P+R	Park and Ride (Reiseweg mit einer Autofahrt und einem anderen Fortbewegungsmittel; Ein P&R-Platz bezeichnet den Umsteigepunkt, an dem das Auto parkt.)
PZB 90	Punktförmige Zugbeeinflussung
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
RTKT	Rheingau-Taunus Kultur und Tourismus GmbH
RTV	Rheingau Taunus Verkehrsgesellschaft GmbH
S.	Seite
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Stück
TTS	Taunus Touristik Service e. V.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USP	Unique Selling Proposition
WI	Wiesbaden
Zugkm	Zugkilometer

Anhang

Institution / Betrieb	Titel	Name	Termin
Nassauische Touristikbahn e. V., Aartalbahn Infrastruktur GmbH	1. Vorsitzender	Forster, Andreas	29.6.2016 16:30 Uhr
	Geschäftsführer	Wagner, Klaus	29.6.2016 16:30 Uhr
Landesgartenschau Bad Schwal- bach	Geschäftsführer	Falk, Michael	29.6.2016 15:30 Uhr
Rheingau-Taunus Kultur und Tourismus GmbH	Geschäftsführer	Nägler, Diana Reineck, Thorsten	Telefonisch 22.6.2016
Rheingau-Taunus-Kreis Wirtschafts- förderung und Regionalentwicklung	Zuständiger Wirt- schaftsförderung/ Kreisentwicklung	Becker, Hans-Joachim	27.6.2016 10:00 Uhr
Regionalmanagement Taunus		Rosanski, Martina Windgasse, Jürgen	29.6.2016 8:30 Uhr
Zweckverband Naturpark Rhein-Taunus	Geschäftsführer	Wennemann, Andreas	24.6.2016 12:00 Uhr
DEHOGA Untertaunus, Geschäftsstelle Westhessen	Geschäftsführerin	Zehner, Freia	24.6.2016 10:00 Uhr
LAG Lahn-Taunus	Regionalmanagerin	Hesse, Alexandra	29.6.2016 11:00 Uhr
Taunus Touristik Service e. V.	Geschäftsführerin	Krebs, Daniela	30.8.2016 10:00 Uhr
Wiesbaden Marketing GmbH	Geschäftsführer	Michel, Martin	27.6.2016 14:30 Uhr
Verbandsgemeindeverwaltung Diez		Ksoll, Sabine	29.6.2016 11:00 Uhr
Staatsbad Schlangenbad GmbH	Geschäftsführerin	Röber, Roswitha	29.6.2016 13:30 Uhr

Tab. A-1: Ansprechpartner Expertengespräche



Regionen	„Kur und Gesundheit“
Aartal	Kurorte und Heilbäder • Kneipp-Heilbad/-Kurort und Heilbad Bad Schwalbach • Heilbad Schlangenbad Kur- und Rehaeinrichtungen • MEDIAN Reha-Zentrum Schlangenbad • Montanus-Klinik Bad Schwalbach • Klinik im Park in Bad Schwalbach • Klinikzentrum Lindenalle in Bad Schwalbach • Therapiedorf Villa Lilly in Bad Schwalbach Gesundheits- und Wellnesseinrichtungen • Aeskulap Therme Schlangenbad • Thermalfreibad Schlangenbad • Mineral- und Moorheilbad im Moorbadehaus Bad Schwalbach Wellnesshotels • Schlangenbader Hof (3 Sterne) moderne Gesundheitsangebote • Chaiyaphum Thaimassage in Bad Schwalbach • Zauberhafte Wellness Michaela Rothe in Bad Schwalbach
Rheingau	Kurorte und Heilbäder • Luftkurort Espenschied Kur- und Rehaeinrichtungen • TherapieZentrum & REHATEAM Rheingau in Wiesbaden-Delkenheim und Eltville am Rhein Gesundheits- und Wellnesseinrichtungen • Berg's Weinwellness und Beauty in Berg's Alte Bauernschänke in Rüdesheim am Rhein • Omhara Hamam, Wellness • Spa in Mainz-Kostheim moderne Gesundheitsangebote • Vivana Fitness- und Wellnesspark in Oestrich-Winkel • Massage & Kosmetik im Schlösschen in Rüdesheim am Rhein • wohlfühlzeit Kosmetik & Wellness in Kiedrich • Salzgrotte und Thaimassage in Eltville am Rhein • Sauna Wohlfühl-Oase La Vita in Walluf • VitaFit Fitness Sportpark in Walluf • Omhara Hamam, Wellness • Spa in Mainz-Kostheim • vitalis Kosmetik in Flörsheim am Main • Akkinson® Institut in Eltville am Rhein



Regionen	„Kur und Gesundheit“
	• New Life Fitness & Wellness Club in Eltville am Rhein • Beauty & Wellnesslounge in Erbach • Manus Beauty & Wellness/Stübchen in Loch/Espenschied • Wellness & Massage Hofmann in Hochheim • WellMaMed® Rüdesheim am Rhein Wellnesshotels • AKZENT Waldhotel Rheingau in Geisenheim (3 Sterne) • Berg's Alte Bauernschänke in Rüdesheim am Rhein (4 Sterne) • Rhein-Hotel in Rüdesheim am Rhein (4 Sterne) • Nassauer Hof in Kiedrich • Hotel Jagdschloss Niederwald in Rüdesheim am Rhein (4 Sterne) • Parkhotel Sonnenberg in Eltville am Rhein (3 Sterne Superior) • Hotel Schloss Rheinhartshausen in Eltville am Rhein
Taunus	Kurorte und Heilbäder • Heilklimatischer Kurort Königstein im Taunus • Heilbad Bad Soden am Taunus • Heilbad Bad Homburg v. d. Höhe • Kneipp-Heilbad/-Kurort Bad Camberg • Kneipp-Heilbad/-Kurort und Heilbad Bad Nauheim • Luftkurort Kronberg im Taunus • Luftkurort Schmitten im Taunus mit Erholungsort Oberreifenberg • Erholungsort Kelkheim (Taunus)-Eppenhain Kur- und Rehaeinrichtungen • Reha-Zentrum Bad Nauheim Klinik Taunus • Reha-Zentrum Bad Nauheim Klinik Wetterau • Sportklinik Bad Nauheim • Rehabilitationszentrum am Sprudelhof in Bad Nauheim • MEDIAN Klinik am Südpark Bad Nauheim • MEDIAN Kaiserberg-Klinik Bad Nauheim • Kurpark-Klinik Bad Nauheim • Kerkhoff Klinik in Bad Nauheim • Diabetes-Klinik Bad Nauheim • MEDIAN Hohenfeld-Klinik Bad Camberg • Medical Park Bad Camberg • Migräne- und Kopfschmerz-Klinik Königstein • Askelepios Neurologische Klinik Falkenstein in Königstein • Klinik Königstein der KVB • salvea Hofheim am Taunus • Reha-Zentrum Bad Homburg, Klinik Wingertsberg • MAINTAIN in Bad Homburg • Paul-Ehrlich-Klinik in Bad Homburg • Wicker Klinik / Wirbelsäulenklinik in Bad Homburg • Klinik Dr. Baumstark in Bad Homburg

Regionen	„Kur und Gesundheit“
	Gesundheits- und Wellness Einrichtungen • Heilklima-Park Hochtaunus • Badehaus 3 im Sprudelhof in Bad Nauheim • Kurbad Königstein in Königstein im Taunus • Rhein-Main-Therme in Hofheim am Taunus • Tournesol Therme in Idstein • Taunus Therme in Bad Homburg v. d. Höhe • Heilquellen und Brunnen: Auguste-Viktoria-Brunnen in Bad Homburg v. d. Höhe, Champagnerbrunnen in Bad Soden am Taunus, Chulalongkornbrunnen am Thai-Sala in Bad Homburg v. d. Höhe, Dorfbrunnen Oberems Glashütten (Dreiröhrenbrunnen) in Bad Soden am Taunus, Elisabethenbrunnen in Bad Homburg v. d. Höhe, Glockenbrunnen im Wilhelmspark in Bad Soden am Taunus, Kronthaler Quellen in Kronberg im Taunus, Kurbrunnen im Pavillion in Bad Nauheim, Löwenquelle in Bad Nauheim, Ludwigsbrunnen in Bad Nauheim, Quellenpark in Bad Soden am Taunus, Sauerbrunnen in Bad Soden am Taunus, Sauerbrunnen Schwalheim in Bad Nauheim, Schwefelbrunnen in Bad Soden am Taunus, Selterswassermuseum im Niederselterser Mineralbrunnen in Selters (Taunus), Solbrunnen im Quellenpark in Bad Soden am Taunus, Stahlbrunnen in Bad Homburg v. d. Höhe, Stahlquelle Sauerborn in Bad Soden am Taunus, Winklerbrunnen in Bad Soden am Taunus moderne Gesundheitsangebote • Sauna- und Wellnessoase Brendel in Bad Camberg • Floating Bad Comberg • HealthCity Bad Homburg v. d. Höhe • LeMar Wellness in Bad Homburg v. d. Höhe • Hautgefühl Kosmetikstudio und Wellnessmassagen in Bad Homburg v. d. Höhe • Usa-Wellenbad Bad Nauheim & Friedberg • MaBoNa Bad Nauheim • Einklang Entspannung & Naturkosmetik Bad Nauheim • San-Fit Bad Nauheim • Soma Thaimassage Bad Nauheim • SimLife Institut Bad Soden am Taunus • Villa Westfalia Bad Soden am Taunus • ELEMENTS Eschborn • Quelle der Ruhe Eschborn • Sel-La-Vie Salzgrotte Friedrichsdorf • Zeit zum Sein Glashütten • Sabrina Haberl Beautysalon Kelkheim • Kurbad Königstein im Taunus • Khun Panida Thaimassage in Kronberg im Taunus • Wohlarium - Zentrum für Wellness und Entspannung in Neu-Anspach • Platinum Sport und Wellness in Neu-Anspach • Entspannungsoase „Natur pur“ in Neu-Anspach • Schwebebad Oberursel • Neroli cosmetics in Schmitten im Taunus • formavere - beauty lounge in town in Usingen



Regionen	„Kur und Gesundheit“
	• Yogatini in Usingen • Kleine-Wellness-Welt in Wehrheim • Sport- und Wellnessmassage Beate Müller in Wehrheim Wellnesshotels • Therme und Wellnessresort Vital Hotel Frankfurt in Hofheim am Taunus (4 Sterne Superior) • Dolce Bad Nauheim • Mercure Hotel Bad Homburg Friedrichsdorf • Villa Rothschild Kempinski in Königstein im Taunus • Falkenstein Grand Kempinski in Königstein im Taunus • Schlosshotel Kronberg in Kronberg im Taunus • Dorint Hotel Frankfurt/Oberursel • Hotel Kurhaus Ochs in Schmitten im Taunus (4 Sterne)
Lahntal	Kurorte und Heilbäder • Kneipp-Heilbad/-Kurort Bad Laasphe • Kneipp-Heilbad/-Kurort Bad Endbach • Heilbad Bad Ems • Luftkurort Biedenkopf Kur- und Rehaeinrichtungen • Malberg Klinik in Bad Ems • Lahntalklinik in Bad Ems • Hufeland-Klinik in Bad Ems • HELIOS AOK-Klinik Bad Ems • Klinik Sonnenblick in Marburg • Therapiezentrum Reha Fit in Marburg Gesundheits- und Wellnesseinrichtungen • Emser Therme in Bad Ems • Lahn-Dill-Bergland-Therme in Bad Endbach • Kneippanlage Tretbecken in Solms-Burgsolms • Salzgrotte bei Betten Markt Schmidt in Gießen • Salzgrotte Hadamar Euras-Sole in Hadamar • KlimaGehen-Wege Terrainkurwegenetz in Bad Endbach • Kneippanlage in Rauschenberg • Wassertretbecken Am Dammburg Nähe Forsthaus in Wetter • Dayspa Shiva in Marburg • SPA ADAGIO ALLES in Marburg • vitaSPA in Marburg • Sawan Spa in Gießen Wellnesshotels • Häckers Grand Hotel Bad Ems (4 Sterne) • Hotel Lahnblick Bad Laasphe • Landhotel Doerr in Bad Laasphe (4 Sterne) • Jagdhof Glashütte in Bad Laasphe

Regionen	„Kur und Gesundheit“
	• Hotel AM Fang in Bad Laasphe • Hotel im Auerbachtal in Bad Laasphe • kleinHOTEL in Biedenkopf • VILA VITA Rosenpark in Marburg (5 Sterne) • Wellness- und Landhotel Heckenmühle in Bad Endbach (3 Sterne Superior) • Forellenhof Bad Endbach • Parkhotel Sletz in Gießen (3 Sterne) • Schlosshotel Weilburg (4 Sterne) • Hotel Lahnschleife in Weilburg (4 Sterne Superior) • Ringhotel Nassau Oranien (4 Sterne) moderne Gesundheitsangebote • FIT for LIFE in Bad Laasphe • AquaMar Marburg • Casa del Silencio in Gießen • Salzgrotte Gießen • Ruhepunkt Gießen • AromaWellness Wetzlar • Monicas Kosmetik & Massagestudio in Wetzlar • Gesundheits- und Wellness-Zentrum in Wetzlar • Wellness, Spirit & Nature in Braunfels • Kleine Auszeit S* in Weilburg, Fitness- und Beautypark Limburg • Thai-Massage-Oase in Limburg • Salüth Wellness-Massage-Atelier in Limburg • SOMA BALANCE in Diez
Stadt Wiesbaden	Kurorte und Heilbäder • Heilbad Wiesbaden Kur- und Rehaeinrichtungen • TherapieZentrum & REHATEAM Rheingau in Wiesbaden-Delkenheim und Eltville am Rhein • Rehazentrum Wiesbaden-Rheingau • IRS Gesundheitszentrum Wiesbaden • MEDIAN Klaus Miehle Klinik Wiesbaden • MEDIAN Klinik NRZ Wiesbaden • MEDIAN Rehaklinik Aukammtal Wiesbaden Gesundheits- und Wellnesseinrichtungen • Thermalbad Aukammtal • Kaiser-Friedrich-Therme • Quellen: Kochbrunnen, Bäckerbrunnen, Schützenhofquelle, Drei-Lilien-Quelle, Faulbrunnen • Das Badhaus • Beauty & Day Spa Wiesbaden • Suppatra Massage & Spa • Stelio Luxury Moments • Sauna Park Wiesbaden

Regionen	„Kur und Gesundheit“
	- Wellnesswunder Wiesbaden - Haus der Schönheit Wellnesshotels - Hotel Nassauer Hof Wiesbaden (5 Sterne) - Dorint Pallas Wiesbaden (5 Sterne) - Radisson Blu Hotel Schwarzer Bock (4 Sterne)

Tab. A-2: Wettbewerbsanalyse Thema „Kur und Gesundheit“

Regionen	„Natur und Aktiv“
Aartal	Wander- und Radwegeinfrastruktur - Aarhöhenweg - Schwalbenweg - Schwalbacher Limes-Rundwanderweg - Brunnenwanderweg - Villa-Lilly-Rundweg - Aartalradweg - Limesradweg - Rheinsteig - Rheinhöhenweg - Gebückwanderweg Natur-/Nationalpark - Naturpark Rhein-Taunus Sportangebote - Schwimmen, Minigolf, Radfahren, Nordic Walking, Wandern
Rheingau	Wander- und Radwegeinfrastruktur - Riesling Routen - Riesling Pfad - Flötenweg - Rheinsteig - Wispertalsteig - Rheinbergsteig - Rheinhöhenweg - Hessischer Fernradweg R3 - Kiedricher Waldwanderweg - Eltviller Klosterweg - Ansbachweg - Elsterbachweg - Mühlen-Wanderweg - Johannisberger Weinwanderweg - Rheingauer Radwanderweg Natur-/Nationalpark - Naturpark Rhein-Taunus Sportangebote - Klettern, Segway fahren, Stand-up-Paddling, Reiten, Schwimmen, Wandern, Radfahren, Nordic Walking & Jogging, Tennis, Golf & Minigolf, Wintersport

Regionen	„Natur und Aktiv“
Taunus	Wander- und Radwegeinfrastruktur • Europäischer Fernwanderweg E1 • Taunushöhenweg (Teil des Europäischen Fernwanderwegs E3) • Rheinhöhenweg • Lahnhöhenweg • Aarhöhenweg • Deutscher Limes-Wanderweg • Deutscher Limes-Radweg Natur-/Nationalpark • Naturpark Taunus • Naturpark Nassau Sportangebote • Angeln, E-Bike-Touren, Fliegen, Golf & Minigolf, Klettern & Sportpark, Radfahren, Reiten, Schwimmen, Tennis, Walking & Jogging, Wandern, Wintersport, Paintball, Boot fahren, Moto-Cross, Eislaufen
Lahntal	Wander- und Radwegeinfrastruktur • Europäischer Fernwanderweg E1 • Lahnhöhenweg • Lahnwanderweg • Deutscher Limes-Wanderweg • Deutscher Limes-Radweg • Streuobstroute Sportangebote • Angeln, Bahnengolf, Golf, Inline-Skating, Kegeln, Klettern, Mountainbiking, Nordic Walking & Jogging, Reiten, Schießen, Sommerrodeln, Squash, Teamsport, Tennis, Wintersport, Schwimmen, Kanu/Drachenboot/Floß fahren, Segeln, Surfen, Tauchen, Wandern, Radfahren, Radwandern, Wasserwandern, Boot/Kanu fahren
Stadt Wiesbaden	Wander- und Radwegeinfrastruktur • Rheingoldweg • Taunus-Rundwanderweg • Rheinsteig • Rheingauer Riesling Routen • Mainradweg • Streuobstroute • Wiesbaden-Tour • Schläferskopf-Tour Natur-/Nationalpark • Naturpark Rhein-Taunus Sportangebote • Wandern, Radfahren, Golf, Tennis, Skateboard, BMX, Mountainbike, Nordic Walking & Jogging, Schwimmen, Reiten

Tab. A-3: Wettbewerbsanalyse Thema „Natur und Aktiv“

Betreiber	Kapazität	Strecke	Fahrpreise (Einfach)	Besucherzahlen
	Dampf- und Diesellokomotiven	Linien- & Charterverkehr; 21,6 km	Erw. 27,50 €, Kinder 18,00 € Kinder U6 4,50€ Montabaur - Siershahn	5.000 (2010) Prognose 30.000
	Dampf- und Diesellokomotiven	Linien- & Charterverkehr; 35,2 km	Erw. 8,00 €, Kinder 3,00 € Gruppen ab 10 10% Ermäßigung	40.000
	2 Eisenbahnen, 13 Lokomotiven, 23 Treib-, 220 Güterwagen	Linien- & Charterverkehr; 36,6 km	Erw. 9,00 €, Kind 4,00 € Kinder bis 14 Jahre kostenfrei	40.000
	2 Dampf-, 5 Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen, 2 Draisinen	17,75 km	Gesamtstrecke: 11,50 € (Erw.) (13,00 € Hin- und Rückfahrt)	75.000
	3 Dampflokomotive 4 Diesellokomotiven	17,1 km	Erw. 6,10 €, Kind 4,80 € Preisliche Zonenaufteilung nach Kilometer	50.000
	9 Dampflokomotiven	17,3 km	Erw. 7,40 €, Kind 3,00 € Familienkarte 16,90 € Tageskarte: 16,00 €	218.000
	2 Lokomotiven, 1 Diesellokomotive, 27 Personenwagen, 7 Packwagen	16,6 km	Erw. 6,70 €, Kind 3,40 € Familienkarte 15,10 € Tageskarte: 16,00 €	261.000
	8 Dampf-, 2 Diesellokomotiven, 41 Personen-, 9 Güterwagen	24 km	Erw. 10,00 €, Erm. 5,00 €	Rund 250 000 Besucher/Jahr
	10 Dampflokomotiven 3 Diesellokomotiven	16 km	Erw. 9,00 €, Kind 5,00 € Tageskarte: 16,00 €	188.000
	Dampf- und Diesellokomotiven	Linien- & Charterverkehr; 25 km	Erw. 16,00 €, Kinder 7,00 €	120.000

Tab. A-4: Wettbewerbsanalyse touristische und museale Bahnangebote

