



Drucksachen-Nr. **X/539**

Bad Schwalbach, den 10.01.2018

Aktenzeichen:

Ersteller: Herr Bachmann

Stabsbüro Landrat ST

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	22.01.2018		nein
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreisentwicklung	30.01.2018		ja
Haupt- und Finanzausschuss	02.02.2018		ja
Kreistag	06.02.2018		ja

Titel

Dringlicher Berichts Antrag Nr. 08/17 zur CityBahn der FDP-Fraktion vom 21.11.2017 in Ergänzung der AFD-Fraktion vom 21.11.2017 und CDU-Fraktion vom 06.12.2017; hier: Stellungnahme der Verwaltung

I: Sachverhalt:

Die Beantwortung erfolgte unter Federführung ST unter Einbeziehung KE, RTV, RMV und der CityBahn-Gesellschaft

Frage 1: Wer wird die Kosten für die Investitionen und den Betrieb der City-Bahn in jeweils welchem Umfang tragen?

Die gesellschaftsrechtliche Ausgestaltung zum etwaigen Beitritt in die Planungs- und Betriebsgesellschaft CityBahn GmbH durch den Rheingau-Taunus-Kreis bzw. die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH ist Gegenstand der Beratung des Kreistags am 6.2.2018. Gemäß dem Zuschnitt der Gebietskörperschaften der LH Mainz, LH Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis wird eine grundsätzlich gebietskörperschaftsscharfe Aufteilung der Investitions- und Betriebskosten naturgemäß angestrebt. Dies gilt auch für Kosten der Bürgerbeteiligung als einem der nächsten Schritte nach Einstieg in die Citybahngesellschaft. Da die Beteiligungen des Rheingau-Taunus-Kreises nicht auf nennenswerte interne Ausgleichszahlungen bspw. im Rahmen eines Querverbunds (wie ESWE) zurückgreifen können, werden die Kosten voraussichtlich in vollem Umfang mittelbar durch originäre Kreismittel zu bestreiten sein.

Frage 1a: Ab welchem Anschlusspunkt, ausgehend von der Wiesbadener Planung sind die Kosten für die Realisierung der Verbindungsstrasse zwischen Wiesbaden und dem RTK vom Rheingau-Taunus-Kreis zu tragen?

Gemäß Beschlusslage des Kreistags vom 12.9.2017 gilt: „Der Rheingau-Taunus-Kreis verfolgt einen anteiligen Streckenabschnitt Eiserne Hand-Bad Schwalbach und setzt sich hierfür ein.“ Nach

Erklärung der Citybahn-Geschäftsführung sind die jeweiligen Planungs-, Bau- und Betriebskosten bis zur Stadt-Kreisgrenze (Lückenschluss) von den jeweiligen Gebietskörperschaften bzw. den ihnen zuzurechnenden Gesellschaftern zu tragen.

Frage 2: Ist eine Eigenbeteiligung der Städte Taunusstein und Bad Schwalbach an den Investitions- und Betriebskosten geplant? Wenn ja, in welcher Höhe? Nach welchen Kriterien errechnet sich der Betrag jeweils bezüglich beider Kostenarten? Wenn nein, aus welchem Grund?

Als ein Schritt hin zur Realisierung der City-Bahn auf der bisherigen Aartalbahntrasse stehen abschließende Verhandlungen mit der Deutschen Bahn an. Hierzu besteht auch ein Austausch zwischen den Städten Taunusstein und Bad Schwalbach und den weiteren Anrainerkommunen zwecks anteiliger Finanzierungsbeitrag beim Streckenankauf. In mehreren Kommunalvertretungen wurden hierzu auch bereits Grundsatzbeschlüsse gefasst.

Bis zur bisherigen Phase der allgemeinen Vorplanung ohne tiefer belastbarem Zahlenmaterial ist eine Auseinandersetzung der Eigenbeteiligung der Städte Taunusstein und Bad Schwalbach an den Investitions- und Betriebskosten der City-Bahn an sich nicht zielführend gewesen. Gemäß Beschlusslage des Kreistags vom 12.9.2017 wurde der vorgelegte Zeit- und Kostenplan zur Kenntnis genommen. Diese Kenntnisnahme beinhaltet auch eine perspektivische Aufwandsabbildung über die Kreisumlage. Sofern diese Finanzierungsvariante angepasst werden soll, bedarf es einer dahingehenden Konkretisierung durch den Kreistag, beispielsweise im Zuge der Beratung zur Verwaltungsvorlage zum Kreistag am 6.2.2018.

Frage 2a: Wie hoch ist die Eigenbeteiligung der Stadt Taunusstein für die auf Wiesbadener Stadtgebiet liegende und zu realisierende Trasse?

Es wird auf die Antworten auf die Fragen 1, 1a und 2 verwiesen.

Frage 3: Mit dem Start der City-Bahn sollen die bisherigen Busverbindungen zwischen Bad Schwalbach-Taunusstein-Wiesbaden eingestellt werden. Welche Bushaltestellen im Stadtgebiet von Bad Schwalbach und Taunusstein würden dadurch für den Linienverkehr nach Wiesbaden wegfallen?

Hierzu gibt es noch keine konkreten Überlegungen. Mit Einführung der City-Bahn werden Regionalbusverbindungen des RMV entfallen. Betroffen hiervon sind die Linien 271, 273/274. Auch die in der Verantwortung der RTV stehenden Linien 225, 245 und 270 würden in der Regel nur noch bis Taunusstein-Hahn geführt werden, um eine Anbindung zur City-Bahn zu schaffen und nicht mehr über den Taunuskamm bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden fahren. Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wird dennoch davon ausgegangen, dass einzelne schulelevante Fahrten auf den Linien 225 und 245 morgens nach Wiesbaden und mittags ab Wiesbaden bestehen bleiben. Auch um den Schülerverkehr zu den Schulen in Taunusstein bedienen zu können sowie für Zubringerfahrten zur City-Bahn müssen Fahrten eingeplant werden. Dies gilt für die Fahrgäste aus den Kommunen Heidenrod, Aarbergen, Hohenstein sowie für die Stadtteile von Bad Schwalbach und Taunusstein. Deshalb bedarf es noch einer genauen Betrachtung, ob Haltestellen entfallen können. Ebenso ist noch zu ermitteln, in welcher Verbindungsqualität und Taktung Fahrten an die Hauptübergabepunkte in Bad Schwalbach und Taunusstein zu erbringen sind. Hierzu bedarf es einer umfangreichen Überplanung des bisherigen Angebotes. Geplant ist dies ab 2019, im Zusammenhang mit den Ausschreibungen zur Neuvergabe von Busverkehrsleistungen in den Linienbündeln „Rheingau“, „Aar/Hühnerkirche“, „Niedernhausen/Idstein“, „Stadtverkehr Idstein incl. Rufbus“,

„Rheingau-Rufbus + freigestellter Schülerverkehr“ und „Untertaunus-Rufbus + freigestellter Schülerverkehr“ zum Fahrplanjahr 2022/2023 sowie in den Linienbündeln „Eltville/Walluf/Schlungenbad“, „Taunusstein“, „Bad Schwalbach“ und „Aar-Rufbus“ zum Fahrplanjahr 2025/2026.

Der RMV hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass es keine konkreten Planungen hinsichtlich des Anpassungsbedarfs im Busnetz gibt, jedoch davon ausgegangen wird, dass bei einer Schienenverbindung über den Taunuskamm entsprechende Anpassungen im regionalen Busnetz vorzunehmen sind. Diese können aber erst dann konkret geplant werden, wenn das genaue Betriebskonzept auf der Schiene bekannt ist.

Frage 4: Wie viele Haltestellen für die City-Bahn sind in Bleidenstadt und Hahn geplant und wie viele Bushaltestellen werden aktuell im Buslinienverkehr Taunusstein-Wiesbaden dort angefahren?

Nach aktuellem Kenntnisstand sind folgende Haltestellen auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises vorgesehen:

Eiserne Hand
Wiesbadener Straße / Forsthausstraße (in Höhe Tannenburg/Neubaugebiete)
Hahn-Wehen (ZOB)
Hebbelstraße
Konrad-Adenauer-Straße
Bleidenstadt
Seitzenhahn
Hettenhain
Bad Schwalbach (Bahnhof)

Im Regionalbusverkehr sind es je nach Streckenführung über Seitzenhahn 13 Haltestellen bzw. durch das Aartal B54 16 Haltestellen, die angefahren werden.

Frage 4a: Wie werden angesichts einer Zuglänge von 30 bzw. 60 Meter die Haltestelle im Bereich Eiserne Hand, Hahn, Bleidenstadt und Bad Schwalbach realisiert?

Aktuell sind in der NKU Zuglängen von 35 m (Solotraktion) bzw. 70m (Doppeltraktion) hinterlegt.

Frage 5: Inwiefern würde sich der Takt für die Anbindung Bad Schwalbachs und Taunussteins an Wiesbaden durch die Citybahn gegenüber dem jetzigen Buslinienverkehr verändern?

Heute:

Bad Schwalbach – WI:

274: stündlich, in Spitzenstunden stark verdichtet

275: stündlich

Hahn – WI:

274: Vormittag – 1x je Stunde, Nachmittag 2x je Stunde (+ Verdichtung Spitzenstunde)

245: meist stündlich, vormittags alle zwei Stunden und zu Spitzenstunden in Lastrichtung verdichtet

271: stündlich

Mit City-Bahn:
Bad Schw. – WI:
City-Bahn: tagesdurchgängig 2x je Stunde
Schülerfahrten der Busse bleiben erhalten

Hahn (Hebbelstr.) – WI:
City-Bahn: tagesdurchgängig 2x je Stunde + 2 Verstärker in der Spitzenstunde
Schülerfahrten der Busse bleiben erhalten

Somit ist die Fahrtenzahl heute und mit City-Bahn in etwa vergleichbar.

Frage 6: Wie sehen die fahrplanmäßigen Fahrtzeiten der City-Bahn nach dem aktuellen Planungsstand im Vergleich zu den fahrplanmäßigen Fahrtzeiten des jetzigen Busverkehrs von Bad Schwalbach und Taunusstein nach Wiesbaden (Hbf.) aus?

Bad Schwalbach Bf. – WI Hbf.:
City-Bahn: 37 min
274: ca. 44 min

Hahn ZOB – WI Hbf.:
City-Bahn: 25,5 min
274: ca. 24 min

Die City-Bahn bedient dabei deutlich mehr Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet als die Linie 274. Im Busverkehr kommt es auf der Strecke zwischen Taunusstein und Wiesbaden und in Wiesbaden Stadtmitte darüber hinaus durch starkes Verkehrsaufkommen zu teilweise erheblichen Verspätungen, obwohl teilweise sogar Busspuren zur Verfügung stehen.

Diese Problematik würde auch durch autonom fahrende Elektrobusse nicht entschärft werden können, da diese die gleichen straßengebundenen Aufstell- und Wegeflächen in Anspruch nehmen.

Frage 7: Werden insbesondere die Taunussteiner Stadtteile Neuhof und Wehen künftig über die City-Bahn an Wiesbaden angebunden oder bleibt der Busverkehr aus diesen Stadtteilen direkt nach Wiesbaden bestehen?

Neuhof – WI:
Die Linien X72 und 225 verkehren auch mit der City-Bahn wie heute, direkt nach Wiesbaden. Fahrten der Linie 271, die heute über Hahn nach Wiesbaden führen, enden mit der City-Bahn in Hahn, wo ein Umstieg auf die City-Bahn erfolgt.

Wehen – WI:
Die Linie 270 verkehrt auch mit der City-Bahn wie heute, direkt nach Wiesbaden. Darüber hinaus besteht über die Busse zwischen Wehen und Hahn Anschluss an die City-Bahn in Hahn.

Des Weiteren wird auf die Antwort auf Frage 4 verwiesen.

Frage 8: Sind die erforderlichen P+R-Parkplätze im Rahmen der City-Bahn in der dem Kreistag vorgelegten Kostenkalkulation bereits enthalten? Mit welchen Kosten wird für diese Maßnahmen gerechnet und wer übernimmt die Einrichtung und Finanzierung?

Kosten für P+R-Parkplätze sind in der bisherigen Kostenschätzung der City-Bahn nicht berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine validen Aussagen zu den notwendigen Einrichtungs- und Betriebskosten der P+R-Plätze abgegeben werden, da auch deren Trägerschaft und Bewirtschaftungsmodalitäten noch nicht erörtert wurden.

Frage 8a: Wie sollen P+R-Parkplätze aufgrund des Platzmangels im Ortszentrum von Taunusstein-Hahn realisiert werden?

Es wird auf die Antwort auf Frage 8 verwiesen.

Frage 9: Sind die Kosten für einen möglichen taktgesteuerten Andienungsverkehr an die City-Bahn im Stadtgebiet Taunusstein und Bad Schwalbach sowie den benachbarten Gemeinden in die Investitions- und Betriebskosten der City-Bahn einkalkuliert? Wenn ja, in welcher Höhe im jeweiligen Kostenbereich?

Die genannten Andienungskosten müssen im weiteren Planungsfortgang konkretisiert werden und können dann auch jeweils trennscharf dargestellt werden.

Frage 10: Wurden Alternativen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung anstelle der City-Bahn geprüft? Wenn ja, welche? Wenn nein, aus welchem Grund?

Es gibt in Bezug auf den straßengebundenen ÖPNV keine konkreten Zählungen mit dem Hintergrund einer Ausweitung des Angebotes vom Untertaunus in Richtung Wiesbaden.

Im Zuge der Untersuchung zur Vereinbarkeit eines Museums- und Tourismusverkehrs mit der City-Bahn auf der Aartalbahnstrecke wurden außer der City-Bahn bis Bad Schwalbach (Variante 1) folgende Optionen zur Nutzung der Aartalbahn durch den schienengebundenen Verkehr geprüft:

1. Einrichtung einer Regionalbahn zwischen Bad Schwalbach und Hauptbahnhof Wiesbaden (Variante 2)
2. S-Bahnverlängerung (S1, S8 bzw. S9) von Bad Schwalbach bis Hauptbahnhof Wiesbaden und dann weiter nach Frankfurt am Main (Variante 3)

Die Prüfung erfolgte durch das BÜRO STADTVERKEHR Planungsgesellschaft mbh & Co KG aus Hilden im Auftrag des Rheingau-Taunus-Kreises vor allem im Hinblick auf die entstehenden Investitionskosten und jährlichen Betriebskostenzuschüsse. Der Bericht mit den Ergebnissen der Prüfung wurde dem Kreistag am 14.03.2017 zur Kenntnisnahme vorgelegt (DS X/301).

Zusammengefasst trifft die Untersuchung folgende Aussagen:

	Variante 1 City-Bahn	Variante 2 Regionalbahn	Variante 3 S-Bahn
Investitionskosten	110,7 Mio.€ *	25,2 Mio.€	75,2 Mio.€
Betriebskostenzuschüsse jährlich	5,07 Mio.€	Zuschüsse für den SPNV-Bahnbetrieb aus Regionalisierungsmitteln des Landes Hessen.** Für den RTK mögliche Beteiligung an den Betriebskostenzuschüssen des SPNV	Zuschüsse für den SPNV-Bahnbetrieb aus Regionalisierungsmitteln des Landes Hessen.** Für den RTK mögliche Beteiligung an den Betriebskostenzuschüssen der S-Bahn

*Da in der DS X/403 im Kreistag am 12.09.2017 konkretere Angaben zu den Investitionskosten gemacht wurden, werden hier die Investitionskosten aus dieser DS herangezogen. Hierbei handelt es sich um angenommene Bruttokosten, denen entsprechende Fördermittel des Bundes- und des Landes gegenüber stehen bzw. diese für den RTK anteilig verringern. Auch etwaige Zuschüsse des RMV zu den Betriebskosten müssen noch verhandelt werden.

**Hinsichtlich der jährlichen Kosten wurde angenommen, dass der Rheingau-Taunus-Kreis Zuschüsse für den SPNV-Bahnbetrieb aus den Regionalisierungsmitteln des Landes Hessen erhält.

Frage 11: Mit welchen Kosten wäre eine noch engere Vertaktung des Busverkehrs mit einem 15-Minuten-Takt nach Wiesbaden verbunden?

Das Busangebot von RMV und RTV wird dauerhaft evaluiert, um es der vorhandenen Nachfrage im vorgegebenen finanziellen Rahmen anzupassen. So wurden zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 auf der Linie 245 zwischen Aarbergen-Kettenbach und Taunusstein-Hahn Busbahnhof samstags vier zusätzliche Fahrtenpaare eingerichtet, um der gestiegenen Nachfrage für Fahrten nach Wiesbaden Rechnung zu tragen (mit Umstieg in Hahn auf die Regionalbuslinien 273/274). Zu einer Klärung der Kosten, bei einer deutlichen Ausweitung des Busverkehrs über den Taunuskamm hin zu einem 15-Minuten-Takt, sind Gespräche mit den jeweiligen Auftragnehmern von RMV und RTV zu führen, die einige Zeit in Anspruch nehmen; eine kurzfristige Beantwortung ist leider nicht möglich. Dabei würden die derzeitigen Betriebszeiten an Werktagen, samstags, sonntags und an Feiertagen zugrundegelegt.

Grundsätzlich ist für den lokalen Busverkehr zu sagen, dass die Einführung eines 15-Minuten-Taktes zu erheblichen Mehrkosten führen würde, weil zusätzliche Busse sowie zusätzliches Fahrpersonal benötigt und die Betriebskilometer um das Vierfache steigen würden. Allein bei den drei lokalen Linien der RTV wären dies geschätzt rd. 8,5 Mio. EUR p. a. unter Zugrundelegung der aktuellen Betriebszeiten und Ausstattung der Busse mit Dieselmotoren mit Euronorm 6.

Eine weitere Belastung der Straßenverkehrswege, die schon heute regelmäßig an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, wäre die Folge.

Frage 12: Mit welcher Lärmbelastung müssen die Anlieger der City-Bahn rechnen?

Ergebnisse der im Planfeststellungsverfahren notwendigerweise vorzulegenden Schallgutachten liegen noch nicht vor, da u.a. noch keine abschließende Bestimmung der einzusetzenden Fahrzeuge erfolgt ist. Hinsichtlich der Grenzwerte sind die einschlägigen Regelwerke maßgebend.

Frage 13: Sind jetzt schon Lärmschutzmaßnahmen ersichtlich, die unabdingbar durchgeführt werden müssen? Wenn ja, wo? Welche Kosten sind dabei zu erwarten? Sind diese Kosten schon in die Planungen mit eingeflossen?

Eine Kostenpauschale für eventuelle Maßnahmen ist in der NKU bereits berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte können detailliertere Aussagen getroffen werden.

Frage 14: Wie hoch ist die technische Ausfallwahrscheinlichkeit bzgl. Stromausfall bzw. die Gefahr häufiger Verspätungen oder Totalausfall der City-Bahn bei wetterbedingten Situationen wie Schnee, Eis und Eisregen, Sturm und Gefahr umstürzender Bäume? Gibt es Überlegungen zu Notfallplanungen, festsitzende Fahrgäste im Waldgebiet zwischen Simeonhaus und Eiserner Hand im Falle einer Notsituation zu bergen? Wenn ja, welche Kosten werden dafür angesetzt?

Ein Notfallkonzept mit Rettungskonzept (einschließlich Schienenersatzverkehre) ist Gegenstand des weiteren Planungsprozesses.

Frage 15: Der Kreisausschuss wird gebeten darzulegen, zu welchen Ergebnissen die avisierte Nutzen-Kosten-Analyse des Projekts City-Bahn führt, wenn diese zum einen bis Taunusstein-Hahn, des Weiteren bis Taunusstein-Bleidenstadt sowie bis Bad Schwalbach Bahnhof und zum anderen bis Bad Schwalbach Schmidtbergplatz, führt.

Die am 12.12.2017 im gemeinsamen Planungs-Ausschuss der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz vorgestellte Nutzen-Kosten-Untersuchung bezieht sich auf einen Streckenabschnitt zwischen Hochschule Mainz und Bad Schwalbach Bahnhof und hat einen Faktor von 1,5. Eine weitergehende Zergliederung der zu berechnenden Teilabschnitte gemäß Fragestellung liegen nicht vor.

In der Standardisierten Bewertung wird es noch eine optionale Untersuchung zur Anbindung des Ortszentrums Bad Schwalbach geben. Die Berechnungen stehen noch an.

Kilian
Landrat



Döring
Dezernent