

ST

P 24/11/20

L

Li 26. November 2020

KR

**Anfrage der CDU-Fraktion Nr. 26/20 vom 17. November 2020**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**Zu 1: Wie ist der rechtliche Status der Aartalbahn-Stecke (alle Abschnitte vom Bahnhof Bad Schwalbach bis Wiesbaden Hauptbahnhof und Wiesbaden Ostbahnhof)?**

Nach dem Bundesbahngesetz wurde die Aartalbahn am 24. September 1983 stillgelegt. Sie ist Eigentum der Deutschen Bahn und an die Aartalbahn Infrastruktur GmbH (ATB) verpachtet, einer 100% Tochter der Nassauischen Touristikbahn (NTB). Die Trasse hat eisenbahnrechtlichen Bestandsschutz. Die NTB kann ihren Verpflichtungen zur Unterhaltung nicht in vollem Umfang nachkommen, da ihr hierfür die finanziellen Mittel fehlen.

Die Strecke ist zwischen Wiesbaden Bhf. Dotzheim und Wiesbaden Hbf. nicht durchgängig befahrbar, insbesondere fehlt die gleistechnische Anbindung an den Hbf. Der Bahnhof Wiesbaden-Ost kann von der Aartalbahn direkt angefahren werden, dort müsste ein Bahnsteig gebaut werden.

Sowohl die Stadt Wiesbaden als auch der Rheingau-Taunus-Kreis wollen die Trasse jeweils auf ihrem Territorium von der DB AG kaufen. Für den Rheingau-Taunus-Kreis ist das möglich, auch ohne Gefahr zu laufen, eine spätere Zuwendung nach dem GVFG zu verlieren.

**Zu 2: Welche baulichen und rechtlichen Maßnahmen sind erforderlich, damit der RMV und/oder die RTV eine Verkehrsleistung auf der Aartalbahn-Strecke ausschreiben können.**

Es wird auf die Mitteilungsvorlage X/1492 CityBahn – aktuelle Situation und Ausblick verwiesen. Mit dem Plan Aar-Taunus-Ringbahn sind alle wesentlichen Schritte beschrieben.

Es ist zunächst in einer Machbarkeitsstudie zu klären, ob die Voraussetzungen für eine Bundes- und Landesförderung erreicht werden. Allein auf sich gestellt, könnte die RTV nicht die Verkehrsleistungen bis zur Eisernen Hand ausschreiben; der RTV ist nach § 8 HÖPNVG der Betrieb nicht erlaubt.

Im Hinblick auf die Kosten der CityBahn zwischen Bhf. Bad Schwalbach und Eiserner Hand von 81.6 Mio. € Baukosten (Kostenfortschreibung Stand 3.8.2020) steht nicht zu erwarten, dass der Rheingau-Taunus-Kreis das Projekt ohne etwa 90 % Zuschüsse verwirklichen will.

In Zusammenhang mit Plan Aar -Taunus-Ringbahn wurden bereits erste Gespräche mit allen Beteiligten geführt.

Wünschenswert wäre auch die Novellierung des §8b HGO –Bürgerentscheid.

**Zu 3: Wer ist für die eisenbahnrechtliche Wiederinbetriebnahme, wer für die technische Instandsetzung und den Betrieb der Streckeninfrastruktur zuständig? Unter welchen Voraussetzungen werden die Beteiligten tätig?**

Wir stehen am Beginn eines neuen Prozesses, s. Berichtsvorlage X/ 1492. Daher sind diese Fragen zum gegenwärtigen Zeitpunkt definitiv nicht zu beantworten.

Da es sich um regionale Schienenverbindungen handelt, ist gem. § 7 Abs. 1 Ziff.1 HÖPNVG der RMV federführend. Über den Fortgang wird der Kreistag informiert, ggfs. muss er entsprechende Beschlüsse fassen.

**Zu 4: Muss dafür Baurecht geschaffen werden (z.B. durch ein Fachplanungs- oder Bauleitplanverfahren)?**

Bereits zur CityBahn wurde mehrmals berichtet, dass ein Planfeststellungsverfahren Voraussetzung für eine Genehmigung des Regierungspräsidenten ist. Das erfolgt im Anschluss an ist die Leistungsphase 4 der HOAI.

**Zu 5: Ist für einen zuverlässigen und effizienten Betrieb eine Elektrifizierung notwendig?**

Wenn mit Dieseltriebwagen gefahren werden soll, nein.

Wenn auch Antriebstechniken wie die favorisierte Brennstoffzellen/Wasserstofftechnik zum Einsatz kommen sollen, müssen dafür die Voraussetzungen wie Tankstellen usw. geschaffen werden. S.a.Ziff.3. Das gilt auch für batteriebetriebene Züge, die schwerer sind. Auch hier ist eine Elektrifizierung nicht notwendig. In der Machbarkeitsstudie wird auch diese Thematik behandelt.

**Zu 6: Sofern eine Elektrifizierung entbehrlich ist: Unter welchen Voraussetzungen ist alternativ zu einem konventionellen Dieselantrieb auch ein Betrieb mit Wasserstoff möglich, um die Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu minimieren?**

Siehe Antwort zu 5.

gez. Günter F. Döring