



Drucksachen-Nr. **XI/259**

Bad Schwalbach, den 11.11.2021

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Dez. Döring

KE Kreisentwicklung u. Wirtschaftsförderung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	15.11.2021		nein
Ausschuss für Umwelt, Mobilität, Tourismus und Kultur	07.12.2021		ja
Haupt-,Finanz-,Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss	10.12.2021		ja
Kreistag	14.12.2021		ja

Titel

Berichts Antrag der AfD-Fraktion zum Ankauf der Aartalbahntrasse vom 2.11.2021

I. Sachverhalt:

Es wird darauf hingewiesen, dass

- ein Eigentümer bestimmen kann, welche Pflanzenvernichtungsmittel er aufbringen will/aufgebracht wissen will.
- der Kreistag nur die Reaktivierung zwischen Bhf. Bad Schwalbach und Wiesbaden Hbf. mit Anschluss an Wiesbaden-Ost und Mainz beschlossen hat.

1. Der Kreisausschuss wird gebeten, eine Schätzung vorzulegen, wie hoch die Gesamtinvestitionskosten einer Wiederherstellung der Aartalbahn-Trasse mit Reaktivierung der Aartalbahn zum Betrieb einer S-Bahn (Verlängerung der S 1, S 8 oder S 9, mit Anbindung nach Wiesbaden-Ost und Frankfurt Hbf) von der Kreisgrenze Eiserne Hand bis Hohenstein sind. (Bitte aufschlüsseln in die Teilstrecke Eiserne- Hand bis Taunusstein, Taunusstein bis Bad Schwalbach und Bad Schwalbach- Hohenstein).

Eine Schätzung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Auf der Basis der Kostenfortschreibung der City-Bahn (Stand 03.08.2020) kann festgestellt werden, dass sie von der Kreisgrenze Eiserne Hand bis zum Bahnhof Bad Schwalbach mit 81,6 Mio. € geschätzt wurden. Der Bahnhof Bad Schwalbach wird nicht mehr als Umsteigebahnhof benötigt, sodass hier rd. 5,4 Mio. € zusätzliche Kosten nicht mehr erforderlich sind. Werden die o. g Baukosten von 81,6 Mio. € auf die 9,4 km Streckenlänge aufgeteilt, entstünde ein Kostenansatz von 8,7 Mio. € pro km.

Teilstrecke Eiserne Hand-Taunusstein-Hahn	(2,5 km) = ca. 21,6 Mio. €
Teilstrecke Taunusstein-Hahn bis Bad Schwalbach	(6,9 km) = ca. 60,0 Mio. €

Die genauen Kosten für den Abschnitt von Bad Schwalbach bis Hohenstein (6,6 km) können zum derzeitigen Zeitpunkt nicht genannt werden. Auf dieser Strecke liegen der Adolfsecker Tunnel und der Hohensteiner Tunnel, deren Umbaukosten von der geplanten Fahrtgeschwindigkeit und der Antriebsart (Elektrifizierung oder andere Antriebsart) abhängen werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Beträge nur Näherungswerte sind.
Wie hoch die tatsächlichen Kosten sein werden, ergibt sich erst aus einem Planungsauftrag nach HOAI, Leistungsphase 1-9.

Die Förderquote von Bund und Land wird mit 90% erwartet. Zum einen ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geändert worden und zum anderen werden die Ausführungsbestimmungen novelliert, wobei die Länder ein gewichtiges Wort mitsprechen. So werden bei der Bewertung einer Strecke neben den bisherigen Kriterien auch weitere Kriterien herangezogen, wie z.B. Vermeidung von Luftverschmutzung, Umweltbelastungen.

Auch Planungskosten werden nunmehr gefördert.

Ob eine S-Bahn verlängert wird, hängt vom Betriebskonzept ab, über das im Rahmen der Leistungsphasen 3 + 4 HOAI von den Projektbeteiligten RMV, der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) und dem RTK zu entscheiden sein wird. Hier ist der RMV federführend.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Strecke auch mit Triebzügen befahren werden kann, wie sie auf der Ländchesbahn verkehren. Diese Züge fahren auch von Limburg über Niedernhausen bis Wiesbaden Hbf.

2. Der Kreisausschuss wird gebeten, die Risiken der Wiederinbetriebnahme der Bahn bezüglich einer möglichen weiteren Verschmutzung der Aar zu skizzieren. Insbesondere ist aufzuzeigen, inwieweit die Freihaltung einer S-Bahntrasse ohne Glyphosat oder andere Umweltgifte bewerkstelligt werden kann.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist hier die Genehmigungsbehörde. Es gilt ein 2-stufiges Prüfverfahren, das auf 10 Jahre befristet ist und jederzeit widerrufen werden kann. Die chem. Mittel dürfen keine Gefährdung des Grundwassers verursachen. Aufgrund seiner Erfahrung wird der Uz. das nicht zulassen. Bei sachgerechter Ausbringung wird das auch nicht der Fall sein.

Wildkräuter müssen im Bahnschwellenbereich entfernt werden, um die Stabilität des Gleiskörpers zu erhalten. Dazu fahren Spezialzüge über die Strecke, die elektronisch dosiert ausschließlich im Schwellenbereich ein chem. Mittel ausbringen. Auf dem restlichen Bahnkörper ist Handarbeit mit Freischneider/bzw. mechanische Arbeit mit Mähern/ Baumsägen gefordert.

Alternative dazu ist die teure feste Fahrbahn, wie sie auf der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt-Köln eingebaut wurde. Dort sind die Schwellen auf einer Betonfahrbahn und Gummimatten montiert. Über den Taunuskamm werden die Züge wohl maximal 80km/h(?) fahren, dafür wird die Strecke ausgelegt.

Die im Wiesbadener Kurier berichtete Verschmutzung der Aar ist auf das Einleiten von Schmutzwässern zurückzuführen. Hier ist z. B. der Abwasserverband Obere Aar in Taunusstein gefordert, der seit Jahren sehr umweltbewusst handelt, um z.B. die Phosphate auszuflocken.

Es ist zur Plangenehmigung eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen, in der diese Fragen behandelt und Auflagen erteilt werden. In diesem Zusammenhang ist auf Sicherung der Wasserschutzzonen der Wassergewinnungsgebiete hinzuweisen, hier wird die Obere Wasserbehörde tätig.

- 3. Der Kreisausschuss wird gebeten, eine Schätzung vorzulegen, wie lange die Fahrtzeiten einer S-Bahn von Bad Schwalbach bis nach Wiesbaden-Ost, zur geplanten Wallauer Spange und weiter bis nach Frankfurt-Flughafen und Frankfurt-Hbf. sein könnten. (bitte die Fahrzeit möglichst detailliert nach möglichen Haltepunkten unterteilen).**

Es ist unseriös, jetzt Zeitangaben machen zu wollen.

Zum einen stehen die Haltepunkte nicht fest und zum anderen fehlt das Betriebskonzept, das die Fahrzeiten usw. vorgibt.

Wo wird zweigleisig gefahren, welche Zugtypen kommen zum Einsatz, welche Haltezeiten werden wo vorgegeben, gibt es Direktverbindungen nach Frankfurt oder Mainz oder Niedernhausen oder Idstein (mit der Ländchesbahn (BKA)), welche Bedeutung bekommt der Bhf. Wiesbaden-Ost usw.?

- 4. Der Kreisausschuss wird um eine Einschätzung gebeten, ob ein Parallelbetrieb von Touristikbahnen zum Beispiel NTB neben der S-Bahn in der Anbindung nach Frankfurt im Sinne eines Gutachtens "BüroStadtVerkehr" vom 7.3.2017, auch heute noch eine attraktive und in Betracht zu ziehende der Variante eines Gesamt-Reaktivierungskonzepts ist, auch auf dem Hintergrund des Beitritts des Untertaunus in den TTS und eine mögliche Aufwertung des touristischen Ziels des Römerkastells Zugmantel in Taunusstein.**

Die Reaktivierung der Aartalbahn findet primär unter den Gesichtspunkt eines schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) statt.

Die Züge sollten vom morgens z.B. 05:00 Uhr bis abends 24:00 Uhr, im 15' Minuten-Takt in der Verkehrsspitze, schnell und umweltfreundlich Fahrgäste vom Bahnhof Bad Schwalbach bis nach Wiesbaden und zurück transportieren. Damit soll der Individualverkehr entlastet werden und die Bürgerinnen und Bürger sollten auf ihr 2. Auto verzichten können.

An wichtigen Bahnhöfen z.B. Bad Schwalbach werden auch andere Verkehrsmittel verfügbar sein, z.B. Fahrrad, Car-Sharing, DoD-Busse, Busse. P+R-Anlagen müssen vorgesehen werden.

In verkehrsschwachen Zeiten z.B. samstags/sonntags/feiertags können Touristikzüge fahren, wobei der SPNV stets Priorität hat. Auch die NTB sieht das so, zumal sie ehrenamtlich organisiert ist und einen plan- und regelmäßigen Touristik-Verkehr täglich personell nicht bewerkstelligen kann. Die NTB-Fahrten sind Highlight-Fahrten und ohne staatliche Zuwendungen nicht durchführbar. Hier kommen Zugfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen wie Dampflokomotiven oder Diesellokomotiven zum Einsatz.

Im Übrigen können die touristischen Zielpunkte auch mit dem SPNV erreicht werden. Von den Bahnhöfen, z.B. Eiserne Hand, besteht die Möglichkeit, mit dem Fahrrad oder zu Fuß die wunderschöne Landschaft zu erkunden und zu genießen. Im SPNV wird der Freizeitverkehr ein attraktives Element sein.

An eine Weiterführung/Abzweig des SPNV vom Bahnhof Taunusstein-Hahn in Richtung Taunusstein-Neuhof oder Taunusstein-Orlen ist nicht gedacht.

5. Der Kreisausschuss wird gebeten, Einschätzungen von Verkehrsfachleuten einzuholen, ob der Betrieb von Wasserstoff -Zügen angesichts der Steigung Wiesbaden-Eiserne Hand grundsätzlich möglich ist.

Es wurde beim Unternehmen fahma-fahrzeugmanagement GmbH, einer 100%-Tochter des RMV, vom Uz. nachgefragt, die auf der Taunusbahn demnächst zwei "Wasserstoff-Züge" im Probebetrieb einsetzen wird.

Die Steigungen der Aartalbahntrasse sind problemlos zu fahren: Mehr Energieeinsatz bedeutet kürzere Fahrstrecke. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird auch entschieden sein, ob nur "Wasserstoff-Züge" oder mit Stromoberleitung betriebene Züge fahren.

(Günter F. Döring)
Dezernent