

Drucksachen-Nr. **XI/818**

Bad Schwalbach, den 22.05.2023

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Yvonne Grein

## Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Kreisstraßen

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	12.06.2023		nein
Ausschuss für Umwelt, Mobilität, Tourismus und Kultur	27.06.2023		ja
Haupt-, Finanz-, Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss	06.07.2023		ja
Kreistag	11.07.2023		ja

Titel

### Reaktivierung Aartalbahn, Machbarkeitsuntersuchung und Einstieg in die Planung

#### I. Beschlussvorschlag:

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Aartalbahn mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,1 werden zur Kenntnis genommen (siehe Präsentation, Anlage).
2. Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie beteiligt sich der Rheingau-Taunus-Kreis an den Planungen zur Reaktivierung der Aartalbahn.
3. Mit der DB Immobilien GmbH sollen weitere Verhandlungen geführt werden, mit dem Ziel, den im Rheingau-Taunus-Kreis verlaufenden Trassenanteil anzukaufen.
4. Begleitend zum Planungsverfahren wird eine crossmediale Bürgerbeteiligung durchgeführt.
5. Die noch offenen Berichtsanträge Nr. 01/22 der CDU-Fraktion und Nr. 05/22 der AfD-Fraktion zur Reaktivierung der Aartalbahn aus dem Jahr 2022 werden für erledigt erklärt.

#### II: Sachverhalt:

Zu 1.)

Im April 2023 lagen die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung für die Reaktivierung der AartalBahntrasse vor, die von BPV und ederlog erarbeitet wurden. Es wird ein Nutzen-Kosten-Faktor von 2,1 bei Einhaltung von folgenden Rahmenbedingungen erreicht:

- Reaktivierung als Regionalbahn ohne Elektrifizierung,
- Streckenverlauf von Wiesbaden-Ost bis Bad Schwalbach-Bahnhof,
- Betriebszeiten stündlich, in der Zeit von Mo-Fr von 5:00 Uhr bis 8:30 Uhr und von 13:00 Uhr bis 19:30 Uhr halbstündlich.

Auf eine Anbindung an den Wiesbadener Hauptbahnhof wurde verzichtet. Das erfolgte aus mehreren Gründen: Ein Hauptziel der Nutzer der Aartalbahn ist die Wiesbadener Innenstadt. Die Anbindung an die Innenstadt kann über den Bahnhof Dotzheim, an dem drei Buslinien in die Innenstadt verkehren, sichergestellt werden.

Der Umstieg in das Rhein-Main-Gebiet ist am Bahnhof Wiesbaden-Ost möglich. Von dort aus verkehren die S-Bahnlinien S 1, S 8 und S 9. Von der Aartalbahn besteht Anschluss an die S 9 über Frankfurt-Flughafen und Frankfurt-Hauptbahnhof nach Hanau. Ebenso ist ein Umstieg in die S 1 über Frankfurt-Höchst und Frankfurt-Hauptbahnhof nach Rödermark Ober-Roden möglich. Mit der S 8 gelangt man innerhalb weniger Minuten von Wiesbaden-Ost nach Mainz. Eine Einbindung der Aartalbahn in den Hauptbahnhof ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

Die Fahrzeit von Bad Schwalbach nach Wiesbaden-Ost wird 34 Minuten betragen. Die Fahrzeit von Bad Schwalbach nach Frankfurt (Main)-Hauptbahnhof wird bei ca. 1,5 Stunden liegen. Die Fahrzeit nach Frankfurt (Main) wird sich rein rechnerisch durch die Reaktivierung der Aartalbahn nicht verkürzen, tatsächlich werden sich die Fahrzeiten aber auf dieser Relation verringern, weil die Aartalbahn nicht im Stau stehen wird. Die Nutzer profitieren von einem komfortableren und zuverlässigeren Angebot.

Die Machbarkeitsstudie sieht eine Reaktivierung als Regionalbahn mit Dieseltriebwagen vor. Es ist davon auszugehen, dass bis zur Inbetriebnahme emissionsärmere Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder Wasserstoffantrieb zur Verfügung stehen. Ein S-Bahnverkehr wird aufgrund der wesentlich höheren Kosten vor allem für die Elektrifizierung nicht in Betracht gezogen. Seitens der Stadt Taunusstein wurde bei der Planung der CityBahn mitgeteilt, dass eine S-Bahn nicht akzeptiert wird.

Es wurde prognostiziert, dass ca. 3.000 Fahrgäste täglich mit der Aartalbahn über den Taunuskamm fahren, davon ca. 1.000 Personen, die vom Auto in den öffentlichen Verkehr wechseln. Die bisher realisierten Reaktivierungsvorhaben in Deutschland zeigen, dass die Zahl der späteren Nutzerinnen und Nutzer weit über den prognostizierten Zahlen liegen.

Zu 2.)

Die Machbarkeitsstudie wird derzeit noch textlich ausgearbeitet und final abgestimmt. Sie wird im September 2023 vollständig dem Hessischen Wirtschaftsministerium vorgelegt werden. Wenn sie vollständig vorliegt, wird sie allen Mitgliedern des Kreistags zur Verfügung gestellt. Voraussetzung für den Einstieg in die Planung, sind Beschlüsse des Kreistags des Rheingau-Taunus-Kreises und der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden, die die Reaktivierung befürworten. Die Abstimmung und gemeinsame Beschlüsse mit der Landeshauptstadt Wiesbaden sind Basis für die Zusammenarbeit.

Im nächsten Schritt wird dann das Land Hessen den Planungsauftrag für die Reaktivierung an den Vorhabenträger erteilen. Der Vorhabenträger bestimmt dann auch Ausbaustandards wie kostengünstige Sanierung vor teurem Neubau.

Planungskosten für den Rheingau-Taunus-Kreis entstehen nicht.

Bei den Planungen kann auf die Planungsstände der CityBahn zurückgegriffen werden. Neben den technischen Fragen sind dort bereits eine Vielzahl von Punkten im Bereich Umweltschutz, wie z.B. der Schutz des Grundwassers im Wasserschutzgebiet oder der Denkmalschutz betrachtet worden und auf die Reaktivierungsplanung übertragbar. Die Trasse hat Bestandsschutz.

Zu 3.)

Im Jahr 2022 wurde die Beschlussfassung über den Ankauf der AartalBahntrasse im Kreistag von Eiserner Hand bis Zollhaus zurückgestellt. Die Frage des Ankaufs sollte nun geklärt werden, da der Eigentümer der Strecke auch der Vorhabenträger ist. Bleibt die Trasse im

Eigentum der Deutschen Bahn, dann ist die Deutsche Bahn die Vorhabenträgerin des Projektes.

Kaufen der Rheingau-Taunus-Kreis und die Landeshauptstadt Wiesbaden ihre Streckenanteile, sind andere Vorhabenträgerschaften denkbar. Die Reaktivierung könnte beispielsweise der HLB übertragen werden.

Bei einer Reaktivierung durch die HLB sind zeitliche Vorteile, kürzere Abstimmungswege und mehr Gestaltungsmöglichkeiten bei der Planung zu erwarten.

Auf Anfrage signalisierte die DB Immobilien GmbH, dass die Veräußerung der Strecke denkbar ist. Die abschließende Entscheidung dazu steht noch aus. Es wurde aber schon zum jetzigen Zeitpunkt um eine gemeinsame Vorgehensweise gebeten. Die Landeshauptstadt Wiesbaden und der Rheingau-Taunus-Kreis sollen ihre Streckenanteile gleichzeitig ankaufen.

Im Investitionsprogramm des Rheingau-Taunus-Kreises sind 245.000 € für den Ankauf der Strecke vorhanden.

Zu 4.)

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Städte Taunusstein und Bad Schwalbach werden die zukünftigen Hauptnutzer der Strecke sein, aber auch aus angrenzenden Gemeinden werden Menschen mit der Aartalbahn nach Wiesbaden fahren.

Damit möglichst viele Pendlerinnen und Pendler sowie Naherholungssuchende die Aartalbahn nutzen, sollen während der Planung Bürgerbeteiligungen stattfinden. Auf der Plattform [www.zusammen-zukunft.de](http://www.zusammen-zukunft.de) und in Informationsveranstaltungen sollen die Ergebnisse der jeweiligen Planungsphase dargestellt werden, Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, Fragen zu stellen und Anregungen zur Planung zu geben.

Zu 5.)

Sowohl die CDU-Fraktion als auch die AfD-Fraktion haben Anfang 2022 Berichtsansträge gestellt, die den Ankauf der Strecke und den Betrieb der Aartalbahn betreffen. Eine Vielzahl der aufgeworfenen Fragen aus den Berichtsansträgen wird durch die als Anlage beigefügte Präsentation zur Machbarkeitsuntersuchung beantwortet. Die Machbarkeitsuntersuchung ist der erste Schritt zur Reaktivierung.

Weitere wesentliche Fragen, z.B. zur Vorhabenträgerschaft, zu den tatsächlich entstehenden Kosten, zu den Flächenbedarfen und genauen Haltepunkten sind in den nächsten Schritten in der weiteren Planung zu klären. Dazu wird regelmäßig berichtet werden und es werden weitere Beschlussvorlagen zum gegebenen Zeitpunkt vorbereitet. Die Kommunen Bad Schwalbach und Taunusstein werden wie bei der CityBahn eingebunden.

### **III. Auswirkungen auf die demografische Entwicklung:**

Die Städte Taunusstein und Bad Schwalbach werden durch die direkte Anbindung an die Bahnlinie noch attraktivere Wohnstandorte werden. Das gilt auch für Unternehmensansiedlungen. Die Kommunen werden in ihrer Entwicklung gestärkt. Das wirkt sich positiv auf die demografische Entwicklung aus.

### **IV. Personelle Auswirkungen:**

keine

## V. Finanzielle Auswirkungen

Die Planungskosten trägt das Land Hessen. Die Kosten für den Ankauf der Trasse sind im Investitionsprogramm in Höhe von 245.000 € vorhanden.

(Günter F. Döring)  
Verkehrsdezernent

**Anlage:**  
Präsentation zur Machbarkeitsstudie Aartalbahn Süd