

E 010400
11. Sep. 2019

LANDESHAUPTSTADT



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

juw 9.9.
1/19 BDK

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

Stadtrat Andreas Kowol

an die SPD-Fraktion

6 . September 2019

Anfrage der SPD- Fraktion vom 08.07.2019, Nr. 142/2019 nach § 45 der
Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr.: 19-V-05-0018

Anfrage: Mitnutzung der Aartalbahn für einen Museumseisenbahnbetrieb

- (1) Der Berichterstattung des Wiesbadener Kurier vom 14.06.2018 ist auf S. 9 zu entnehmen, dass der Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim ggf. künftig nicht mehr als Basis der Nassauischen Touristik-Bahn e.V. (NTB) in Frage käme.

Wörtlich: "Wie Jörg Gerhard, Geschäftsführer bei Eswe Verkehr, auf Anfrage erklärte, sei noch nicht abschließend entschieden, wo die City-Bahn auf die Aartalstrecke treffe. Neben einer Route über Elsässer Platz und Klarenthai sei durchaus auch möglich, dass die Bahn durch Elsässer Straße und Hollerbornstraße am Schwimmbad Kleinfeldchen vorbei bis zum Dotzheimer Bahnhof fahre. In diesem Fall müsste die NTB ihren Stammsitz räumen und könnte künftig nur noch vom Hauptbahnhof aus operieren."

Der Antwort des Magistrates auf unsere Anfrage nach § 45 GO Nr. 83/2018 vom 01.09.2018 ist zu entnehmen; dass

- es sich hierbei um erste interne Diskussionen mit der Planungsgemeinschaft handele;
- zunächst muss mit den Vorplanungen in diesem Bereich begonnen werden müsse, bevor eine erste Bewertung in diesem Bereich möglich sei;
- diese frühestens Ende des dritten Quartals 2018 begonnen würden.

Wurden die Vorplanungen inzwischen begonnen?

Falls ja: Wann wird eine Entscheidung zu der von Herrn Gerhard vorgestellten Streckenvariante getroffen und wann wird der zuständige Ortsbeirat beteiligt? Gibt es bereits Planzeichnungen und können diese zur Verfügung gestellt werden?

Falls nein: Warum nicht und wann wird mit den Vorplanungen begonnen?

Falls nein: Wurden die internen Diskussionen in der Planungsgemeinschaft inzwischen fortgeführt und falls ja mit welchem Ergebnis?

Falls nein und sofern kein zeitnahe Beginn der Vorplanungen beabsichtigt ist: Welche Übergangsregelungen können zugunsten der NTB getroffen werden um eine Umsetzung des StvV-Beschlusses Beschluss Nr. 0249 vom 14.07.2014 zu ermöglichen?

- (2) Wie dem im Geoportal der Landeshauptstadt Wiesbaden (<http://geoportal.wiesbaden.de/kartenvergleich/>) veröffentlichten Stadtplan von 1910 zu entnehmen ist, wurde die historische Straßenbahn Wiesbadens einst nicht durch den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim sondern über den Bahnhofsvorplatz Wiesbaden-Dotzheim (heute Moritz-Hilf-Platz) geführt.

Der Antwort des Magistrates auf unsere Anfrage nach § 45 GO Nr. 83/2018 vom 01.09.2018 ist zu entnehmen; dass

- die Frage, ob ein Übergang der CityBahn auf die Aartalbahn im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim auch über den Moritz-Hilf-Platz und das hintere Ladegleis möglich sei, so dass der NTB auch in diesem Szenario der vordere Bahnhofsteil erhalten bliebe, im Rahmen der Vorplanung beantwortet würde und dass
- Ergebnisse im Frühjahr 2019 vorliegen würden.

Liegen die Ergebnisse inzwischen vor?

Falls nein: Warum noch nicht und wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?

- (3) Der Antwort des Magistrates auf unsere Anfrage nach § 45 GO Nr. 83/2018 vom 01.09.2018 ist zu entnehmen, dass die CityBahn GmbH im 2. Quartal 2018 ein Rechtsgutachten zur künftigen Nutzung der Aartalbahn beauftragt habe und dass dieses in der zweiten Jahreshälfte vorliegen solle.

Der Magistrat wird gebeten, das Rechtsgutachten zur Verfügung zu stellen.

- (4) Der Antwort des Magistrates auf unsere Anfrage nach § 45 GO Nr. 83/2018 vom 01.09.2018 ist zu entnehmen, dass nach Vorliegen des Gutachtens Gespräche mit dem RP Darmstadt zur künftigen Betriebsführung auf der Aartalbahn geführt würden.

Welche Ergebnisse haben die Gespräche mit dem RP erbracht?

Falls die Gespräche noch nicht geführt wurden: Warum?

- (5) Der Antwort des Magistrates auf unsere Anfrage nach § 45 GO Nr. 83/2018 vom 01.09.2018 ist zu entnehmen, dass nach dem Vorliegen des Gutachtens und der Gespräche mit dem RP ein weiteres Gutachten beauftragt werden solle, welches klären soll ob ein Betrieb der NTB zukünftig übergangsweise oder dauerhaft, abschnittsweise oder auf der Gesamtstrecke mit diesem dann mit dem RP Darmstadt abgestimmten Konzept zur Deckung gebracht werden kann.

Wurde das Gutachten bereits beauftragt?

Falls ja wird um Vorlage des Gutachtens gebeten.

Falls nein, wird um Mitteilung gebeten, wann das Gutachten beauftragt wird und wann Ergebnisse vorliegen.

- (6) Nach Mitteilung des Geschäftsführers Hermann Zemlin im Aufsichtsrat der WVV, sei inzwischen herausgearbeitet worden, dass der Bestandschutz der wasserschutzrechtlichen Genehmigung der Aartalbahn (Ausnahmegenehmigung für das Befahren der Wasserschutzzone I nördlich Chauseehaus) nur gewahrt bleibe, wenn auf eine Neugenehmigung der Trasse nach BOStrab verzichtet werde und stattdessen ein Betrieb nach ESBO angestrebt werde.

Ist dies korrekt?

- (7) Falls ja: Welche Auswirkungen hat dies auf einen Betrieb der NTB zukünftig übergangsweise oder dauerhaft, abschnittsweise oder auf der Gesamtstrecke?
- (8) Falls ja: Wurde diese Tatsache in den beiden Rechtsgutachten und den Gesprächen mit dem RP bereits berücksichtigt? Wann wird dies ggf. nachgeholt?
-

Berichtstext des Dezernates V:

Zur Frage 1:

Die Vorplanung ist in Arbeit. Es wurden aus insgesamt sieben vorgeschlagenen möglichen Streckenführungen drei realisierbare ausgewählt, die unter Nutzen-/ Kostengesichtspunkten näher untersucht werden.

Nach Abschluss der Vorplanungen werden die Ergebnisse selbstverständlich mit den zuständigen Ortsbeiräten diskutiert. Außerdem werden die Ergebnisse der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

Für die Ergebnis-Diskussion werden auch Planzeichnungen zur Verfügung gestellt. Derzeit können aber noch keine aussagekräftigen Pläne zur Kenntnis gegeben werden.

Zur Frage 2:

Ob ein Übergang der City-Bahn auf die Aartalstrecke im Bereich des Bahnhofs Dotzheim über den Moritz-Hilf-Platz und das nördliche Ladegleis möglich und gegenüber anderen Streckenführungen in der Gesamtbetrachtung vorteilhafter ist, wird im Rahmen der Vorplanung geprüft, diese ist aber noch nicht abgeschlossen.

Zur Frage 3:

Das Rechtsgutachten ist fertiggestellt und in ein vom Rheingau-Taunus-Kreis erarbeitetes Memorandum eingeflossen, das dem Regierungspräsidium Darmstadt zugeleitet wurde. Dieses Memorandum wird demnächst den Kreistagsmitgliedern des Rheingau-Taunus-Kreises und den Stadtverordneten der Stadt Wiesbaden zugänglich gemacht.

Zur Frage 4:

Die bisherigen Gespräche mit dem Regierungspräsidium hatten zum Ergebnis, dass der Betrieb der CityBahn auf Basis der aktuellen Planungsrandbedingungen nach ESBO erfolgt. Für den Streckenabschnitt der CityBahn auf der Trasse der Aartalbahn ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Ein Betrieb der NTB wurde vom Regierungspräsidium unter den gegenwärtigen Randbedingungen ausgeschlossen (Begründung siehe Antwort auf Fragen 6 bis 8).

Zur Frage 5:

Seit Herbst 2018 haben sich mehrere Veränderungen ergeben, deren Einbeziehung Voraussetzung für eine vertiefte gutachterliche Betrachtung verschiedener denkbarer Kombinationen von Betriebsmodellen auf den unterschiedlichen Abschnitten der Aartalbahn ist.

Am 09.10.2018 wurde vom BMVI ein erster und am 07.05.2019 im Rahmen des Schienengipfels Zukunftsbündnis Schiene in Berlin ein fortgeschriebener Entwurf für die zukünftige Infrastruktur- und Angebotsentwicklung im Eisenbahnverkehr vorgestellt. Zusätzlich wurde am 06.11.2018 der weitere Ausbau des Großknotens Frankfurt am Main mit einem vertieft zu prüfenden zusätzlichen Tunnel in Frankfurt in Aussicht gestellt.

Die weitere planerische Konkretisierung und Ergänzung dieser konzeptionellen Ansätze in Verbindung mit der sich in ständiger Weiterentwicklung befindlichen Schienenfahrzeugtechnik (zum Beispiel Batterieelektrische Triebzüge) eröffnen im Vorfeld der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des gesamten Schienenverkehrsangebotes in der Region Frankfurt RheinMain.

Die gutachterliche Vertiefung zur Aartalbahn soll neben der geplanten CityBahn sowie abschnittweisem historisch orientiertem Eisenbahnverkehr auch Aspekte eines weiterentwickelten Regionalbahnverkehrs abdecken. Im Abschnitt Diez - Landesgrenze - Bad Schwalbach werden aktuell die Möglichkeiten für einen auch im Deutschland-Takt-Entwurf abgebildeten Regionalbahnverkehr bereits gutachterlich untersucht. Eine Neubewertung möglicher Regionalbahndirektverbindungen von der Aartalbahn in Richtung Mainz bzw. Frankfurt am Main steht noch aus.

Es ist vorgesehen, auf Basis einer aktualisierten und abschnittsweise differenzierten Zusammenstellung realistischer Optionen die bereits vorliegenden gutachterlichen Betrachtungen zur Kombination verschiedener Betriebsformen für die Aartalbahn bis zum Herbst 2019 zu vertiefen und insbesondere mit dem RP Darmstadt abzustimmen.

Zur Frage 6, 7 und 8:

Es ist korrekt, dass der Bestandsschutz der wasserschutzrechtlichen Genehmigung bei Befahren der Trasse nach BOStrab ggfs. nicht gesichert wäre und dass deshalb von der CityBahn GmbH ein Betrieb nach ESBO vorgesehen ist.

Ein Betrieb der NTB auf dieser Strecke ist aber auch unabhängig davon aus formalen Gründen nicht möglich, weil vom Regierungspräsidium Darmstadt nur eine Betriebsgenehmigung erteilt werden kann, wenn das beantragende Unternehmen die notwendige Finanzkraft nachweisen kann. Dies ist im Fall der NTB nicht möglich, insbesondere weil der Rheingau-Taunus-Kreis eine finanzielle Unterstützung durch einen entsprechenden Kreistagsbeschluss ausgeschlossen hat, was den NTB-Verantwortlichen auch in mehreren Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt und der CityBahn GmbH mitgeteilt wurde.

Für den Rheingau-Taunus-Kreis ist die CityBahn von herausragender verkehrspolitischer Bedeutung, da sie die Region Mainz - Wiesbaden - Rheingau-Taunus-Kreis mit rund 700.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verbinden soll. Sie ist für die Entwicklung der größten kreisangehörigen Stadt Taunusstein und der Kreisstadt Bad Schwalbach von elementarer Wichtigkeit. Die CityBahn ist also über ein rein lokales Schienenverkehrsangebot hinaus vielmehr von regionaler Bedeutung, was auch von der hessischen Landesregierung (Wirtschaftsministerium) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV, Anteilseigner an der CityBahn GmbH mit 10 %) so gesehen wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. B. ...', written in a cursive style.