

Betreff Abschluss MBS Aartalbahn Süd und weiteres Vorgehen

Dezernat/e V

Bericht zum Beschluss Wiederaufnahme eines Schienengebundenen Verkehrs auf der / Nr. 0464 vom 30.09.2021

Erforderliche Stellungnahmen

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kämmerei | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGIG | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO | |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | |

Beratungsfolge

Kommission
Ausländerbeirat
Kulturbeirat
Ortsbeirat
Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

- | | | |
|---|--------------|-----------------------|
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Tagesordnung A Tagesordnung B

Stadtverordnetenversammlung

Umdruck nur für Magistratsmitglieder

nicht erforderlich erforderlich

öffentlich nicht öffentlich

wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

Anlage 1 Machbarkeitsstudie Aartalbahn Süd

Anlagen nichtöffentlich

B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Mit dieser Vorlage wird das Ergebnis der Machbarkeitsstudie Aartalbahn Süd den Stadtverordneten zur Kenntnis gegeben, wonach eine Förderfähigkeit der Reaktivierung auf dem betreffenden Abschnitt nachgewiesen wurde. Darauf aufbauend werden die Gremien über die nun anstehenden nächsten Schritte informiert.

C Beschlussvorschlag

Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Die „Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Aartalbahn Süd“ wurde abgeschlossen. Der entsprechende Schlussbericht ist dieser Vorlage als Anlage zugefügt.
2. Zusammen mit dem hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Rheingau-Taunus-Kreis werden die nächsten erforderlichen Schritte entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie umgesetzt. Dies sind insbesondere die Vorbereitung einer Planungsvereinbarung und Gespräche hinsichtlich eines möglichen Streckenbetreibers.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Ende 2021 wurde durch den RMV die Machbarkeitsstudie für den Südabschnitt zwischen Bad Schwalbach und Wiesbaden beauftragt. Nachdem bereits in den Sitzungen des Mobilitätsausschusses am 04.05.2023 und am 29.06.2023 die grundlegenden Ergebnisse vorgestellt wurden, liegt nun auch die finale Version der Studie vor (siehe Anlage). Wie in den beiden Ausschussterminen bereits kommuniziert, wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,12 und somit die Förderfähigkeit sowie der volkswirtschaftliche Nutzen des Reaktivierungsvorhabens nachgewiesen.

II. Ergänzende Erläuterungen

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

Zu 1.) Im Zuge des Schlussberichtes zur „Machbarkeitsstudie Reaktivierung Aartalbahn Süd“ wurde die Förderfähigkeit zur Reaktivierung unter folgenden Rahmenbedingungen nachgewiesen:

- 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.

Eine Anbindung an den Wiesbadener Hauptbahnhof wurde dabei aus folgenden Gründen zunächst nicht weiterverfolgt:

- Eine attraktive Anbindung an die Wiesbadener Innenstadt lässt sich bereits am Bahnhof Dotzheim mittels Umsteigebeziehung zu dem städtischen Busnetz sicherstellen.
- Auch der Bahnhof Wiesbaden Ost gewährleistet Umsteigemöglichkeiten ins Rhein-Main-Gebiet über die dort haltenden S-Bahn-Linien S1 (u. a. nach Frankfurt Höchst, Frankfurt Hbf, Frankfurt Innenstadt, Rödermark Ober-Roden), S8 (u. a. Mainz, Gustavsburg) und S 9 (u.a. Rüsselheim, Frankfurt Flughafen, Hanau).
- Eine Führung der Aartalbahn zum Wiesbadener Hauptbahnhof wäre mit erheblich höheren Infrastrukturkosten verbunden.
- Perspektivisch ist über Wiesbaden Ost eine Verlängerung zum Bahnhof Mz-Kastel denkbar.

Die Machbarkeitsstudie sieht eine Reaktivierung als Regionalbahn mit Dieseltriebwagen vor. Es ist davon auszugehen, dass bis zur Inbetriebnahme emissionsärmere Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb (Wasserstoff) zur Verfügung stehen.

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 tatsächlichen Zahlen der späteren Nutzerinnen und Nutzer in der Regel über den prognostizierten Zahlen liegen.

Nach der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie, wird diese nun den Mitgliedern der Stadtverordnetenversammlung zur Verfügung gestellt (siehe Anlage).

Zu 2.) Im nächsten Schritt wird das Land Hessen den Planungsauftrag für die Reaktivierung an den Vorhabenträger erteilen. Der Vorhabenträger bestimmt auch Ausbaustandards wie kostengünstige Sanierung vor teurem Neubau.

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.

Durch den Trassenverlauf auf Wiesbadener Gemarkung und dem zu erwartenden verkehrsentlastenden Nutzen für die Landeshauptstadt, besteht für Wiesbaden ein großes Interesse, die anstehenden Planungen unterstützend zu begleiten. Insbesondere soll dem Beschluss Nr. 0145 der Stadtverordnetenversammlung vom 17. Mai 2023 Rechnung getragen werden, indem auf kommunaler Ebene notwendige Entscheidungen schnellstmöglich in die Gremien der Landeshauptstadt eingebracht werden, um zu einem schnellen Planungsprozess beizutragen.

Der nächste zwingend erforderliche Schritt für das Reaktivierungsvorhaben ist der Abschluss einer Planungsvereinbarung zwischen den Gebietskörperschaften und dem Vorhabenträger. Die Vertragspartner dieser Vereinbarung sind maßgeblich abhängig von der Klärung über die Betriebsführerschaft der Streckeninfrastruktur.

Eigentümerin der Trasse ist die Deutsche Bahn. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden notwendige Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur entsprechend den Vorgaben der geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) berücksichtigt. Darüber hinaus gehende Anforderungen aus eigenen Regelwerken der DB Netz AG erfuhren in der Machbarkeitsstudie dagegen keine Berücksichtigung, da diese für einen sicheren Eisenbahnbetrieb nicht zwingend umzusetzen sind und gleichzeitig die Kosten des Reaktivierungsvorhabens deutlich erhöht hätten.

Aufgrund dessen wird eine Realisierung durch ein anderes Verkehrsunternehmen angestrebt. Es ist davon auszugehen, dass damit auch zeitliche Vorteile, kürzere Abstimmungswege und größere Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der Planung einhergehen. Hierzu werden nun vorbereitende Gespräche mit allen beteiligten Akteuren geführt.

III. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

Bestätigung der Dezernent*innen

15. November 2023

Kowol
Stadtrat