

Die Aartalbahn Infrastruktur GmbH(ATB) wurde aufgrund der Beschlüsse der Gremien der LH Wiesbaden damit betraut, die Strecke der Aartalbahn wieder zu betreiben. Für Investitionen bis Taunusstein-Hahn und die Verkehrssicherung wurden Mittel zugesagt und auferlegt, solche auch bei den angrenzenden Gebietskörperschaften einzuwerben.

Die ATB hat dazu den zwischen ESWE Verkehr und dem Streckeneigentümer DB Netz AG bestehenden Infrastrukturanschlussvertrag(IAV) übernommen. Weiterhin wurde mit dem Rheingau-Taunus-Kreis dessen Finanzierungsbeitrag im Rahmen eines Gutachtens ermittelt, das zu einer Kreistagsvorlage führte, die auch eine Andienung der Landesgartenschau per Bahn zum Ziel hatte.

Aufgrund der Pläne zur Realisierung einer Straßenbahn in Wiesbaden unter Einschluss der Aartalbahn bis Bad Schwalbach mit der Aussicht auf baldige Realisierung lehnte der Kreistag die Vorlage des Landrates ab und die LH Wiesbaden stellte die Bestätigung der Finanzierungszusagen gegen über der für die Betriebsgenehmigung zuständigen Eisenbahnaufsicht zurück.

Damit waren die planerischen Vorarbeiten nicht mehr umsetzbar und die Arbeit der ATB beschränkte sich auf die Verkehrssicherung.

In dem IAV befindet sich die von ESWE Verkehr übernommene Verpflichtung der ATB: „Der Anschließter hält die von ihm betriebenen Anlagen instand und erneuert sie ggf.“

Spätestens bei Beendigung des Vertragsverhältnisses wird die DB auf der Erfüllung dieser Verpflichtung bestehen müssen, sei es durch Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit oder Schadensersatz. Die ATB kann das derzeit nicht erfüllen und muss ggf. in die Insolvenz gehen. Die DB kann dann bei ESWE Verkehr versuchen, sich schadlos zu halten was aufgrund deren Mitwirkung bei den Citybahnplänen und damit Verhinderung der abgegebenen Vertragserfüllung sicherlich nicht aussichtslos ist. Eine weitere Möglichkeit wäre die Einbeziehung in die Verhandlungen über den Erwerb der Strecke. Aufgrund der Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung wird die DB darauf bestehen müssen.

Das weitere Vorgehen ist insofern noch unsicher als in Wiesbaden ein Bürgerentscheid die Citybahn ablehnen könnte.

Es wird daher das folgende weitere Vorgehen vorgeschlagen, das in jedem Fall eine Übernahme von Verkehrsaufgaben durch die Aartalbahn ermöglichen würde und nicht zu weiteren vermeidbaren Verzögerungen führt.

- 1) ATB und Citybahn GmbH kooperieren bei der Herstellung der Betriebsfähigkeit der Aartalbahn.
- 2) Die ATB bringt die Ergebnisse ihrer Vorarbeiten in die Kooperation ein.
- 3) Die Citybahn GmbH übernimmt von ESWE Verkehr an die ATB weitergegebenen Verpflichtungen aus dem IAV zur Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit der Strecke.
- 4) Es werden die erforderlichen Schritte veranlasst, die einen weiteren Verfall der Strecke durch Vegetation, Korrosion und Vandalismus aufhalten.
- 5) Es wird von folgenden Stufen der Wiederherstellung ausgegangen:
 - a) Herstellung der Befahrbarkeit der Strecke mit Baufahrzeugen und Arbeitsgeräten. Das ist ohnehin notwendig, da viele Streckenbereiche nur von der Schiene aus erreichbar sind oder das deutlich einfacher ist. Das bedeutet Freischnitt und gelegentliche Instandsetzungen, vor Allem von Brücken.

- Ebenfalls werden Beeinträchtigungen der Streckennachbarn durch den jetzigen Zustand beseitigt.
- b) Herstellung der Befahrbarkeit für touristischen Verkehr entsprechend dem Gutachten des RTK "Aartalbahn als Motor der Kreisentwicklung".
 - c) Herstellung des Zustandes, der aufgrund der Verpflichtung des IAV für einen Betrieb erforderlich ist, wie er vor der Betriebseinstellung bestand.
 - d) Funktionserweiterung zu einem attraktiven Regionalverkehr nach zeitgemäßen Maßstäben.
- 6) Die Stufen 5a und 5b erfolgen unter Federführung der ATB
 - 7) Mit Stufe 5a wird auch die Strecke Steinberger Straße bis Wiesbaden-Ost für die Nutzung durch Gütertransporte hergestellt.
 - 8) Die Strecke 3500 von Steinberger Straße bis Hbf wird in die Umsetzung mindestens von 5a und 5b einbezogen.
 - 9) Bei Stufe 5d wird von einer Funktionserweiterung ggf. durch eine zusätzlich mögliche Spurweite und Beibehaltung der Normalspur ausgegangen. Dieses wird voraussichtlich auch zur Erleichterung des Genehmigungsverfahrens beitragen. Die Möglichkeit einer durchgehenden Regionalbahn von Rheinland-Pfalz bis Wi-Hbf wird stets beachtet.
 - 10) Die von der ATB veranlassten vorhandenen Untersuchungen für den touristischen Verkehr insbesondere der Brücken werden dahingehend ergänzt, dass die für alle zusätzlichen Ausbaustufen erforderlichen Aufwendungen kurzfristig geklärt werden.
 - 11) Es besteht Einvernehmen, dass alle notwendigen Erklärungen gegenüber der Eisenbahnaufsicht abgegeben werden, die für eine Betriebserlaubnis nach §6 AEG für die ATB bzw. das von ihr beauftragte Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rhein-Sieg-Eisenbahn(RSE) erforderlich sind.
 - 12) Wenn sich eine Realisierung nach 5d abzeichnet, wird diese Vereinbarung fortgeschrieben, da diese nicht mehr zu der von der ATB übernommenen Verpflichtung gehört.