



*Wiederaufnahme der
Museumseisenbahnverkehre auf der
Aartalbahn*

Wiederaufnahme der Museumseisenbahnverkehre auf der Aartalbahn

Die Nassauische Touristik-Bahn zog jährlich an die zehntausend Fahrgäste in ihren Bann, darunter viele Familien mit Kindern. Einzelne Sonderzüge der NTB – hier vor allem der Nikolaus-Express – gehören zu den Klassikern Wiesbadens und haben einen festen Platz in den Kalendern vieler Familien. Fast jeder „alte“ Wiesbadener kann sich an eine Fahrt mit den Dampf- und Dieselmotoren der Nassauischen Touristik-Bahn erinnern oder bewahrt positive Erinnerungen an seine ganz persönlichen Erlebnisse mit der Aartalbahn der 60er, 70er und 80er Jahre.

Das mehr als 25jährige Engagement der NTB wurde von den Zuschauern des Hessischen Rundfunks mit dem vierten Platz im Wettbewerb um Hessens beliebteste Sehenswürdigkeiten geehrt.

Vor 24 Jahren gaben Mitglieder der NTB den Anstoß zur Unterstellung der Aartalbahn unter den Denkmalschutz und bewahrten so zusammen mit dem jüngst verstorbenen damaligen Landeskonservator Prof. Dr. Kiesow die Aartalbahn vor dem drohenden Abriss. Wiesbaden kann sich seitdem rühmen, der Ausgangspunkt von „Hessens längstem Denkmal“ zu sein. Der Ruf des Wiesbadener Ehrenbürgers Kiesow beruht auch auf dem Umstand, mit der Aartalbahn eine sozial- und technikhistorisch bedeutende Eisenbahnstrecke vor dem Abriss bewahrt und mit der deutschlandweit ersten Unterdenkmalschutzstellung einer gesamten Eisenbahnstrecke denkmalpflegerisches Neuland betreten zu haben.

Trotz dieser Erfolge erscheint die Zukunft von Aartalbahn und Nassauischer Touristik-Bahn seit der Sperrung der Flachstraßenbrücke im Jahr 2009 düster: Ist einerseits die Zukunft der Aartalbahn als ein „lebendiges“ Denkmal seitdem von einem siebenstelligen Investitionsstau und von der Einstellung des Museumseisenbahnbetriebes bedroht, droht andererseits der NTB aufgrund der Einnahmeausfälle der letzten Jahre die Insolvenz. Ohne Museumszüge wird die Aartalbahn ihrer Funktion als lebendiges Denkmal nicht gerecht und mittelfristig verfallen. Ohne die NTB hingegen wird selbst ein sporadischer Museumseisenbahnbetrieb nicht stattfinden.

Die Nassauische Touristik-Bahn hat in dieser Situation den Vorschlag unterbreitet, die Aartalbahn in die direkte Verantwortung des Vereines zu übernehmen. Gemeinsam mit der Deutschen Museumseisenbahn GmbH (DME) aus Darmstadt-Kranichstein, einem auf Museumseisenbahnverkehre spezialisierten Eisenbahnunternehmen, soll die Aartalbahn in einer neu zu gründenden gemeinnützigen GmbH betrieben werden. Die volle Ausnutzung des ehrenamtlichen Arbeitskräftepotentials der NTB, das gesammelte Wissen über die Aartalbahn und ihre Besonderheiten sowie die Betriebsführung durch ein spezialisiertes Unternehmen können eine effizientere Mittelverwendung als bisher ermöglichen.¹

NTB und DME bieten an, die Aartalbahn mit nur 75% der bisher von ESWE Verkehr aufgewendeten Mittel zu bewirtschaften. Neben der reinen Kostenersparnis könnte ESWE Verkehr von der Verwaltung der Aartalbahn entbunden werden. Auch ESWE Verkehr sieht nach eigenem Bekunden aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion der Aartalbahn. Im Falle eines entsprechenden Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.

Die Nassauische Touristik-Bahn ist von Herrn Oberbürgermeister Dr. Müller gebeten worden, aufzuzeigen, ob und wie die Aartalbahn mit einer Million Euro für Museumseisenbahnverkehre wieder hergerichtet werden kann.

Das vorliegende Konzeptpapier kommt dieser Bitte nach: Die Aartalbahn kann mit einem Betrag von 1 Mio. € für Museumseisenbahnverkehre wieder hergerichtet werden. Durch einen Wechsel des Infrastrukturunterbetreibers kann mit einem geringeren Mitteleinsatz ein höherer Gesamtnutzen erreicht werden. Diese Chance für die Aartalbahn sollte ergriffen werden.

¹ Siehe weiterführend Kapitel G.5, S. 31.

A. Zusammenfassung

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, „Eisenbahninfrastrukturen (...) sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“² Im Gesetz und den einschlägigen Rechtsnormen finden sich jedoch nur sehr wenige konkrete Ausgestaltungen dieser Forderung. Es liegt daher in der ureigenen Verantwortung jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Sicherheit ihrer jeweiligen Infrastrukturen zu gewährleisten. In der Praxis finden sich so – selbst innerhalb eines Unternehmens – die unterschiedlichsten Ansätze und Konzepte wieder.³

In der Konzeption von ESWE Verkehr belaufen sich die Kosten für die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke auf 908 Tsd. €. Für die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen) werden 2,9 Mio. € veranschlagt. Innerhalb des gesetzten Rahmens von 1 Mio. € kann daher nur die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen), nicht jedoch die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) verwirklicht werden.

Gleichzeitig ergibt sich durch tatsächlich aufgelaufene und von ESWE Verkehr zusätzlich erwartete Preissteigerungen sowie aus ausgeplanten Maßnahmen ein Kostenrisiko. Somit besteht die reelle Gefahr, dass in der Konzeption von ESWE Verkehr der gegebene Kostenrahmen von 1 Mio. € überschritten wird.

Die Gesamtsumme aller Maßnahmen beläuft sich bei ESWE Verkehr auf 3,8 Mio. €. Dies bedeutet im Vergleich zu den Kostenschätzungen der Jahre 2010 und 2011 von 4,2 Mio. € eine deutliche Reduktion.⁴

Diese wurde am 28.02.12 unter der Leitung von Frau Verkehrsdezernentin Mörücke zwischen ESWE und NTB vereinbart. Die Reduktion beruht auf echten Einsparungen (492 Tsd. €, darunter 382 Tsd. € durch den Verzicht auf das Abstellgleis 3 des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim) sowie auf 87 Tsd. € für zwischenzeitlich abgearbeitete Maßnahmen. Unabhängig davon wurden Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofes Wiesbaden-Ost (gesamt 218 Tsd. €) aus der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) in die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) verschoben.⁴ Im Ergebnis sind daher die Maßnahmen der Priorität 1 innerhalb des Kostenrahmens von 1 Mio. € realisierbar.

Die in § 4 AEG normierte Verpflichtung zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes wird durch ESWE Verkehr konzeptionell durch Generalsanierungen beziehungsweise vollständige Neubauten verwirklicht. Augenfällig sind Preissteigerungen von 2010 bis heute von bis zu 77%, im Durchschnitt von 30%.

Eine Umsetzung der ESWE-Konzeption würde zur Folge haben, dass der als Museumseisenbahn betriebene Teil der Aartalbahn langfristig vom Netz der DB getrennt bliebe. Dies würde zwar kurzzeitig einen Museumseisenbahnbetrieb ermöglichen, mittel- bis langfristig jedoch ebendiesen ersticken: Ohne Netzanbindung kann auf der Aartalbahn kein Dampflokbetrieb stattfinden,⁵ der langfristige Unterhalt der historischen Fahrzeuge ist ohne Netzanbindung erschwert bis unmöglich.⁶ Eine Steigerung der Attraktivität des Museumseisenbahnbetriebes durch die Andienung der Hauptbahnhöfe der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz und die Erschließung des Fahrgastpotentials der Stadt Mainz wäre undenkbar. Weiterführenden Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmebasis der NTB – Fahrzeugvermietung, Ausbau des Chartergeschäftes, Bauzugdienst – wären nicht realisierbar.

In der Konzeption von Nassauischer Touristik-Bahn und Deutscher Museumseisenbahn (DME) belaufen sich die Kosten für die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke auf 700.000 Tsd. €. Für die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen) werden Gleisbauarbeiten von 55 Tsd. € veranschlagt.

² § 4 Abs. 1 AEG. http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf.

³ Siehe Kapitel E.3.

⁴ Siehe auch Kapitel D.4, S. 11. Die Reduktion beträgt 579 Tsd. €. Die Differenzen ergeben sich aus Rundungsfehlern sowie aus zwischenzeitlichen Preissteigerungen. Siehe dazu Kapitel F.4.2, S. 22. Die Preissteigerungen sind in der tabellarischen Übersicht im Kapitel F.1, S. 18 farbig markiert.

⁵ Siehe Kapitel F.4.7 und F.4.6.

⁶ Siehe Kapitel F.4.6.

Die Brückenbauwerke der Priorität 2 konnten nicht bewertet werden, da der NTB die für eine Bewertung notwendigen Brückenbücher trotz eines Beschlusses des Planungsausschusses nicht zur Verfügung gestellt wurden. Auf Grundlage neuer Bewertungsverfahren für Stahlbrücken ist jedoch wahrscheinlich, dass diese zu überschaubaren Kosten ertüchtigt werden können. Innerhalb des gegebenen Kostenrahmens stehen hierfür 245 Tsd. € zur Verfügung.

Innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € kann daher in der Konzeption von NTB und DME auf jeden Fall die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) verwirklicht werden. Die Umsetzung der Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) erscheint wahrscheinlich.

Die in § 4 AEG normierte Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes wird in der Konzeption von NTB und DME konzeptionell durch die Instandsetzung und Ertüchtigung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur verwirklicht. Als Maßstab wird ein musealer und touristischer Betrieb mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h an bis zu 20 Betriebstagen pro Jahr zu Grunde gelegt. Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten wird so ein maximaler Nutzen zu möglichst geringen Kosten angestrebt. Angesichts begrenzter Mittel wird das *Wünschenswerte vom Machbaren* getrennt. Es werden nur solche Maßnahmen umgesetzt, welche für einen sicheren Museumseisenbahnbetrieb tatsächlich unabdingbar sind.

Diese Leitentscheidung führt in der Priorität 1 im Vergleich zu der Kostenschätzung von ESWE Verkehr zu einer deutlichen Kostenreduzierung von 22,9%, im Bereich Gleisbau von durchschnittlich 43,6%, in Einzelpositionen sogar von über 90%.

Die so wiederhergestellte Netzanbindung ermöglicht einen fortlaufenden Dampflokeneinsatz und den ungestörten Unterhalt der historischen Fahrzeuge. Sie ermöglicht Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis der NTB (Steigerung der Attraktivität der Aartalbahn durch die Anbindung von Mainz und Wiesbaden Hbf, Ausbau des Chartergeschäftes, Vermietung von Lokomotiven und Wagen) sowie den Umbau des Fahrzeugparks.

Von den beiden vorliegenden Konzeptionen stellt das Konzept von NTB und DME also sowohl das günstigere, als auch das weitergehende Angebot dar.⁷ Die Umsetzung des ESWE-Konzeptes würde hingegen schwerwiegende Nachteile für die Aartalbahn zur Folge haben.⁸

Die Umsetzung des Konzeptes von NTB und DME würde darüber hinaus die Aufwendungen der Landeshauptstadt Wiesbaden für den laufenden Unterhalt der Aartalbahn nachhaltig reduzieren und ESWE Verkehr von der Verwaltung der Aartalbahn entbinden. Auch ESWE Verkehr sieht nach eigenem Bekunden aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion der Aartalbahn. Im Falle eines entsprechenden Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.⁹

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Aartalbahn in jedem Fall mit einem Betrag von 1 Mio. € für Museumseisenbahnverkehre wieder hergerichtet werden kann.

⁷ Siehe Kapitel G.3 und G.4.

⁸ Siehe Kapitel F.4 und F.5.

⁹ Siehe Kapitel G.5, S. 31.

B. Inhaltsverzeichnis

A.	Zusammenfassung.....	3
B.	Inhaltsverzeichnis.....	5
C.	Die Aartalbahn und die Nassauische Touristik-Bahn.....	7
C.1	Die Geschichte der Aartalbahn	7
C.2	Eigentums- und Betriebsverhältnisse im Jahr 2012.....	8
C.3	Bahnfahren im Stil der 50er Jahre – Das Vereins- und Betriebskonzept der NTB.....	8
D.	Ausgangslage und Auftrag.....	10
D.1	Der 20.11.2009 – Sperrung der Aartalbahn für den Museumseisenbahnverkehr	10
D.2	Die Jahre 2010 und 2011 – Stillstand und Investitionsstau	10
D.3	2011/2012 bringt ein neues Betreibermodell der NTB Bewegung in das Aartalbahnthema	11
D.4	Einvernehmlich vereinbarte Kostenreduktionen	11
E.	Fragestellung und Methodik.....	13
E.1	Untersuchungsparameter 1: Die Aufforderung von Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller und der Beschluss Nr. 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012	13
E.2	Untersuchungsparameter 2: Streckenbereich	13
E.2.1	Erläuterung der Rangfolge.....	14
E.2.2	Definition des Untersuchungsparameters 2.....	15
E.3	Untersuchungsparameter 3: Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr	15
E.3.1	Gewährleistung der Sicherheit von Eisenbahninfrastrukturen.....	15
E.3.2	Unterschiedliche Herangehensweisen: Die Konzepte von ESWE Verkehr sowie NTB und DME	15
E.4	Fragestellung.....	17
E.5	Methodik und Gliederung	17
F.	Das Konzept von ESWE Verkehr.....	18
F.1	Tabellarische Kostenschätzung (ESWE Verkehr)	18
F.2	Datengrundlage, Erläuterung und Details	21
F.3	Zwischenergebnis	21
F.4	Bewertung des Zwischenergebnisses und Konsequenzen für den Museumseisenbahnbetrieb	22
F.4.1	Sanierung und Neubau statt Instandsetzung.....	22
F.4.2	Risiken der Konzeption von ESWE Verkehr.....	22
F.4.3	Risikobewertung des Konzeptes von ESWE Verkehr	23
F.4.4	Eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim	23
F.4.5	Keine Anbindung der Aartalbahn an das Netz der DB	23
F.4.6	Probleme bei der Unterhaltung der Triebfahrzeuge und Personenwagen	23
F.4.7	Kein Dampflokbetrieb auf der Aartalbahn.....	24
F.4.8	Wirtschaftliche Nachteile: Keine Ausweitung des Betriebes nach Mainz und Wiesbaden Hbf, keine Möglichkeit zur externen Vermietung und zum Ausbau des Chartergeschäftes.....	24
F.5	Zwischenfazit.....	25
G.	Das Konzept der Nassauischen Touristik-Bahn und der Deutschen Museumseisenbahn	26
G.1	Datengrundlage, Erläuterung und Details	26
G.2	Tabellarische Übersicht.....	26
G.2.1	Priorität 1 – Wiesbaden-Dotzheim bis Hahn-Wehen	26
G.2.2	Priorität 2 – Wiesbaden-Ost bis Hahn-Wehen.....	28
G.3	Zwischenergebnis	29
G.4	Bewertung des Zwischenergebnisses und Konsequenzen für den Museumseisenbahnbetrieb	29
G.4.1	Sanierung und Neubau statt Instandsetzung.....	29

G.4.2	Kostenreduzierung.....	29
G.4.3	Keine Einschränkungen im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim.....	30
G.4.4	Weitergehende Maßnahmen: Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße.....	30
G.4.5	Bewertung der Brücken der Priorität 2, Wiederherstellung der Anbindung der Aartalbahn an das Netz der DB.....	30
G.5	Umsetzung des Konzeptes von Nassauischer Touristik-Bahn und Deutscher Museumseisenbahn.....	31
G.6	Zwischenfazit.....	33
H.	Fazit.....	34
H.1	Tabellarische Gegenüberstellung.....	34
H.2	Graphische Gegenüberstellung der Einzelmaßnahmen.....	37
H.3	Zusammenfassung.....	37
I.	Inhaltsverzeichnis.....	39
J.	Glossar.....	40
K.	Anlagen.....	41
K.1	Anlage 1: Beschluss 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012 (identisch mit Beschluss Nr. 0305 der StvV vom 21.06.2012).....	42
K.2	Anlage 2: Generelle Überlegung zur Sanierung und Unterhaltung historischer Bahnanlagen und konkrete Beispiele.....	43
K.2.1	Beispiel 1: Die Sanierung der Bahnübergänge „Rhein-Höhenweg“ und „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“.....	43
K.2.2	Beispiel 2: Die unterlassene Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße.....	44
K.2.3	Beispiel 3: Weichensanierung im Wiesbaden-Ost und in Hahn-Wehen.....	44
K.2.4	Beispiel 4: Sanierung Stützmauer oberhalb des Haltepunktes Chausseehaus (km 10,1)....	44
K.3	Anlage 3: Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn.....	46
K.4	Anlage 4: Karsten Geißler: Bewertung und Ertüchtigung stählerner Eisenbahnbrücken	
K.5	Anlage 5: Eugen Brühwiller: Neuartiger Umgang mit genieteten Bahnbrücken	

C. Die Aartalbahn und die Nassauische Touristik-Bahn

C.1 Die Geschichte der Aartalbahn

Die Aartalbahn, die Eisenbahnstrecke zwischen Wiesbaden und Diez über Waldstraße – Dotzheim – Eiserne Hand – Taunusstein – Bad Schwalbach – Hohenstein – Aarbergen – Hahnstätten, wurde im 19. Jahrhundert in mehreren Abschnitten eröffnet.

Während der nördliche Teil der Beförderung von Rohstoffen und Industrieprodukten diente, machte im südlichen Teil der Personenverkehr den Löwenanteil des Betriebes aus. Als Verbindung der damaligen Weltkurstadt Wiesbaden und des mondänen Frauenheilbades Langenschwalbach (heute Bad Schwalbach) war die Aartalbahn jedoch weit mehr als eine kleine Lokalbahn; als "Fürsten- und Bäderbahn" eben vielmehr die Verbindung zweier bedeutender Orte des gesellschaftlichen Lebens des wilhelminischen Zeitalters.

Aus technischer Sicht gehört die Aartalbahn noch heute zu den zehn steilsten Eisenbahnstrecken in Deutschland ohne Zahnradbetrieb und zugleich zu den schönsten Mittelgebirgsstrecken in Hessen. Ihrem Erbauer Moritz Hilf gelang es, den Taunuskamm unter Ausnutzung aller gegebenen Geländevorteile zu erklimmen. Die langen Steigungs- und Gefällstrecken mit bis zu 34 % Steigung ohne aufwendige Kunstbauten prägen so „Hessens längstes Denkmal“.

Nachdem im Herbst 1983 die damalige Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr auf dem südlichen Abschnitt eingestellt hatte, drohte Mitte der 1980er Jahre der Abriss der Bahnanlagen. In dieser Situation schlossen sich eine Handvoll Eisenbahnfreunde zusammen und organisierten zum Jahreswechsel 1985/1986 den ersten Museumseisenbahnverkehr über die Eiserne Hand. Mehr als 3.500 Wiesbadener und Besucher von nah und fern ließen sich in historischen "Donnerbüchsen" von der Dampflok ELNA 184 und der Diesellok V36 401 der Deutschen Museumseisenbahn (DME) über die Steilstrecke fahren. Auf Basis der Erfolge dieser Fahrten wurde 1986 die Nassauische Touristik-Bahn gegründet, welche fortan den Betrieb der Museumseisenbahnzüge übernahm.

Dennoch schien kurz danach der Kampf um den Erhalt der Aartalbahn fast verloren. Die Deutsche Bundesbahn hatte schon lange jedes Interesse an der Strecke verloren und nach der Unterbrechung bei Taunusstein durch den Bau der Magistrale glaubte niemand mehr an eine Rettung. Eines Tages im Jahr 1987 zog die DB im Bahnhof Wiesbaden bereits Maschinen und Geräte zum Rückbau der Strecke von Hahn bis Wiesbaden zusammen; für den nächsten Arbeitstag war der Beginn der Arbeiten festgelegt.

Der Arbeitszug wurde jedoch von einigen aktiven Mitgliedern der NTB gesichtet, welche sich in ihrer Not kurzerhand hilfeschend an den damaligen Landeskonservator Professor Dr. Kiesow wandten. Dieser trat auch postwendend auf den Plan und stellte noch am Vorabend des Rückbaus die Aartalbahn unter Denkmalschutz. Mit der Aartalbahn wurde so erstmalig in Deutschland eine komplette Eisenbahnstrecke



mit Bahnhofsgebäuden, Brücken, Stellwerken, Gleisanlagen, Signalen, Schranken, etc. unter Denkmalschutz gestellt.

So bleibt der Nachwelt ein funktionsfähiges technisches Denkmal erhalten, welches unsere regionale Verkehrsgeschichte bewahrt.

C.2 Eigentums- und Betriebsverhältnisse im Jahr 2012

Die Aartalbahn befindet sich heute im Besitz der DB Netz AG. Die ESWE Verkehrsgesellschaft hat die Bahnanlagen des Abschnittes Wiesbaden-Ost – Landesgrenze Hessen gepachtet und fungiert dort sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Auf der Stammstrecke Wiesbaden-Dotzheim – Hohenstein der Nassauischen Touristik-Bahn wurde bis 2009 regelmäßiger Museumseisenbahnverkehr durchgeführt. Die NTB beteiligte sich zu diesem Zweck an den Kosten des Unterhalts und bestritt mit ihren ehrenamtlichen Mitgliedern und ihren Fahrzeugen Teile des leichten und mittelschweren Streckenunterhaltes (vor allem Freischnitt, jedoch auch Bauzüge und punktuell Gleisbauarbeiten).

Zwischen dem Bahnhof Wiesbaden-Ost und der Sektkellerei Henkell findet noch immer regelmäßiger Güterverkehr statt. ESWE Verkehr ist auch hier als EIU zuständig. Auf Basis des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist die Befahrbarkeit dieses Abschnittes zu gewährleisten.¹⁰

Der Rheingau-Taunus-Kreis, welcher in der Vergangenheit punktuelle Investitionen auf seinem Gebiet unterstützt hatte, beabsichtigt, die Infrastruktur der Aartalbahn zum Zwecke der Reaktivierung von der DB Netz AG zu erwerben.

Im nördlichen Abschnitt finden zwischen Michelbach und Diez seit 2004 Draisinenfahrten des Arbeitskreises Aartalbahn statt. Für das Jahr 2015 plant der SPNV-Nord des Landes Rheinland-Pfalz eine Reaktivierung des Streckenabschnitts Diez – Zollhaus für den Öffentlichen Personennahverkehr.

C.3 Bahnfahren im Stil der 50er Jahre – Das Vereins- und Betriebskonzept der NTB

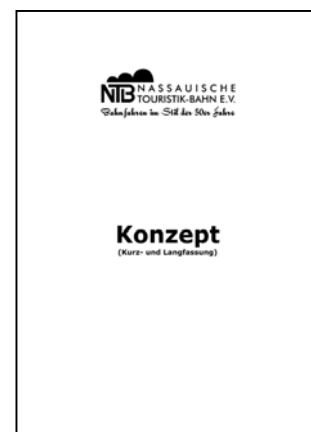
Die Nassauische Touristik-Bahn hat im Jahre 2007 ein umfangreiches Vereins- und Betriebskonzept erarbeitet. Das Konzept wird regelmäßig fortgeschrieben und bildet die Arbeitsgrundlage der Nassauischen Touristik-Bahn.¹¹

Die Kernaussage des Konzeptes lautet:

DAS ZIEL DER NASSAUISCHEN TOURISTIK-BAHN IST DER ERHALT DER AARTALBAHN. ZU DIESEM ZWECK WIRD AUF DER STRECKE UNTER BERÜCKSICHTIGUNG TOURISTISCHER GESICHTSPUNKTE EIN MUSEALER EISENBAHNVERKEHR IM STIL DER 50ER JAHRE DURCHGEFÜHRT.

UNSEREN FAHRGÄSTEN UND BESUCHERN SOLL EIN MÖGLICHT AUTHENTISCHES BILD DES EISENBAHNBETRIEBES DER ERSTEN JAHRE DER NACHKRIEGSZEIT (EPOCHE III) AUF EINER NEBENSTRECKE VERMITTELT WERDEN. DIE NTB FÜHRT DAHER FAHRTEN IN HISTORISCHEN, FÜR DIE EPOCHE TYPISCHEN WAGGONS UND LOKOMOTIVEN MIT DAMPFLOKBESPANNUNG DURCH. EIN WEITERER FOKUS DER NTB LIEGT AUF DER HERVORHEBUNG DER BESONDERHEITEN UND DEM GENERELLEN ERHALT DER AARTALBAHN.

„Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ benennt demzufolge den Auftrag der Nassauischen Touristik-Bahn und definiert die Rahmenbedingungen des



¹⁰ Vgl. auch Sitzungsvorlage 11 -V- 04 – 0006: „Die Maßnahmen auf dem Abschnitt Wiesbaden-Ost – Anschluss Henkell müssen durchgeführt werden, um die Belieferung der Henkell & Co. Sektkellerei KG auf dem Schienenweg zu gewährleisten. Ferner beinhaltet der Zuwendungsbescheid des Landes Hessen für die Sanierung des Eisenbahnkreuzungsbauwerkes im Zuführungsgleis der Henkell & Co. Sektkellerei KG vom 22.04.2005, die Befahrbarkeit dieses Abschnittes ggf. für Dritte zu gewährleisten.“

¹¹ Das Vereins- und Betriebskonzept „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ steht unter www.aartalbahn.de/konzeptH zum Download bereit.

Museumseisenbahnbetriebes.

Neben diesen eher normativen Festsetzungen beschreibt das Konzept zugleich auch die betriebswirtschaftliche Strategie der NTB: Der Museums- und Ausflugsverkehr soll durch ein authentisches Museumseisenbahnerlebnis und die Hervorhebung des Charmes der Wirtschaftswunderzeit für die Fahrgäste möglichst attraktiv gestaltet werden. Statt einer reinen Transportdienstleistung soll eine Fahrt auf der Aartalbahn zu einem Erlebnis werden. Die Zielgruppe sind Familien mit Kindern, aber auch Wanderer, Erholungssuchende und Museumseisenbahnenthusiasten.

Ein Aartalbahnmuseum soll in diesem Kontext über die Besonderheiten der Aartalbahn informieren. Als Nukleus wurde im Frühjahr 2011 in Zusammenarbeit mit dem Projektbüro Stadtmuseum im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes in Wiesbaden-Dotzheim die Dauerausstellung "Die Aartalbahn als Fürsten- und Bäderbahn" eröffnet. Den optischen Mittelpunkt dieser Präsentation über die Blütezeit der Aartalbahn von 1889 bis 1914 bildet eine Multimediapräsentation, welche die Besucher auf eine Reise mit der Aartalbahn des beginnenden 20. Jahrhunderts mitnimmt. Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer führen zudem durch einen eigenen Teil der Ausstellung, welcher den jüngsten Fahrgästen an vier Stationen Eisenbahn zum Spielen und Anfassen bietet. Die Dauerausstellung „Fürsten- und Bäderbahn“ und das Aartalbahnmuseum werden in zwei gesonderten Konzeptpapieren definiert.¹²



Abbildung 2: Eröffnung der Dauerausstellung im Februar 2011

Ein wesentliches Element der betriebswirtschaftlichen Strategie ist die Erweiterung unserer Museumseisenbahn in Richtung Wiesbaden und Mainz. Mit einer Abfahrt vom Wiesbadener Hauptbahnhof beginnen die Fahrten im Herzen der Stadt und nicht an ihrer Peripherie. Nirgendwo kommen Dampflokotiven so schön zu Geltung, wie in der prachtvollen, neobarocken Bahnsteighalle des Wiesbadener Hauptbahnhofes. Gleichzeitig soll das Fahrgastpotential der Stadt Mainz und ihres Umlandes erschlossen werden.

Des Weiteren wird das Angebot an erfolgreichen, themenorientierten Motto- oder Eventfahrten, wie etwa Teddybären-Express, Nikolaus- und Osterhasenzüge und Mittsommernachtsfahrt, ausgebaut. Beispielsweise plant die NTB die Durchführung exklusiver Sonderfahrten für US-amerikanische Soldatenfamilien.

Die NTB vernetzt ihre Aktivitäten so weit wie möglich mit anderen Akteuren. So besteht seit je her eine enge Kooperation mit der Gastronomie entlang der Strecke. Ausdruck dieser Zusammenarbeit sind Sonderfahrtskonzepte wie „All Hallows' Eve“ (Kooperationspartner: die Event-Gastronomie Waldgeist zur Eisernen Hand) und der „Martinsgans-Express“ (Kooperationspartner: das Restaurant Chausseehaus), in welchem die Zugfahrt mit einem gastronomischen Angebot verknüpft wird. Für den künftigen Betrieb ist die Einführung eines Rabattsystems (beispielsweise die Gewährung eines Freigetränkes bei Vorlage einer NTB-Fahrkarte) geplant.

Weitere Einzelbausteine sind die Zusammenarbeit mit der Rheingau-Taunus Kultur- und Tourismus GmbH (RTKT) bei der Vermarktung der Charterzüge, die Erstellung einer kostenlosen Streckenbegleitbroschüre mit Wanderkarten und Ausflugsstipps und die Abstimmung des Fahrplanes auf die Anschlussverbindungen ins Wispertal oder zum Kurpark Bad Schwalbach.

Über eine Internetplattform und die Zusammenarbeit mit dem Vorverkaufssystem ReserviX sind die Fahrkarten der NTB sowohl digital, als auch an den üblichen Vorverkaufsstellen (Tourist-Information der Landeshauptstadt Wiesbaden, Ticketvorverkauf in der Galeria Kaufhof, etc.) erhältlich.

¹² Die Museumskonzepte der NTB stehen unter [Hwww.aartalbahn.de/museumH](http://www.aartalbahn.de/museumH) zum Download bereit.

D. Ausgangslage und Auftrag

D.1 Der 20.11.2009 – Sperrung der Aartalbahn für den Museumseisenbahnverkehr

Am 20.11.2009 kollidierte ein LKW mit der Eisenbahnbrücke über die Flachstraße in Wiesbaden-Dotzheim. Nach Ansicht des von ESWE Verkehr beauftragten Gutachters wurde dabei der Querträger derart schwer beschädigt, dass jener eine Sperrung der Brücke und damit faktisch auch der gesamten Aartalbahn für den Eisenbahnverkehr empfahl. Diese wurde vom Eisenbahnbetriebsleiter der ESWE Verkehrs GmbH vollzogen. Aufgrund der Sperrung der Aartalbahn mussten die Nikolauszüge am 05. und 06.12.2009 komplett ausfallen und insgesamt rund 1.000 bereits verkaufte Fahrkarten zurück erstattet werden.

Seit diesem Zeitpunkt ruht der Museumseisenbahnverkehr auf der Aartalbahn.

Das Bauwerk wurde alleine in den vergangenen drei Jahren fünfmal von Lastwagen gerammt, obwohl eine eindeutige Beschilderung eine Höhenbegrenzung von 3,60 Metern signalisiert. Der vom Ortsbeirat Dotzheim mehrfach geforderte Bau einer Warnanlage war zuvor aus Kostengründen abgelehnt worden.

D.2 Die Jahre 2010 und 2011 – Stillstand und Investitionsstau

Am 11. Februar 2010 sprach sich die Stadtverordnetenversammlung (StvV) der Landeshauptstadt Wiesbaden in einem Grundsatzbeschluss für einen baldigen Wiederaufbau der Brücke und eine Wiederaufnahme des Betriebes noch in 2010 aus.¹³ ESWE Verkehr stellte daraufhin am 16.03.2010 im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr (PBV) erste Planungen für den baldigen Bau der Brücke über die Flachstraße und Überlegungen für eine künftige touristische Nutzung der Aartalbahn vor. Die Kosten für den Neubau der Flachstraße wurden mit 200 Tsd. € beziffert.

Diese Planung wurde jedoch bereits im Juni 2010 revidiert: Die Flachstraßenbrücke, so hieß es, könne nun nicht vor Sommer 2012 gebaut werden. Der Kostenrahmen betrug nun 400 Tsd. €

Im Dezember 2010 wurde von ESWE Verkehr ein neues Problem aufgeworfen: Unabhängig vom Bau der Flachstraße, so ESWE Verkehr in einer Sitzungsvorlage für den Ausschuss für Planung, Bau, und Verkehr, bestünde für den Streckenabschnitt Wiesbaden-Ost bis Hahn-Wehen (Tausenstein) ein weiterer Investitionsbedarf von 4,8 Mio. €. Als Schwerpunkt müssten neben der Brücke über die Flachstraße drei Eisenbahnbrücken im Bereich Waldstraße sowie die Eisenbahnbrücke über die Schiersteiner Straße neu errichtet werden. Weitere notwendige Maßnahmen seien der Neubau des Bahnsteiges an der Waldstraße, die Sanierung der Abstellgleise im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim sowie der Einbau eines zweiten Gleises im Haltepunkt Eiserne Hand.

Von den in der StvV vertretenen Fraktionen wurden daraufhin Zweifel an der Finanzierbarkeit dieses Investitionspaketes von 5,2 Mio. € inklusive Neubau Eisenbahnbrücke Flachstraße geäußert.

Seitens der NTB wurde eingewendet, dass eine Reihe von Maßnahmen aus betrieblicher Sicht nicht nachvollziehbar seien, nicht zuletzt, da die NTB den Abschnitt Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim (2,9 Mio. €) seit 1986 für ihre Personenverkehre nicht verwendet habe. Auch seien einzelne Kostensätze zu großzügig bemessen, weil sie an den Standards regulärer Bahnstrecken, nicht jedoch am Niveau von Museumseisenbahninfrastrukturen orientiert seien.

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr nahm das Konzept daher zunächst nur zur Kenntnis und bat den Magistrat am 07.12.2010, die Kostenschätzungen zu priorisieren.¹⁴

Die Priorisierung wurde von ESWE Verkehr ein halbes Jahr später im Mai 2011 vorgelegt. Die Gesamtsumme belief sich auf 3,8 Mio. € (4,2 Mio. € inklusive Neubau Eisenbahnbrücke Flachstraße). In die ESWE-Priorität 1 wurden Maßnahmen im Gesamtwert von 1,6 Mio. € inklusive Neubau Eisenbahnbrücke

¹³ Beschluss Nr. 0002 der Stadtverordnetenversammlung vom 11.02.2010. Siehe auch: [Hwww.aartalbahn.de/beschluesseH](http://www.aartalbahn.de/beschluesseH).

¹⁴ Beschluss Nr. 0174 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 07.12.2010 (auch Beschluss Nr. 0588 der StvV vom 16.12.2010). Siehe auch [Hwww.aartalbahn.de/beschluesseH](http://www.aartalbahn.de/beschluesseH).

Flachstraße) eingeordnet, die Investitionen der ESWE-Priorität 2 belaufen sich auf 2,6 Mio. €. Im Vergleich zum Dezember 2010 wurden einige strittige Maßnahmen ausgespart, beispielsweise das Ausweichgleis am Haltepunkt Eiserne Hand. In der obersten Priorität von ESWE Verkehr waren jedoch nach wie vor Maßnahmen enthalten, welche keinen Bezug zum Museumseisenbahnverkehr haben, wie etwa 218 Tsd. € für die Güteranbindung der Sektkellerei Henkell. Im Katalog der ESWE-Priorität 2 findet sich nach wie vor der Neubau der vier Brücken zwischen Waldstraße und Schiersteiner Straße (gesamt 1,8 Mio. €) sowie die Sanierung des seit 1983 nicht mehr angefahrenen Bahnsteiges des Haltepunktes Waldstraße (150 Tsd. €).

Da sich auch für dieses Konzept keine Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung fand, blieb diese Initiative in einer frühen Phase des Verfahrens stecken.

D.3 2011/2012 bringt ein neues Betreibermodell der NTB Bewegung in das Aartalbahnthema

Nach zweieinhalb Jahren faktischen Stillstandes auf der Aartalbahn und angesichts einer sich dramatisch zuspitzenden Finanzlage wandte sich die NTB im Dezember 2011 erneut hilfeschend an die Öffentlichkeit und die Spitzen der Wiesbadener Kommunalpolitik.

Durch ESWE Verkehr wurden in den Jahren 2009 bis 2011 mit weitgehender Betriebsruhe durchschnittlich rund 308 Tsd. € pro Jahr für Investitionen und Unterhalt aufgewendet.¹⁵ Mit diesen Aufwendungen konnte zwar die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht sowie die Bereitstellung des Güteranschlusses zur Sektkellerei Henkell¹⁶ gewährleistet werden. Es gelang jedoch nicht, dauerhaft eine Eisenbahninfrastruktur für einen Museumseisenbahnbetrieb bereit zu stellen.

Kern dieser Initiative ist daher der Vorschlag, die Unterhaltung der Aartalbahn auf eine neue organisatorische Grundlage zu stellen.

Die Nassauische Touristik-Bahn beabsichtigt gemeinsam mit der Deutschen Museumseisenbahn GmbH (DME), einem auf museale Verkehre spezialisierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) aus Darmstadt, die Infrastruktur der Aartalbahn in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko betreiben.¹⁷

Nach ersten Vorgesprächen fand am 28. Februar 2012 unter der Leitung von Frau Verkehrsdezernentin Möricke ein Gespräch zwischen ESWE Verkehr und Nassauischer Touristik-Bahn statt. Die Vertreter von ESWE Verkehr eröffneten dieses Gespräch mit der Aussage, dass ESWE Verkehr aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion sehe. Für einen Rückzug aus dieser Funktion sei allerdings ein Stadtverordnetenbeschluss erforderlich, da der ESWE die Aufgabe seinerzeit mittels Stadtverordnetenbeschluss übertragen worden sei. Im Falle eines solchen Beschlusses werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.

Auch der Rheingau-Taunus-Kreis hat sich diesbezüglich positiv geäußert.

D.4 Einvernehmlich vereinbarte Kostenreduktionen

In den Kostenschätzungen von ESWE Verkehr aus den Jahren 2010 und 2011 beliefen sich die Gesamtkosten auf 4,2 Mio. €.

Am 28.02.12 wurden unter Leitung von Frau Verkehrsdezernentin Möricke von Vertretern von ESWE Verkehr, Schüßler-Plan und NTB Möglichkeiten zur Kostenreduzierung erörtert. Im Ergebnis konnte eine Kostenreduktion von 579 Tsd. € vereinbart werden.

Die Reduktion beruht auf echten Einsparungen (492 Tsd. €, darunter 382 Tsd. € durch den Verzicht auf das Abstellgleis 3 des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim) sowie auf 87 Tsd. € für zwischenzeitlich abgear-

¹⁵ Vgl. Antwort des Magistrates vom 25.11.2011 auf die schriftliche Anfrage 37/2011 der Rathaus-Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen.

¹⁶ Vgl. Sitzungsvorlage 11 -V- 04 – 0006: „Die Maßnahmen auf dem Abschnitt Wiesbaden-Ost – Anschluss Henkell müssen durchgeführt werden, um die Belieferung der Henkell & Co. Sektkellerei KG auf dem Schienenweg zu gewährleisten. Ferner beinhaltet der Zuwendungsbescheid des Landes Hessen für die Sanierung des Eisenbahnkreuzungsbauwerkes im Zuführungsgleis der Henkell & Co. Sektkellerei KG vom 22.04.2005, die Befahrbarkeit dieses Abschnittes ggf. für Dritte zu gewährleisten.“

¹⁷ Siehe weiterführend Kapitel G.5, S. 31.

beitete Maßnahmen. Unabhängig davon wurden Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofes Wiesbaden-Ost (gesamt 218 Tsd. €) aus der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) in die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) verschoben.

E. Fragestellung und Methodik

E.1 Untersuchungsparameter 1:

Die Aufforderung von Oberbürgermeister Dr. Helmut Müller und der Beschluss Nr. 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012

Herr Oberbürgermeister Dr. Müller hat auf der Jahreshauptversammlung der Nassauischen Touristik-Bahn am 28.04.2012 den Vorstand der NTB gebeten darzulegen, ob und wie die Infrastruktur der Aartalbahn für eine Million Euro für Museumseisenbahnverkehre wieder hergerichtet werden kann.

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr hat am 02.05.12 diese Aufforderung des Oberbürgermeisters in einen förmlichen Beschluss gebracht.¹⁸ Unter dem TOP 6 wurde der Magistrat gebeten, die NTB aufzufordern, ein Konzept zu erarbeiten, aus dem hervorgeht, ob und wie die Aartalbahn mit einem Gesamtbetrag von 1 Mio. € (inklusive Herstellung der Brücke über die Flachsstraße) für museale und touristische Zwecke wiederhergestellt werden kann.“ In diesem Zusammenhang seien „der NTB alle notwendigen Unterlagen (Bauwerksprüfungen, Kostenschätzungen, Gleismessprotokolle, Brückenbücher, etc.) zur Verfügung zu stellen“. Messen

„Nach Vorlage eines schlüssiges Konzept (...) solle dann „dafür Sorge“ getragen werden, „dass die Brücke über die Flachstraße nach dem ergangenen Planfeststellungsbeschluss wieder hergestellt“ würde. Ideal sei eine Konstruktion, welche „auch künftigen Regionalbahnbetrieb zulasse“.¹⁸

Das vorliegende Konzept wird daher darlegen, ob und wie die Aartalbahn mit einer Summe von 1 Mio. € für die Wiederaufnahme musealer Verkehre ertüchtigt werden kann.

E.2 Untersuchungsparameter 2: Streckenbereich

Die als Aartalbahn bezeichnete Eisenbahnstrecke umfasst die Schienenverbindung von Wiesbaden-Ost und Wiesbaden Hbf über die Eiserne Hand und Bad Schwalbach nach Diez.

Das Ziel der Nassauischen Touristik-Bahn ist die Durchführung eines musealen Eisenbahnverkehrs auf der Aartalbahn.¹⁹ Zu diesem Zweck benötigt die NTB nach Möglichkeit eine funktionsfähige Infrastruktur zwischen den Bahnhöfen Wiesbaden-Ost und Bad Schwalbach, idealerweise zusätzlich zwischen den Bahnhöfen Bad Schwalbach und Hohenstein (Nassau).

Dieses Ziel ist jedoch im ersten Schritt nicht umsetzbar.

Der Museumseisenbahnbetrieb wurde 1985 zunächst zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen aufgenommen. Erst 1991 (nach dem Bau der „Magistralenbrücke“ in Taunusstein durch die NTB) folgte die Ausweitung des Betriebes nach Bad Schwalbach; 1994 schließlich nach Hohenstein (Nassau). Da die heutige Situation in gewisser Weise mit 1985 vergleichbar ist, möchte die NTB den Betrieb zunächst auf ihrer „Stammstrecke“ zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen wieder aufnehmen.

Der eigentliche Museumseisenbahnbetrieb soll auf Grundlage des Konzeptes „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ (siehe Kapitel C.2) abgewickelt werden.

¹⁸ Siehe Anlage 1: Beschluss 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012 (identisch mit Beschluss Nr. 0305 der StvV vom 21.06.2012), S. 42. Siehe auch [Hwww.aartalbahn.de/beschluesseH](http://www.aartalbahn.de/beschluesseH).

¹⁹ Vgl. Betriebs- und Vereinskonzert „Bahnfahrten im Stil der 50er Jahre“. <http://nassauische-touristik-bahn.de/konzept>.

Rangliste

Die Wiederaufnahme des Museumsbahnbetriebes soll anhand der folgenden Rangfolge erfolgen:

- | | |
|-----------------------|---|
| <u>Sofort:</u> | 1. Wiesbaden-Dotzheim – Chausseehaus – Eiserne Hand – Hahn-Wehen |
| <u>Kurzfristig:</u> | 2. Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Dotzheim (ohne Haltepunkte Landesdenkmal und Waldstraße) |
| <u>Mittelfristig:</u> | 3. Hahn-Wehen – Bad Schwalbach |
| <u>Langfristig:</u> | 4. Bad Schwalbach – Breithardt – Hohenstein (Nassau) |
| | 5. Haltepunkte Waldstraße und Landesdenkmal |
| | 6. Hohenstein (Nassau) und Zollhaus (Nassau) |

E.2.1 Erläuterung der Rangfolge

E.2.1.1 *Rang 1: Wiesbaden-Dotzheim – Chausseehaus – Eiserne Hand – Hahn-Wehen*

Mit der sofortigen Wiederinbetriebnahme dieses Abschnittes hätte die Nassauische Touristik-Bahn ihr derzeitiges Primärziel erreicht: die Nutzung eines Kernabschnittes der Aartalbahn für den Museumseisenbahnbetrieb. Auch die Bedingungen des Auftrages des Oberbürgermeisters und des Verkehrs Ausschusses wären erfüllt.

Wie im aktuellen Wirtschaftsplan der NTB dargelegt, würden die aus diesem Abschnitt zu erzielenden Einnahmen in Kombination mit ausgewählten Sonderfahrten auf dem Netz der DB das Überleben der Nassauischen Touristik-Bahn in den kommenden Jahren sichern.²⁰

E.2.1.2 *Rang 2: Wiesbaden Ost – Wiesbaden-Dotzheim (ohne Haltepunkte Landesdenkmal und Waldstraße)*

Die kurzfristige Wiederinbetriebnahme dieses Abschnittes ist aus fünf Gründen wichtig:

- Die Anbindung des Bahnhofes Wiesbaden-Ost würde der NTB die Möglichkeit eröffnen, einzelne Züge in Wiesbaden oder Mainz beginnen zu lassen. Die Aartalbahn könnte so einem breiteren Publikum zugänglich gemacht und mit einem attraktiveren Startbahnhof versehen werden. Gleichzeitig soll das Fahrgastpotential der Stadt Mainz erschlossen werden. Im Charterzuggeschäft wäre es möglich, Ziele der Aartalbahn mit attraktiven Endpunkten im Rhein-Main-Gebiet zu verknüpfen.
- Für Museumseisenbahnen in Metropolregionen wie dem Rhein-Main-Gebiet ist es unerlässlich, dass zumindest an ausgewählten Feiertagen ein Betrieb mit Dampflokomotiven stattfindet. Da sich die vereinseigene Lokomotive 50 3576 in der Aufarbeitung befindet, kann ein Dampflokbetrieb nur mit gecharterten Maschinen befreundeter Museumseisenbahnvereine ermöglicht werden.
- Die Nassauische Touristik-Bahn ist mittel- und langfristig darauf angewiesen, dass Fahrzeuge zu externen Werkstätten überführt werden können. So wird es mittelfristig notwendig werden, unsere Lokomotiven und größeren Personenwagen anlässlich einer turnusgemäßen Hauptuntersuchung auszuwaschen und in ihre Einzelteile zu zerlegen. Zu diesem Zweck müssen die Fahrzeuge in ein Ausbesserungswerk überführt werden. Die Durchführung dieser Maßnahmen ist einem kleinen Betriebswerk, wie es die NTB in Dotzheim unterhält, nicht möglich. Zudem strebt die NTB an, ihren Fahrzeugpark zu verkleinern und entsprechend ihres Mottos „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ umzubauen.
- Die Netzanbindung würde der NTB ermöglichen, Fahrzeuge an andere Museumseisenbahnen zu vermieten und gelegentliche Bauzugleistungen durchzuführen. Die so gewonnenen Erlöse könnten dem Unterhalt der historischen Fahrzeuge zu Gute kommen.
- Die Unterhaltung der Aartalbahn könnte einfacher und somit kostengünstiger gestaltet werden, wenn Materialien und Maschinen auf dem Schienenweg antransportiert werden könnten.

E.2.1.3 *Rang 3: Hahn-Wehen – Bad Schwalbach*

Danach folgt mittelfristig der folgende Streckenabschnitt bis Bad Schwalbach.

²⁰ Vgl. Wirtschaftsplan der Nassauischen Touristik-Bahn, Szenario 4: („Fahrbetrieb nach Hahn-Wehen ohne Anbindung an das Netz der DB, Betrieb ohne Dampflokomotive, Sonderzüge auf DB mit gemieteten Fahrzeugen“).

Im Jahr 2018 wird in Bad Schwalbach die Landesgartenschau stattfinden. Es wäre wünschenswert, wenn zu diesem Zeitpunkt auch die Museumseisenbahnzüge wieder bis Bad Schwalbach verkehren könnten. Dies entspricht auch dem Geist des Beschlusses 0132 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 12.06.2012.²¹

E.2.1.4 Ränge 4 bis 6: Bad-Schalbach – Hohenstein, Haltepunkte Waldstraße & Landesdenkmal, Hohenstein (Nassau) – Zollhaus (Nassau)

Die langfristigen Ziele sind nachrangig und werden nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

E.2.2 Definition des Untersuchungsparameters 2

Es gilt daher zu untersuchen, ob und wie im vorgegeben finanziellen Rahmen der Streckenabschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen (= Priorität 1) und günstigstenfalls auch der Streckenabschnitt Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen (= Priorität 2) ertüchtigt werden kann.

E.3 Untersuchungsparameter 3: Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

E.3.1 Gewährleistung der Sicherheit von Eisenbahninfrastrukturen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, „die Eisenbahninfrastruktur (...) sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“²²

Konkrete Hinweise, wie dies technisch zu geschehen hat, finden sich jedoch ebendort nicht. Auch die übrigen einschlägigen Rechtsnormen, wie zum Beispiel die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) oder die (in Teilen noch auf die Aartalbahn anwendbare) ehemalige Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen in Hessen (BOA Hessen), helfen bei der konkreten Ausgestaltung dieses Begriffes nur bedingt weiter. So finden sich dort beispielsweise einige grundlegende Angaben, wie die Toleranzwerte der Spurweite²³ oder einige grundlegende Vorschriften für Bahnübergänge, jedoch keine konkreten Unterhaltungsparameter für Weichen, Brücken und andere wichtige Bestandteile der Infrastruktur.

Es liegt daher in der ureigenen Verantwortung jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Sicherheit seiner jeweiligen Infrastrukturen zu gewährleisten.

Im Ergebnis finden sich daher in Deutschland die unterschiedlichsten Lösungen und Maßstäbe. So unterhält beispielsweise die DB Netz AG hochmoderne Eisenbahnstrecken mit fester Fahrbahn und ohne Schotterbett²⁴, auf welchen ICEs mit Tempo 300 computergestützt geführt werden, gleichzeitig jedoch auch Infrastrukturen aus der Gründungszeit der Eisenbahngesellschaften, welche mit altertümlichen Formsignalen oder gleich ohne signalgestützte Sicherung, mit oder ohne handbediente Bahnübergänge mit Geschwindigkeiten von 40 km/h betrieben werden.

Trotz aller augenfälliger Unterschiede ist all diesen Infrastrukturen gemeinsam, dass aus den gegebenen Parametern – beispielsweise Streckengeschwindigkeit, Zugdichte, Übersichtlichkeit und Nutzungsfrequenz der kreuzenden Straßen – unterschiedliche Konzepte erarbeitet und umgesetzt werden müssen, welche eine sichere Durchführung des Betriebes gewährleisten.

E.3.2 Unterschiedliche Herangehensweisen: Die Konzepte von ESWE Verkehr sowie NTB und DME

Durch ESWE Verkehr wurden in den Jahren 2009 bis 2011 durchschnittlich rund 308 Tsd. € pro Jahr für Unterhalt, Instandsetzung, Prüfungen, Begutachtungen und Planungsarbeiten aufgewendet.²⁵ Dazu

²¹ Beschluss Nr. 0132 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 12.06.2012.

https://piwi.wiesbaden.de/Anzeige/RII/HAUPT/document_download.jsp?verzeichnis=TOP&dokid=1074115.

²² § 4 Abs. 1 AEG. http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf.

²³ Die Spurweite ist der Abstand zwischen den beiden Schienen. Das Normmaß liegt nach § 5 (2) EBO bei 1435 mm.

²⁴ Konzept Feste Fahrbahn. Siehe auch http://de.wikipedia.org/wiki/Feste_Fahrbahn.

²⁵ Vgl. Antwort des Magistrates vom 25.11.2011 auf die schriftliche Anfrage 37/2011 der Rathaus-Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen.

kommt ein bis dato noch nicht bezifferter Verwaltungsaufwand. Mit diesen Aufwendungen konnte zwar die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht für die gesamte hessische Aartalbahn sowie die Bereitstellung des öffentlich-rechtlich gesicherten Güteranschlusses zur Sektkellerei Henkell²⁶ gewährleistet werden. Es gelang jedoch nicht, dauerhaft eine Eisenbahninfrastruktur für einen Museumseisenbahnbetrieb bereit zu stellen.

Die von ESWE Verkehr unter der „höchsten Priorität“ aufgelisteten Maßnahmen kommen in vielerlei Hinsicht einer wünschenswerten Generalsanierung einiger neuralgischer und seit mehr als zehn Jahren bekannten Schwachstellen der Aartalbahn nahe. Angesichts begrenzter Mittel stellt sich jedoch die Aufgabe, das *Wünschenswerte vom Machbaren zu trennen* und tatsächlich nur solche Maßnahmen umzusetzen, welche für einen Museumseisenbahnbetrieb und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit tatsächlich *unabdingbar* sind.

Die von ESWE Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen demgegenüber in vielerlei Hinsicht den für reguläre Eisenbahninfrastrukturen geltenden Standards. Diese sind jedoch auch mit entsprechend höheren Kosten verbunden.

Museumseisenbahnen hingegen sehen sich vielfach gezwungen, mit weitaus niedrigeren Budgets zu wirtschaften. Der vom Allgemeinen Eisenbahngesetz geforderte sichere Eisenbahnbetrieb sowie die allgemeine Verkehrssicherungspflicht wird daher von Museumseisenbahnvereinen vielerorts nicht durch aufwendige Neubaumaßnahmen oder Generalsanierungen sondern durch Reparaturen im Bestand gewährleistet.

Dies wiederum entspricht den Parametern solcher Infrastrukturen: Die Aartalbahn hat beispielsweise eine Streckengeschwindigkeit von 30 km/h und eine Benutzungsfrequenz von unter zehn Zügen pro Monat, zumeist beschränkt auf Tageslichtzeiten und die Sommersaison.

Auch Langsamfahrgebote – selbst bei DB Netz ein probates Mittel zur Herstellung der Sicherheit an Schwachstellen der Infrastruktur – sind bei Museumseisenbahnen ohne Probleme hinnehmbar; ist es doch letztlich aus Sicht des Fahrgastes egal, ob eine Fahrt mit dem Museumszug fünf Minuten länger oder kürzer dauert.

Die Nassauische Touristik-Bahn schlägt daher vor, die Infrastruktur der Aartalbahn unter den Maßstäben einer Museumseisenbahninfrastruktur zusammen mit der Deutschen Museumseisenbahn GmbH (DME) aus Darmstadt in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko in einer gemeinsamen gemeinnützigen GmbH (gGmbH) zu betreiben. Die volle Ausnutzung des ehrenamtlichen Potentials der NTB und die Betriebsführung durch ein spezialisiertes Unternehmen kann eine effizientere Mittelverwendung als bisher ermöglichen. NTB und DME bieten daher an, die Aartalbahn mit nur 75% der bisher von ESWE Verkehr aufgewendeten Mittel zu bewirtschaften. Neben der reinen Kostenersparnis könnte ESWE Verkehr von der Verwaltung der Aartalbahn entbunden werden.²⁷

Auf der Arbeitsebene wurde diesbezüglich von ESWE Verkehr mitgeteilt, dass ESWE Verkehr aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion sehe. Für einen Rückzug aus dieser Funktion sei allerdings ein Stadtverordnetenbeschluss erforderlich, da der ESWE die Aufgabe seinerzeit mittels Stadtverordnetenbeschluss übertragen worden sei. Im Falle eines solchen Beschlusses, werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.

Die Details des Konzeptes von NTB und DME finden sich im Dokument „Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn“.²⁸ Weitere Beispiele für die unterschiedliche Herangehensweise finden sich in der Anlage K.2.²⁹

²⁶ Vgl. Sitzungsvorlage 11 -V- 04 – 0006: „Die Maßnahmen auf dem Abschnitt Wiesbaden-Ost – Anschluss Henkell müssen durchgeführt werden, um die Belieferung der Henkell & Co. Sektkellerei KG auf dem Schienenweg zu gewährleisten. Ferner beinhaltet der Zuwendungsbescheid des Landes Hessen für die Sanierung des Eisenbahnkreuzungsbauwerkes im Zuführungsgleis der Henkell & Co. Sektkellerei KG vom 22.04.2005, die Befahrbarkeit dieses Abschnittes ggf. für Dritte zu gewährleisten.“

²⁷ Siehe weiterführend Kapitel G.5, S. 31.

²⁸ Siehe Anlage 3: Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn, S. 46ff.

²⁹ Siehe Anlage 2: Generelle Überlegung zur Sanierung und Unterhaltung historischer Bahnanlagen und konkrete Beispiele, S. 43ff.

Im Folgenden wird daher ein Vergleich der Unterhaltungskonzepte von ESWE Verkehr und NTB und DME vorgenommen werden.

E.4 Fragestellung

In der Summe wird das vorliegende Konzept daher untersuchen, ob und wie die Aartalbahn mindestens im Streckenabschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen (\cong Priorität 1), günstigstenfalls im Streckenabschnitt Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen (\cong Priorität 2), mit einer Summe von 1 Mio. € für die Wiederaufnahme musealer Verkehre ertüchtigt werden kann. Zu diesem Zweck werden die Unterhaltungskonzepte von ESWE Verkehr und der NTB/DME verglichen.

E.5 Methodik und Gliederung

Sowohl von ESWE Verkehr als auch von der NTB/DME liegen summarische Kostenschätzungen und Einzelberichte zu baulichen Schwerpunkten vor. In den folgenden beiden Kapiteln (Kapitel F und G) werden daher die Zahlenwerke vorgestellt und erläutert, die jeweiligen Konsequenzen für die Wiederaufnahme der musealen Verkehre auf der Aartalbahn und den späteren Betrieb des Museumseisenbahn aufgezeigt und einer abschließenden Würdigung unterzogen.

Die Einzelergebnisse werden anschließend tabellarisch und graphisch gegenüber gestellt und in einem Fazit verdichtet.

1 **F. Das Konzept von ESWE Verkehr**

2 **F.1 Tabellarische Kostenschätzung (ESWE Verkehr)**

Lfd. Nr.	km	Sitzungs-Vorlage	umgehend und grundsätzlich erforderlich	Für die Betriebsaufnahme NTB erforderlich	zurückgestellt	andere Haltsstelle (WIM)	Auflösung des Inselbetriebes	Einsparungen	bereits erledigt
1	2a	3	4	5	6	7	8	9	10
<u>Abschnitt Wiesbaden-Ost – Anschluss Henkell</u>									
1 Austausch Anschlussweiche Bf Wiesbaden-Ost	-0,170	200.000 €					200.000 €		
2 Geländersanierung Brücke Mainzer Straße	0,434	12.000 €					12.000 €		
3 Gewährleistungsprüfung Brücke 3504/3505		6.000 €					6.000 €		
Zwischensumme		218.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	218.000 €	0 €	0 €
<u>Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim – Taunusstein/Hahn-Wehen</u>									
<u>Bahnhof Dotzheim</u>									
4 Erneuerung Gleis 3		280.000 €			302.000 €				
5 Schwellenwechsel Weichen 1, 3, 4 und 8		83.000 €		106.000 €					
6 Kabeltiefbauarbeiten		62.500 €			80.000 €				
7 Umweltschutzmaßnahmen		30.000 €		38.000 €					
8 Entsorgung alte Öltanks		5.000 €				5.000 €			
9 Sanierung BÜ Wenzel-Jaksch-Straße	8,290	80.000 €			80.000 €				

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

10 Ca. 500 m Schienenaustausch südlich BÜ Wenzel-Jaksch	[7,8-8,2]	75.000 €		75.000 €					
11 Sanierung BÜ Waldweg nördlich Wenzel-Jaksch-Straße *)	8,5	22.000 €							39.000 €
12 Sanierung BÜ Langendellschlag	8,8	25.000 €	25.000 €						
13 Sanierung Stützmauer oberhalb BÜ Chausseehaus	10,1	80.000 €		80.000 €					
14 Geländersanierung EÜ Waldweg oberhalb Golfplatz	10,635	8.000 €							8.000 €
15 Oberbausanierung Gleisbogen in Höhe Schläferskopfstollen		75.000 €		75.000 €					
16 Inspektion und Sicherungsmaßnahmen Napoleonbrücke	13,429	15.000 €	15.000 €						
17 Sanierung BÜ Rheinhöhenweg (Haus Hubertus) *)	13,970	30.000 €							40.000 €
<u>Bahnhof Taunusstein/Hahn-Wehen einschl. EÜ Gottfried-Keller-Straße</u>									
18 Sanierung BÜ Hahn/Wiesbadener Straße	16,460	40.000 €	40.000 €						
19 Schwellenwechsel Weichen 4 und 5		50.000 €		25.000 €				25.000 €	
20 Instandsetzung EÜ Gottfried-Keller-Straße	16,850	20.000 €		20.000 €					
20a Weiche 6: Entgraten, Spurschwellen, Spuren	16,730			6.800 €					
20b Weiche 8: Entgraten, Spurschwellen, Spuren	16,875			7.600 €					
Zwischensumme		980.500 €	80.000 €	433.400 €	462.000 €	5.000 €	0 €	25.000 €	87.000 €
*) Bei den Maßnahmen Nr. 11 und 17 wurde der veranschlagte Kostenrahmen bei der Ausführung deutlich überschritten!									
<u>Neubau EÜ Flachstraße</u>									
21 Neubau EÜ Flachstraße	6,540	400.000 €		395.000 €					
Zwischensumme		400.000 €	0 €	395.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Gesamtsumme Abschnitt Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen sowie Neubau EÜ Flachstraße		1.598.500 €	80.000 €	828.400 €	462.000 €	5.000 €	0 €	25.000 €	87.000 €

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

Abschnitt Henkell – Wiesbaden-Dotzheim									
23 Vermessung Anschluss Henkell – BÜ Straßenmühlweg	2,23-4,887	15.000 €							15.000 €
24 Neubau EÜ Steinberger Straße / Gabelsbornstraße	3,095	530.000 €							530.000 €
25 Neubau Bahnsteig und Beleuchtung HP Waldstraße	3,3	150.000 €							150.000 €
26 Rückbau Weichen 1, 6 und 10 Waldstraße		40.000 €							40.000 €
27 Gradientenverbesserung Waldstraße – Schiersteiner Str.	-4,342	50.000 €							50.000 €
28 Neubau EÜ Grundmühlweg	3,564	533.000 €							533.000 €
29 Neubau EÜ Wiesenstraße	3,841	478.000 €							478.000 €
30 Neubau EÜ Schiersteiner Straße	4,342	684.000 €							684.000 €
31 Oberbau Einfahrbogen in den Dotzheimer Bahnhof	5,856- 6,055	166.000 €							180.000 €
32 Instandhaltung EÜ Ludwig-Erhard-Straße	5,856	12.000 €							12.000 €
Zwischensumme		2.632.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.890.000 €	0 €

Gesamtsumme

4.230.500 €

Gesamtsumme: 4.377.400 €

Die vorstehenden Maßnahmen beziehen sich nur auf den Bereich der Stadt Wiesbaden und den für den Betrieb bis Hahn-Wehen erforderlichen über die Stadtgrenze hinausgehenden Streckenabschnitt!

Im Streckenbereich zwischen Hahn-Wehen und der Landesgrenze (Pachtbereich der ESWE) befinden eine weitere große Anzahl von Bauwerken und Bahnübergängen, die aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht durch die ESWE instand gehalten werden müssen.

Die Arbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit (zwischen Hahn-Wehen und der Landesgrenze) sind ebenfalls "umgehend und grundsätzlich erforderlich", jedoch nicht in den o.g. Kosten enthalten!

F.2 Datengrundlage, Erläuterung und Details

Am 28.02.12 wurden unter Leitung von Frau Verkehrsdezernentin Möricke von Vertretern von ESWE Verkehr, Schüßler-Plan und NTB Möglichkeiten zur Kostenreduzierung erörtert. Im Ergebnis konnten die ursprünglichen Gesamtkosten von 4,2 Mio. € um 492 Tsd. € (Einsparungen) sowie um weitere 87 Tsd. € (zwischenzeitlich abgearbeitete Maßnahmen)³⁰ reduziert werden.³¹ Die Einsparungen wurden im Wesentlichen durch die Zurückstellung der Sanierungen des Abstellgleises 3 (Lfd. 4 und 6, Gesamtvolumen 382 Tsd. €) im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim) realisiert.

Dieses Ergebnis findet sich in einer Excel-Tabelle von ESWE Verkehr wieder, welche der NTB am 19.03.12 als Anlage des Protokolls der Besprechung vom 28.02.12 übersandt wurde. Die Einsparungen wurden dort in den Spalten 6, 7 und 9, die bereits abgearbeiteten Maßnahmen in der Spalte 10 aufgeführt.

Der NTB wurde ferner am 29.05.12 durch ESWE aktuelle und detaillierte Kostenschätzungen des Ingenieurbüros Schüßler-Plan für Oberbauarbeiten im und im Umfeld des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim zur Verfügung gestellt.³² Die übrigen Beträge der Tabelle vom 28.02.12 / 19.03.12 wurden von ESWE Verkehr nicht mit detaillierten Kostenschätzungen hinterlegt.

Die Tabelle im Kapitel F.1 entspricht auf dieser Grundlage der Originaltabelle vom 28.02.12 / 19.03.12 mit Ausnahme der folgenden Änderungen:

- Die Zwischenüberschriften wurden auf Basis des im Kapitel E.2.2 definierten Untersuchungsparameter (Definition der zu untersuchenden Streckenbereiche) angepasst. In der Folge verschieben sich die Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes Wiesbaden-Ost (Lfd. 1 – 3, insg. 218 Tsd. €) aus der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) in die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim).
- Die Spalte 2a (Kilometrierung) wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit eingefügt.
- Die Positionen 04 – 07 sowie 21 wurden anhand der am 29.05.12 der NTB zur Verfügung gestellten detaillierten Kostenschätzungen des Ingenieurbüros Schüßler-Plan aktualisiert (siehe oben).
- Die Positionen 20a und 20b (Weichen 6 und 8 des Bahnhofes Hahn-Wehen) wurden neu eingefügt, da diese in der Kostenschätzung von ESWE nicht enthalten sind, jedoch betrieblich benötigt werden. Die Kostenansätze wurden dem Konzept von NTB und DME entnommen.³³
- Die Zwischensummen wurden auf Basis der obigen Ergänzungen fortgeschrieben.

Alle Änderungen in der Tabelle wurden dunkelblau markiert.

F.3 Zwischenergebnis

Die Kosten für die im Kapitel E.2.2 definierte Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) belaufen sich in der Kostenaufstellung von ESWE Verkehr inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke auf 908 Tsd. €. Für die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen) werden weitere 2,9 Mio. € veranschlagt.

Die Gesamtsumme aller Kosten beläuft sich auf 3,8 Mio. €. Berücksichtigt wurden dabei auf Basis des Gespräches vom 28.02.12 Einsparungen im Gegenwert von 579 Tsd. €. Maßnahmen im Bereich Wiesbaden-Ost mit einem Volumen von 218 Tsd. € wurden von der Priorität 1 in die Priorität 2 verschoben.

³⁰ Dies betrifft die beiden Bahnübergänge „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“ und „Rheinhöhenweg“ (Zeilen 11 und 17). Zu den dort durchgeführten Sanierungsmaßnahmen vgl. weiterführend Anhang K.2.1, S. 43.

³¹ Siehe auch Kapitel D.4, S. 11. Differenzen ergeben sich aus Rundungsfehlern sowie aus zwischenzeitlichen Preissteigerungen. Siehe dazu Kapitel F.4.2, S. 22. Die Preissteigerungen sind in der tabellarischen Übersicht im Kapitel F.1, S. 18 farbig markiert.

³² „Leistungsverzeichnis (Kostenschätzung) ESWE Oberbau 2010 – 3002505“ vom 14.05.2012.

³³ Siehe Tabelle im Kapitel G.1, S. 26.

Die Verteilung zwischen Gleisbau, Brückenunterhalt und Neubau verhält sich wie folgt:

Priorität	Gleisbau	Brücken	Summen
1	478 Tsd. €	430 Tsd. €	908 Tsd. €
2	635 Tsd. €	2,255 Mio. €	2,890 Mio. €
Summe	1,113 Mio. €	2,685 Mio. €	3,798 Mio. €

Innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € kann in der Konzeption von ESWE-Verkehr daher nur die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) verwirklicht werden.

F.4 Bewertung des Zwischenergebnisses und Konsequenzen für den Museumseisenbahnbetrieb

F.4.1 Sanierung und Neubau statt Instandsetzung

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes wird durch ESWE Verkehr konzeptionell durch Generalsanierungen einzelner neuralgischer Punkte beziehungsweise vollständige Neubauten verwirklicht.

Am Beispiel der in 2010 sanierten Bahnübergänge „Rhein-Höhenweg“ und „Südlich Langendellschlag“ (siehe Kapitel K.2.1) sowie an den vorliegenden detaillierten Kostenschätzungen für den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim zeigt sich, dass auf die Verwendung wiederaufgearbeiteten oder gebrauchten Materials weitgehend verzichtet wird. Noch betriebsfähige Anlagen (zum Beispiel die Revisionsgrube in Gleis 3 des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim) sollen durch neue Bauwerke ersetzt werden.

Die von ESWE Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen im wesentlichen den für reguläre Eisenbahninfrastrukturen geltenden Standards.

Beide Leitentscheidungen – Sanierung statt Instandsetzung sowie die Anwendung des Standards regulärer Eisenbahnstrecken – sind mit entsprechend hohen Kosten verbunden.

F.4.2 Risiken der Konzeption von ESWE Verkehr

Die Konzeption von ESWE Verkehr enthält die folgenden Kostenrisiken:

F.4.2.1 Kostensteigerungen

Augenfällig ist, dass für jene Bereiche, für welche ESWE im Frühjahr 2012 erstmals eine detaillierte Kostenschätzungen³⁴ vorgelegt hat, beziehungsweise welche von ESWE Verkehr in 2011 abgearbeitet wurden,³⁵ im Vergleich zu 2010 Preissteigerungen von bis zu 77%, im Durchschnitt von 30% zu konstatieren sind. Diese liegen weit über dem Niveau der allgemeinen Preissteigerung.

ESWE Verkehr geht nach eigenen Angaben davon aus, dass sich auch die übrigen Positionen verteuern werden.³⁶

Gründe für diese erhebliche Kostensteigerung sind auf den ersten Blick nicht ersichtlich.

F.4.2.2 Kostenrisiko Bahnübergang Wenzel-Jaksch-Straße

Wie aus der Niederschrift des Gespräches vom 28.02.12 hervorgeht, geht ESWE Verkehr davon aus, dass die Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße „bei einer Wiederaufnahme des Schienenverkehrs (...) binnen eines Jahres erforderlich“ werde.³⁷

³⁴ „Leistungsverzeichnis (Kostenschätzung) ESWE Oberbau 2010 – 3002505“ vom 14.05.2012.

³⁵ Bahnübergänge „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“ und „Rheinhöhenweg“ (Zeilen 11 und 17). Zu den dort durchgeführten Sanierungsmaßnahmen vgl. weiterführend Anhang K.2.1, S. 43.

³⁶ Mündliche Mitteilung am 28.02.2012 anlässlich einer Besprechung im Dezernat IV. Eine Hochrechnung auf Basis der durchschnittlichen Abweichung von 30% ergäbe somit für die Priorität 1 einen Kostenrahmen von rund 1,01 Mio. € für die Priorität 2 von rund 3,70 Mio. €.

³⁷ Vgl. Niederschrift des Gespräches vom 28.02.2012, angefertigt von Dez IV.

Die geschätzten Kosten von 80 Tsd. € müssen daher als reelles Kostenrisiko der Konzeption von ESWE Verkehr bewertet werden. Wenn man diese Summe den Gesamtkosten hinzufügen würde, ergäbe sich für die Priorität 1 ein Kostenrahmen von 988 Tsd. €.

F.4.3 Risikobewertung des Konzeptes von ESWE Verkehr

Unter Berücksichtigung aller Kostenrisiken erscheint es unwahrscheinlich, dass in der Konzeption von ESWE Verkehr die Priorität 1 innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € verwirklicht werden kann.

F.4.4 Eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim

Von den am 28.02.2012 vereinbarten Einsparmöglichkeiten (492Tsd. €) entfällt der Löwenanteil auf die Zurückstellung der Sanierung des Abstellgleises 3 im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim (382 Tsd. €).

Da das Gleis 3 seit Mitte 2011 gesperrt ist, ist der Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim in seiner alten Form nicht mehr voll funktionsfähig. Die dadurch resultierenden Einschränkungen beeinträchtigen zwar nicht den Museumseisenbahnverkehr, erschweren jedoch die Betriebsabläufe erheblich.

F.4.5 Keine Anbindung der Aartalbahn an das Netz der DB

Die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes der Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) dient der Anbindung des als Museumseisenbahn betriebenes Streckenabschnittes der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) an das Netz der DB.³⁸ Die Kosten für die Priorität 2 belaufen sich in der Kostenschätzung von ESWE auf 2,9 Mio. €.

Diese hohen Kosten sind der Bewertungspraxis der Brückenbauwerke an der Waldstraße³⁹ geschuldet: Die Brückengutachter des von ESWE Verkehr beauftragten Ingenieurbüros Schüßler-Plan vertraten im April 2011 die Ansicht, dass sich diese Eisenbahnbrücken³⁹ aufgrund von Korrosionsschäden allesamt in einem derart schlechten Zustand befänden, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb nicht gewährleistet werden könne. Da eine Sanierung der Bauwerke aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht in Frage käme, wurden jeweils Neubauten (geschätzte Kosten zwischen 478 und 684 Tsd. €)⁴⁰ empfohlen.

Diese Einschätzungen stehen in Diskrepanz zu Brückenbegutachtungen im April 2008: Hier testiert dasselbe Ingenieurbüro, zum Teil sogar in identischer personeller Besetzung wie 2011, denselben Bauwerken zwar einzelne Mängel, in der Summe jedoch jeweils einen „betriebs-, verkehrs- und standsicheren Zustand“.⁴¹

Sofern dieser neuen Bewertungslogik gefolgt wird, ist eine Umsetzung der Maßnahmen der Priorität 2 in Anbetracht von Kosten von 2,9 Mio. € auch in den Folgejahren auf jeden Fall unrealistisch: Auch mittel- bis langfristig würden diese Maßnahmen nicht aus dem regulären Unterhaltungsbudget zu bestreiten sein – würde doch die Abarbeitung dieses Paketes rund zehn vollständige Jahresunterhaltungsbudgets in Anspruch nehmen.⁴²

F.4.6 Probleme bei der Unterhaltung der Triebfahrzeuge und Personenwagen

Eine Umsetzung der Konzeption von ESWE würde daher zwangsläufig zur Folge haben, dass der als Museumseisenbahn betriebene Teil der Aartalbahn zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Hahn-Wehen langfristig vom Netz der DB getrennt bliebe. Dies würde zwar kurzfristig einen Museumseisenbahnbetrieb ermöglichen, die Nassauische Touristik-Bahn jedoch mittel- bis langfristig vor das Problem stellen, ihre Fahrzeuge nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten in externe Werkstätten überführen zu können.

³⁸ Vgl. weiterführend Kapitel E.2, S. 13ff.

³⁹ Es handelt sich um die Eisenbahnbrücken Steinbergerstraße, Grundmühlweg, Wiesenstraße und Schiersteiner Straße.

⁴⁰ Vgl. Positionen 24, 28, 29 und 30 der Tabelle im Kapitel F.1, S. 18ff.

⁴¹ Das vollständige Testat lautet jeweils: „Ansonsten ist das Bauwerk für die jetzigen Zwecke in einen „betriebs-, verkehrs- und standsicheren Zustand“.

⁴² Durch ESWE Verkehr wurden in den Jahren 2009 bis 2011 durchschnittlich rund 308 Tsd. € pro Jahr für Unterhalt, Instandsetzung, Prüfungen, Begutachtungen und Planungsarbeiten aufgewendet (Vgl. Antwort des Magistrates vom 25.11.2011 auf die schriftliche Anfrage 37/2011 der Rathaus-Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen).

Dies betrifft vordringlich die Triebfahrzeuge; in letzter Konsequenz jedoch auch die Personenwagen. So ist es mittelfristig notwendig, die Fahrzeuge anlässlich ihrer turnusgemäßen Hauptuntersuchungen auszuachsen und die Fahrwerke in Einzelteile zu zerlegen. Zu diesem Zweck müssen die größeren Fahrzeuge in ein Ausbesserungswerk überführt werden. Die Durchführung dieser Maßnahmen ist einem kleinen Betriebswerk, wie es die NTB in Dotzheim unterhält, nicht möglich.

Der langfristige Unterhalt der historischen Fahrzeuge der NTB ist ohne Netzanbindung erschwert bis unmöglich.

F.4.7 Kein Dampflokbetrieb auf der Aartalbahn

Besonders betroffen wäre von einer Umsetzung des ESWE-Konzeptes der publikumswirksame Einsatz von Dampflokomotiven.

Für Museumseisenbahnen in Metropolregionen wie dem Rhein-Main-Gebiet ist es unerlässlich, dass zumindest an ausgewählten Feiertagen ein Betrieb mit Dampflokomotiven stattfindet.

Da die vereinseigene Dampflokomotive 50 3576 aufgrund von Fristablauf generalinstandgesetzt werden muss, ist ein Dampflokbetrieb nur mit gecharterter Maschinen befreundeter Museumseisenbahnvereine möglich. Diese könnten punktuell – zum Beispiel für den Nikolaus-Express – zum Einsatz kommen oder sogar den Zeitraum bis zur Wiederinbetriebnahme der 50 3576 dauerhaft überbrücken. Bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt und dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein stehen mehrere Dampflokomotiven bereit.

Ohne eine funktionierende Netzanbindung können externe Dampflokomotiven nicht nach Wiesbaden-Dotzheim überführt werden.

F.4.8 Wirtschaftliche Nachteile: Keine Ausweitung des Betriebes nach Mainz und Wiesbaden Hbf, keine Möglichkeit zur externen Vermietung und zum Ausbau des Chartergeschäftes

Eine Entscheidung für eine Umsetzung des ESWE-Konzeptes und der mit diesem Schritt verbundene Verzicht auf eine Netzanbindung würden wirtschaftliche und inhaltliche Nachteile für die NTB bedeuten:

Die NTB verfolgt in ihrem Vereins- und Betriebskonzept „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ das Ziel, einzelne Züge in Wiesbaden oder Mainz Hbf beginnen zu lassen. Die Aartalbahn könnte so einem breiteren Publikum zugänglich gemacht und mit einem attraktiveren Startbahnhof versehen werden. Gleichzeitig soll das Fahrgastpotential der Stadt Mainz erschlossen werden.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Einnahmen der NTB ist das Charterzuggeschäft. Wenn es gelänge, die Aartalbahn mit attraktiven Nahzielen im Rheingau oder im Rhein-Main-Gebiet zu verknüpfen, könnte dieser Bereich ausgebaut werden.

Andere Museumseisenbahnen erwirtschaften einen wesentlichen und steigenden Anteil ihrer Einnahmen mit externen Dienstleistungen wie der Vermietung von Personenwagen, der Vercharterung kompletter Züge an dritte Touristik-Unternehmen oder der Durchführung von Traktionsleistungen im Bauzuggeschäft. Diese Einnahmequellen dienen der Querfinanzierung des Museumseisenbahnbetriebes und dem Erhalt der historischen Fahrzeuge.

Außerdem soll der Fahrzeugpark der NTB im Sinne des Leitmotivs „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ angepasst und verkleinert werden.

Alle weiterführenden Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis der NTB – Vermietung von Lokomotiven und Wagen, Ausbau des Chartergeschäftes, Steigerung der Attraktivität der Aartalbahn durch die Anbindung von Mainz und Wiesbaden Hbf – sowie der Umbau des Fahrzeugparks sind ohne Netzanbindung nicht durchführbar.

F.5 Zwischenfazit

Auf Grundlage der von NTB und ESWE herausgearbeiteten Einsparungen (579 Tsd. €) sowie nach Verschiebung der Maßnahmen im Bereich Wiesbaden-Ost aus der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) in die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) belaufen sich die Kosten für die Priorität 1 in der Konzeption von ESWE Verkehr inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke nunmehr auf 908 Tsd. €. Für die Priorität 2 werden weitere 2,9 Mio. € veranschlagt. Die Gesamtsumme der veranschlagten Kosten beläuft sich auf 3,8 Mio. €.

Innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € kann daher in der Konzeption von ESWE-Verkehr die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen), nicht jedoch die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) verwirklicht werden.

Die sichere Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur wird durch ESWE Verkehr konzeptionell durch Generalsanierungen beziehungsweise vollständige Neubauten umgesetzt.

Augenfällig sind Preissteigerungen von 2010 bis heute von bis zu 77%, im Durchschnitt von 30%. Gründe hierfür sind auf den ersten Blick nicht ersichtlich. ESWE Verkehr geht zudem nach eigenen Aussagen davon aus, dass auch die Ansätze für die übrigen Positionen überholt sind. Ein weiteres Kostenrisiko besteht in der ausgeplanten Sanierung des Bahnüberganges. Wenzel-Jaksch-Straße. *Unter Berücksichtigung aller Kostenrisiken erscheint es daher unwahrscheinlich, dass in der Konzeption von ESWE Verkehr die Priorität 1 innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € verwirklicht werden kann.*

Auch eine Umsetzung der Maßnahmen der Priorität 2 erscheint in Anbetracht von Kosten von 2,9 Mio. € sowohl kurzfristig, als auch mittel- bis langfristig auf jeden Fall unwahrscheinlich, da diese aus dem regulären Unterhaltungsbudget nicht bestritten werden können.

Eine Umsetzung der Konzeption von ESWE würde daher zur Folge haben, dass der als Museumseisenbahn betriebene Teil der Aartalbahn langfristig vom Netz der DB getrennt bliebe.

Zunächst würde so zwar kurzfristig ein Museumseisenbahnbetrieb ermöglicht, die Nassauische Touristik-Bahn jedoch mittel- bis langfristig vor erhebliche Probleme gestellt:

- *Der langfristige Unterhalt der historischen Fahrzeuge der NTB würde ohne Netzperspektive erschwert bis unmöglich gemacht, da notwendige Werkstattüberführungen nicht möglich wären.*
- *Ohne eine funktionierende Netzanbindung können auf der Aartalbahn keine Dampflokomotiven eingesetzt werden. Dies ist jedoch in Metropolregionen wie dem Rhein-Main-Gebiet notwendig.*
- *Alle weiterführenden Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis der NTB – Vermietung von Lokomotiven und Wagen, Ausbau des Chartergeschäftes, Entwicklung der Aartalbahn durch die Anbindung von Mainz und Wiesbaden Hbf – sowie der Umbau des Fahrzeugparks sind ohne Netzanbindung nicht durchführbar. Eine zum Erhalt der historischen Fahrzeuge notwendige Querfinanzierung wäre nicht möglich.*

G. Das Konzept der Nassauischen Touristik-Bahn und der Deutschen Museumseisenbahn

G.1 Datengrundlage, Erläuterung und Details

Im Beschluss 0116 vom 02.05.12 des Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr wurde der Magistrat gebeten, der NTB zur Erstellung des Konzeptes „alle notwendigen Unterlagen (Bauwerksprüfungen, Kostenschätzungen, Gleismessprotokolle, Brückenbücher, etc.) zur Verfügung zu stellen“⁴³. Die NTB bat auf dieser Grundlage mit Schreiben vom 04.05.12 um die Übersendung der Unterlagen. Jedoch traf erst am 29.05.2012 eine erste CD-Rom mit Bahnübergangs- und Bauwerksgutachten sowie mit einer Kostenschätzung für Gleisbauarbeiten im Bereich des Bahnhofes Dotzheim ein. Das jüngste dort enthaltene Dokument datierte auf Dezember 2011. Die NTB erbat darauf hin die im Beschluss 0116 erwähnten Gleismessprotokolle (Datensätze der Gleisvermessung sowie Weichenkarteiblätter), Kostenschätzungen und Brückenbücher.

Auf Nachfrage wurden der NTB in der 23. Kalenderwoche verschiedene Datensätze mit Gleismessprotokollen zur Verfügung gestellt. In der 25. Kalenderwoche trafen Weichenkarteiblätter ein. Die angefragten Bauwerksakten („Brückenbücher“) liegen bis heute noch nicht vor.

Im Übrigen standen der NTB eine Reihe von Bauwerksgutachten aus dem Jahr 2008 und 2009 zur Verfügung. Diese waren der NTB durch ESWE Verkehr im Rahmen früherer Arbeitsgespräche überlassen worden.

Auf dieser Ausgangsbasis haben die Nassauischen Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn eine eigene Begutachtung der Infrastruktur und eine Kostenschätzung in Auftrag gegeben.

Für den Bereich Gleisbau wurden diese am 08.06.12 durch Herr Dipl.-Ing. Hanns-Peter Engels von der Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e.V. (Wiesbaden) durchgeführt.

Da ESWE bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Konzeptes die Brückenbücher nicht bereitgestellt hatte, konnte eine valide Bewertung der Brücken nicht erfolgen. In der Tabelle der Priorität 1 wurden daher die Ansätze von ESWE Verkehr übernommen (gelb hinterlegt), in der Tabelle der Priorität das Fehlen der Gutachten angemerkt.

G.2 Tabellarische Übersicht

G.2.1 Priorität 1 – Wiesbaden-Dotzheim bis Hahn-Wehen

Lfd.	Ort/Bauteil	km	auszuführende Arbeiten	Eigenleistung NTB	sofort zu realisieren	Langfristige Instandsetzung
5	Bf. Dotzheim Weiche 1	6,046	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		4.000 €	25.000 €
			Spuren	X		
5	Bf. Dotzheim Weiche 3	6,095	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		3.500 €	25.000 €
			Spuren	X		
5	Bf. Dotzheim Weiche 4	6,105	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		3.500 €	25.000 €
			Spuren	X		
4	Bf. Dotzheim Gleis3	6,2	Spurschwellen/Spurstangen		10.000 €	25.000 €

⁴³ Siehe Anlage 1: Beschluss 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012 (identisch mit Beschluss Nr. 0305 der StvV vom 21.06.2012), S. 42. Siehe auch [Hwww.aartalbahn.de/beschluesseH](http://www.aartalbahn.de/beschluesseH).

5	Bf. Dotzheim Weiche 8	6,292	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		10.000 €	25.000 €
			Spuren	X		
5a	Bf. Dotzheim Weiche 10	6,358	Entgraten		800 €	
			Spuren	X		
5a	Bf. Dotzheim Weiche 11	6,395	Entgraten, Auftragsschweißen		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen			5.000 €
			Spuren	X		
21	EÜ Flachstraße	6,450			395.000 €	
9	BÜ km 8,290	8,290	Sanierung Gleis		10.000 €	
	Wenzel-Jaksch-Straße		Sanierung Straßenbelag		35.000 €	
10	Gleisbau	[7,8-8,2]	ca. 200 Meter Schiene wechseln		20.000 €	
	südl. BÜ 8,290					
12	Sanierung BÜ Langendellschlag	8,8	Entfällt			
13	Stützmauer oberhalb km 10,1	10,1	Eigenleistung NTB	X		
15	Gleisbau		Gleislagefehler beseitigen, Schotter ergänzen		5.000 €	
	Schläferskopfstollen					
16	Napoleonbrücke	13,429			15.000 €	
18	BÜ km 16,460	16,460	Sanierung Gleis		10.000 €	
	Wiesbadener Straße		Sanierung Straßenbelag		35.000 €	
18a	Hahn-Wehen Weiche 2	16,470	Entgraten, Auftragsschweißen		1.400 €	
			Spuren	X		
18b	Hahn-Wehen Weiche 3	16,500	Entgraten		800 €	
			Spuren	X		
19	Hahn-Wehen Weiche 4	16,550	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		5.000 €	25.000 €
			Spuren	X		
19	Hahn-Wehen Weiche 5	16,620	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		25.000 €	
			Spuren	X		
20a	Hahn-Wehen Weiche 6	16,730	Entgraten		800 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		6.000 €	
			Spuren	X		
20	EÜ Gottfried-Keller-Str.	16,850			20.000 €	
20b	Hahn-Wehen Weiche 8	16,875	Entgraten, Auftragsschweißen		1.600 €	
			Spurschwellen/Spurstangen		6.000 €	
			Spuren	X		
40	Stopfarbeiten gesamt				40.000 €	
41	Gleisvermessung und				25.000 €	

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

BÜ-Prüfungen gesamt			
42	Unvorhergesehenes		6.000 €
	Summen	700.000 €	155.000 €




Aufgestellt:
26.06.2012

G.2.2 Priorität 2 – Wiesbaden-Ost bis Hahn-Wehen

Lfd.	Ort/Bauteil	km	auszuführende Arbeiten	Eigenleistung NTB	sofort zu realisieren	Langfristige Instandsetzung
1	BF. Wiesbaden Ost W 485	-0,170	Entgraten			800 €
			Spurschwellen/Spurstangen			4.000 €
			Spuren	X		
2	Geländersanierung Brücke Mainzer Straße	0,434				9.000 €
24	EÜ Steinberger Straße	3,095	Keine Bewertung ohne Brückenbuch möglich			
26	Waldstraße Weiche 1	3,170	Lückenschluss			15.000 €
			Demontage	X		
25	Waldstraße Haltepunkt	3,3	Bahnsteigkante richten (Profilfreiheit)	X		1.000 €
28	EÜ Grundmühlweg	3,564	Keine Bewertung ohne Brückenbuch möglich			
26	Waldstraße Weiche 6	3,59	Lückenschluss			15.000 €
			Demontage	X		
29	EÜ Wiesbadener Straße	3,841	Keine Bewertung ohne Brückenbuch möglich			
30	EÜ Schiersteiner Straße	4,342	Keine Bewertung ohne Brückenbuch möglich			
26	Waldstraße Weiche 10	WO	Entgraten			800 €
			Spuren	X		
27	km 3,400 - km 3,800	3,4 – 3,8	Gleislagefehler beseitigen. Schotter ergänzen			3.000 €

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

31	km 4,950 - km 5,900	4,95 – 5,9	ca. 150 m Schiene wechseln	15.000 €
Summen				54.600 € (Nur Gleisbau) . 9.000 €
				
				Aufgestellt: 26.06.2012

G.3 Zwischenergebnis

Die Kosten für die im Kapitel E.2.2 definierte Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) belaufen sich in der Konzeption von NTB und DME inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke auf 700 Tsd. €. Für die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Hahn-Wehen) werden die Kosten des Gleisbaus auf 55 Tsd. € veranschlagt.

Die Verteilung zwischen Gleisbau und Brückenunterhalt verhält sich wie folgt:

Priorität	Gleisbau	Brücken	Summen
1	270 Tsd. €	430 Tsd. €	700 Tsd. €
2	55 Tsd. €	---	
Summe	286 Tsd. €		

Innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € kann in der Konzeption von NTB und DME daher die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) verwirklicht werden.

G.4 Bewertung des Zwischenergebnisses und Konsequenzen für den Museumseisenbahnbetrieb

G.4.1 Sanierung und Neubau statt Instandsetzung

Die in § 4 AEG geforderte Sicherheit der Eisenbahnanlage wird in der Konzeption von NTB und DME durch die Instandsetzung und Ertüchtigung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur verwirklicht.

Als Maßstab wird ein musealer und touristischer Betrieb mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h an bis zu 20 Betriebstagen pro Jahr zu Grunde gelegt. Die Infrastruktur wird primär auf diese Anforderung ausgerichtet. Angesichts begrenzter Mittel wird das *Wünschenswerte vom Machbaren* getrennt und nur solche Maßnahmen umgesetzt, welche für einen sicheren Museumseisenbahnbetrieb unabdingbar sind.

Es wird ein maximaler Nutzen zu möglichst geringen Kosten angestrebt.

G.4.2 Kostenreduzierung

Diese Leitentscheidung führt in der Priorität 1 im Vergleich zu der Kostenschätzung von ESWE Verkehr zu einer deutlichen Kostenreduzierung von 22,9%, im Bereich Gleisbau von durchschnittlich 43,6 %, in Einzelpositionen sogar von über 90%.

Durch die konzeptionell bedingte Kostenreduzierung können beide Prioritäten verwirklicht werden.

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

G.4.3 Keine Einschränkungen im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim

Im Gegensatz zur Konzeption von ESWE Verkehr, sieht die Konzeption von DME und NTB auch eine preiswerte Sanierung des Abstellgleises 3 im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim vor. Einschränkungen im Betriebsablauf müssen daher nicht in Kauf genommen werden.

G.4.4 Weitergehende Maßnahmen: Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße

Im Gegensatz zur Konzeption von ESWE Verkehr, sieht die Konzeption von DME und NTB auch eine Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße vor.

Auch aus dieser Maßnahme ergibt sich somit kein Kostenrisiko.

G.4.5 Bewertung der Brücken⁴⁴ der Priorität 2, Wiederherstellung der Anbindung der Aartalbahn an das Netz der DB

Da der NTB und der DME trotz des anderslautenden Beschlusses 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr⁴⁵ die Bauwerksunterlagen der Brücken („Brückenbücher“) nicht zur Verfügung gestellt wurden, konnte eine valide Bewertung des Zustandes dieser Bauwerke nicht erfolgen.

NTB und DME gehen jedoch davon aus, dass diese mit überschaubaren Mitteln ertüchtigt werden können und dass aufwendige Neubauten nicht notwendig werden.

Ein erster Hinweis für diese Annahme ergibt sich bereits aus der Begutachtung dieser Bauwerke durch ESWE Verkehr:

Die Brückengutachter des von ESWE Verkehr beauftragten Ingenieurbüros Schüßler-Plan vertraten im April 2011 die Ansicht, dass sich die Eisenbahnbrücken im Bereich der Waldstraße³⁹ aufgrund von Korrosionsschäden allesamt in einem derart schlechten Zustand befänden, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb nicht gewährleistet werden könne. Da eine Sanierung der Bauwerke aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht in Frage käme, wurden jeweils Neubauten (geschätzte Kosten zwischen 478 und 684 Tsd. €)⁴⁶ empfohlen.

Diese Einschätzungen stehen in Diskrepanz zu Brückenbegutachtungen im April 2008: Hier testiert dasselbe Ingenieurbüro, zum Teil sogar in identischer personeller Besetzung wie 2011 und mit denselben selbst ermittelten Beurteilungsgrundlagen, diesen Bauwerken zwar einzelne Mängel, in der Summe jedoch jeweils einen „betriebs-, verkehrs- und standsicheren Zustand“.⁴⁷

Die Annahme ist zudem mit der Tatsache begründet, dass alle Brücken für weit höhere Verkehrslasten berechnet wurden, als sie für gelegentliche Überführungsfahrten oder einen Museumseisenbahnverkehr benötigt werden. Auf Basis der vorliegenden Schäden und der in den Brückenbüchern enthaltenen statischen Berechnungen kann dann berechnet werden, ob die Brücken in Bezug auf die anstehenden Lasten überhaupt sanierungsbedürftig sind. Auch auf diesem Umstand wird in den Brückengutachten von Schüßler-Plan hingewiesen.

Vor allem jedoch wurden in jüngerer Zeit in der Fachwelt neue Bewertungsmaßstäbe für stählerne Eisenbahnbrücken entwickelt, welche jedoch in den Gutachten von Schüßler-Plan noch keine Berücksichtigung fanden.

So geht beispielsweise Prof. Dr. Ing. Karsten Geißler (TU Berlin) davon aus, dass viele ältere Eisenbahnbrücken auch für heutige Verhältnisse noch über Tragkraftreserven und Restnutzungsdauer verfügen:

„IN DEN LETZTEN JAHREN WURDEN DESHALB NACHWEISVERFAHREN ENTWICKELT UND ANGEWANDT, DIE EINE REALISTISCHERE BEURTEILUNG ALS MIT NEUBAUVORSCHRIFTEN UND DESHALB OFTMALS EINE WEITERVERWENDUNG DIESER BAUWERKE ZULASSEN. DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DERARTIGER ER-

⁴⁴ Es handelt sich im Wesentlichen um die Eisenbahnbrücken Steinbergerstraße, Grundmühlweg, Wiesenstraße und Schiersteiner Straße.

⁴⁵ Siehe Anlage 1: Beschluss 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012 (identisch mit Beschluss Nr. 0305 der StV vom 21.06.2012), S. 42. Siehe auch www.aartalbahn.de/beschlusseH.

⁴⁶ Vgl. Positionen 24, 28, 29 und 30 der Tabelle im Kapitel F.1, S. 18ff.

⁴⁷ Das vollständige Testat lautet jeweils: „Ansonsten ist das Bauwerk für die jetzigen Zwecke in einen „betriebs-, verkehrs- und standsicheren Zustand“.

KENNTNISSE IST SEHR HOCH EINZUSCHÄTZEN, DENN ES IST AUS KOSTENGRÜNDEN NICHT MÖGLICH, ALLE ÄLTEREN BRÜCKEN KURZFRISTIG ZU ERNEUERN. DARÜBER HINAUS STELLEN VIELE ALTE STAHLBRÜCKEN EINE HISTORISCH WERTVOLLE BAUSUBSTANZ DAR.“⁴⁸

Eine Umsetzung der Priorität 2 ist somit zwar nicht garantiert, aber zumindest wahrscheinlich. Für die Erüchtigungsmaßnahmen stehen im gesetzten Kostenrahmen von 1 Mio. € ein Betrag von 149 Tsd. € zur Verfügung.

G.4.5.1 Potentiale der Netzanbindung: Dampflokbetrieb, Ausweitung des Betriebes nach Wiesbaden und Mainz Hbf, langfristiger Fahrzeugunterhalt, Ermöglichung von weiteren Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis

Die so wiederhergestellte Netzanbindung würde der NTB ermöglichen,

- den in Metropolregionen wie dem Rhein-Main-Gebiet publikumswirksamen Einsatz von Dampflokomotiven auf der Aartalbahn aufrechtzuerhalten. Während der Generalinstandsetzung der vereinseigenen Dampflokomotive 50 3576 könnten gecharterte Maschinen befreundeter Museumseisenbahnvereine eingesetzt werden.
- Fahrzeuge in externe Werkstätten zu überführen. Dieses wird mittelfristig im Rahmen von turnusgemäßen Hauptuntersuchungen notwendig werden, da Fahrwerkinstandsetzungen in einem kleinem Betriebswerk, wie es die NTB in Dotzheim unterhält, nur bedingt durchgeführt werden können.
- das in ihrem Vereins- und Betriebskonzept „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ definierte Ziel, einzelne Züge in Wiesbaden oder Mainz beginnen zu lassen, zu verfolgen. Die Aartalbahn könnte so einem breiteren Publikum zugänglich gemacht und mit einem attraktiveren Startbahnhof versehen werden. Gleichzeitig soll das Fahrgastpotential der Stadt Mainz und ihres Umlandes erschlossen werden.
- das Charterzuggeschäft durch die Verknüpfung der Aartalbahn mit attraktiven Nahzielen im Rheingau oder im Rhein-Main-Gebiet auszubauen.
- an die Erfolge anderer Museumseisenbahnen anzuknüpfen und einen relevanten Anteil ihrer Einnahmen mit externen Dienstleistungen wie der Vermietung von Personenwagen, der Vercharterung kompletter Züge an dritte Touristik-Unternehmen oder der Durchführung von Traktionsleistungen im Bauzuggeschäft zu erwirtschaften. Diese Einnahmequellen würden der Querfinanzierung des Museumseisenbahnbetriebes und dem Erhalt der historischen Fahrzeuge dienen.
- ihren Fahrzeugpark im Sinne des Leitmotivs „Bahnfahren im Stil der 50er Jahre“ anzupassen und zu verkleinern.

G.5 Umsetzung des Konzeptes von Nassauischer Touristik-Bahn und Deutscher Museumseisenbahn

NTB und DME schlagen aus diesem Grund vor, die Infrastruktur der Aartalbahn in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko zu betreiben. Dies soll unter den Maßstäben einer Museumseisenbahninfrastruktur geschehen. Zur organisatorischen Umsetzung planen NTB und DME die Gründung einer gemeinsamen gemeinnützigen GmbH (Arbeitstitel „Moritz Hilf gGmbH“)⁴⁹, welche für den Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur der Aartalbahn zuständig sein wird. Eisenbahnrechtlich soll die Moritz Hilf gGmbH die Deut-

⁴⁸ Karsten Geißler: Bewertung und Ertüchtigung stählerner Eisenbahnbrücken. In: Der Prüflingenieur. April 2011, S. 41-53. Vgl. auch: Eugen Brühwiller: Neuartiger Umgang mit genieteten Bahnbrücken In: EL-Eisenbahningenieur. Februar 2012, S. 10-13. Beide Artikel befinden sich im Anhang dieses Konzeptes.

⁴⁹ Der nassauische Eisenbahningenieur Moritz Hilf gilt als Vater der Aartalbahn. Die außergewöhnliche Streckenführung, welche ein maßgeblicher Grund für die Untendenkmalschutzstellung der Aartalbahn ist, geht auf ihn zurück. Er ist Ehrenbürger seiner Heimatstadt Limburg. Auf Initiative des Ortsbeirates Dotzheim wurde der Vorplatz des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim in Moritz-Hilf-Platz umbenannt.

sche Museumseisenbahn GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Wahrnehmung aller Rechte und Pflichten aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz beauftragen.

Die DME ist seit 1985 als EVU und EIU für das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein aktiv. In den letzten Jahren hat sie sich zu einem der größten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Gelegenheitsverkehr auf den Strecken der Deutschen Bahn AG entwickelt. Sie betreibt unter anderem die Infrastruktur der Museumseisenbahnstrecke zum Bessunger Forsthaus, den Rangierbahnhof Darmstadt-Kranichstein und mehrere Industrieanschlüsse. Kooperationspartner der DME sind insgesamt 16 Museumseisenbahnen, darunter im Rhein-Main-Gebiet die Historische Eisenbahn Frankfurt, die Museumseisenbahn Hanau und das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Aus der Wahrnehmung all dieser Aufgaben kann die DME auf mehr als 25 Jahre Erfahrung im Umgang mit Museumseisenbahnen und Infrastrukturen zurückgreifen. Zusammen mit den Strukturen eines professionellen EVUs und EIUs und einem ausgedehntem Netzwerk an Partnerunternehmen können diese Synergien in die Moritz Hilf gGmbH eingebracht werden. Der Einsatz von hauptamtlichen und spezialisierten Personal durch die DME garantiert ein höheres Maß an Professionalität und somit eine effiziente und zielorientierte Mittelverwendung.

Die NTB wiederum ist seit 25 Jahren für die Aartalbahn aktiv. Neben der vollen Ausnutzung des ehrenamtlichen Arbeitskräftepotentials der NTB, kann sie ihr gesammeltes Wissen über die Besonderheiten dieser Gleisanlage in die Moritz Hilf gGmbH einbringen. Sie verfügt in ihren Reihen über mehrere Bauingenieure und Eisenbahnbetriebsleiter. Da aus diesem Personenkreis bereits die Zusage für die Gestellung eines Geschäftsführers vorliegt, kann einer der Geschäftsführer als Örtlicher Betriebsleiter (öBL) im Auftrag der DME fungieren und gleichzeitig die Projektsteuerung der Sanierung übernehmen. Anders als in der Vergangenheit könnte auch ein im Umfeld der NTB verfügbarer Zwei-Wege-Bagger für Demontage und sonstige Vorarbeiten im Gleisbereich eingesetzt und so die Arbeit des Bautrupps der NTB erheblich effizienter gestaltet werden.

Die Inanspruchnahme der ehrenamtlichen Arbeit im Bereich der betrieblichen Verwaltungsarbeiten, und nicht zuletzt kurze Entscheidungswege gewährleisten niedrige Gesellschaftskosten und eine effektive Mittelverwendung bei der Moritz Hilf gGmbH.

NTB und DME bieten daher an, die Aartalbahn mit nur 75% der bisher von ESWE Verkehr aufgewendeten Mittel zu bewirtschaften.

Neben der reinen Kostenersparnis könnte ESWE Verkehr von der Verwaltung der Aartalbahn entbunden werden.

Das Pflichtprogramm der Moritz Hilf gGmbH würde die Verkehrssicherungspflicht für die gesamte Strecke sowie die öffentlich-rechtlich geforderte Gewährleistung der Befahrbarkeit des Abschnittes Wiesbaden-Ost und Henkell umfassen. Darüber hinaus hätten NTB und DME die Aartalbahn für Museumseisenbahnverkehre, primär auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Wiesbaden, bereitzustellen. Insbesondere für den Aartalbahn-Abschnitt auf dem Kreisgebiet des Rheingau-Taunus-Kreises würde sich die NTB um eine Kostenbeteiligung des Rheingau-Taunus-Kreises bemühen. Erste Vorgespräche sind in dieser Hinsicht positiv verlaufen.

Die Schaffung einer echten Perspektive und das Ende einer mehr als zwei Jahre währenden Hängepartie wird in den Reihen der Mitglieder der NTB einen Motivationsschub auslösen. Auch dieser wird sich positiv auswirken.

Auf der Arbeitsebene wurde diesbezüglich von ESWE Verkehr mitgeteilt, dass ESWE Verkehr aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion sehe. Für einen Rückzug aus dieser Funktion sei allerdings ein Stadtverordnetenbeschluss erforderlich, da der ESWE die Aufgabe seinerzeit mittels Stadtverordnetenbeschluss übertragen worden sei. Im Falle eines solchen Beschlusses, werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.

Weitere Informationen zur Konzeption von NTB und DME, unter anderem eine Analyse der rechtlichen Situation, Möglichkeiten für ein Zugriffsrecht der Landeshauptstadt Wiesbaden und für eine Neugestaltung der Pachtverhältnisse sowie eine detaillierte Plausibilitäts- und Risikobetrachtungen finden sich im

Konzeptpapier „Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn“ (siehe Anhang).⁵⁰

G.6 Zwischenfazit

Die Kosten für die im Kapitel E.2.2 definierte Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) belaufen sich in der Konzeption von NTB und DME inklusive des Neubaus der Flachstraßenbrücke auf 700 Tsd. €.

Innerhalb des gesetzten Kostenrahmens von 1 Mio. € kann in der Konzeption von NTB und DME daher auf jeden Fall die Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen) verwirklicht werden. Die Umsetzung der Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) ist wahrscheinlich.

NTB und DME verwirklichen den im Allgemeinen Eisenbahngesetz geforderten sicheren Eisenbahnbetrieb konzeptionell durch die Instandsetzung und Ertüchtigung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Als Maßstab wird ein musealer und touristischer Betrieb mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h an bis zu 20 Betriebstagen pro Jahr zu Grunde gelegt. *Unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten wird so ein maximaler Nutzen zu möglichst geringen Kosten angestrebt.*

Diese Leitentscheidung führt in Vergleich zu der Kostenschätzung von ESWE Verkehr zu einer deutlichen Kostenreduzierung von 22,9%, im Bereich Gleisbau von durchschnittlich 43,6%, in Einzelpositionen sogar von über 90%.

Das Konzept von NTB und DME verfügt darüber hinaus über eine realistische Perspektive für die Anbindung der Aartalbahn an das Netz der DB (Priorität 2). Diese würde einen fortlaufenden Dampflokeneinsatz und den ungestörten Unterhalt der historischen Fahrzeuge ermöglichen. Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis der NTB (Erweiterung der Aartalbahn durch die Anbindung von Mainz und Wiesbaden Hbf, Ausbau des Chartergeschäftes, Vermietung von Lokomotiven und Wagen) sowie der Umbau des Fahrzeugparks wären möglich.

⁵⁰ Siehe Anhang K.3, S. 46.

1 H. Fazit

2 H.1 Tabellarische Gegenüberstellung

Lfd. Nr.	Maßnahme	km	Sitzungs-Vorlage	ESWE Konzept	ESWE Zurückgestellt & eingespart	NTB Konzept	NTB zurückstellt	Bereits erledigt
Priorität 1: Wiesbaden-Dotzheim – Taunusstein/Hahn-Wehen								
Bahnhof Dotzheim								
4 -	Erneuerung Gleis 3			280.000 €		302.000 €	10.000 €	25.000 €
5 -	Schwellenwechsel Weichen 1, 3, 4 und 8			83.000 €	106.000 €		24.200 €	100.000 €
5a -	Schwellenwechsel Weichen 10, 11						1.600 €	5.000 €
6 -	Kabeltiefbauarbeiten			62.500 €		80.000 €		
7 -	Umweltschutzmaßnahmen			30.000 €		38.000 €		
9	Sanierung BÜ Wenzel-Jaksch-Straße	8,290		80.000 €		80.000 €	45.000 €	
10	Schieneraustausch südlich BÜ Wenzel-Jaksch	[7,8-8,2]		75.000 €	75.000 €		20.000 €	
11	Sanierung BÜ Waldweg nördlich Wenzel-Jaksch-Straße *)	8,5		22.000 €				39.000 €
12	Sanierung BÜ Langendellschlag	8,8		25.000 €	25.000 €			
13	Sanierung Stützmauer oberhalb BÜ Chausseehaus	10,1		80.000 €	80.000 €			
14	Geländersanierung EÜ Waldweg oberhalb Golfplatz	10,635		8.000 €				8.000 €
15	Oberbausanierung Gleisbogen in Höhe Schläferskopfstollen			75.000 €	75.000 €		5.000 €	
16 I	Napoleonbrücke	13,429		15.000 €	15.000 €		15.000 €	
17	Sanierung BÜ Rheinhöhenweg (Haus Hubertus) *)	13,970		30.000 €				40.000 €
18 -	Sanierung BÜ Hahn/Wiesbadener Straße	16,460		40.000 €	40.000 €		45.000 €	
19 Bf	Hahn-Wehen: Weichen 2, 3, 4 und 5			50.000 €	25.000 €	25.000 €	33.800 €	25.000 €
20 EÜ	Gottfried-Keller-Straße	16,850		20.000 €	20.000 €		20.000 €	

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

20a Bf Hahn-Wehen: Weiche 6: Entgraten, Spurschwellen, Spuren	16,730		6.800 €				
20b Bf Hahn-Wehen: Weiche 8: Entgraten, Spurschwellen, Spuren	16,875						
40 Aartalbahn: Stopfarbeiten Gesamt					40.000 €		
41 Gleisvermessung und BÜ-Prüfung Gesamt					25.000 €		
42 Aartalbahn: Sonstiges					6.000 €		
Zwischensumme		980.500 €	513.400 €	487.000 €			87.000 €
21 Neubau EÜ Flachstraße	6,540	400.000 €	395.000 €		395.000 €		
Zwischensumme		400.000 €	395.000 €				0 €
Gesamtsumme Priorität 1: Wiesbaden-Dotzheim bis Hahn-Wehen sowie Neubau EÜ Flachstraße		1.598.500 €	908.400 €	487.000 €	700.000 €	155.000 €	87.000 €
Priorität 2: Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim							
1 Anschlussweiche Bf Wiesbaden-Ost	-0,170	200.000 €	200.000 €		4.800 €		
2 Geländersanierung Brücke Mainzer Straße	0,434	12.000 €	12.000 €			9.000 €	
3 Gewährleistungsprüfung Brücken 3504/3505		6.000 €	6.000 €				
23 Vermessung Anschluss Henkell – BÜ Straßenmühlweg	2,23-4,887	15.000 €	15.000 €		Siehe Lfd. 41		
24 EÜ Steinberger Straße / Gabelsbornstraße	3,095	530.000 €	530.000 €		Keine Bewertung		
25 Bahnsteig und Beleuchtung HP Waldstraße	3,3	150.000 €	150.000 €		1.000 €		
26 Weichen 1, 6 und 10 Waldstraße		40.000 €	40.000 €		30.800 €		
27 Gradientenverbesserung Waldstraße – Schiersteiner Str.	vor 4,342	50.000 €	50.000 €		3.000		
28 EÜ Grundmühlweg	3,564	533.000 €	533.000 €		Keine Bewertung		
29 EÜ Wiesenstraße	3,841	478.000 €	478.000 €		Keine Bewertung		

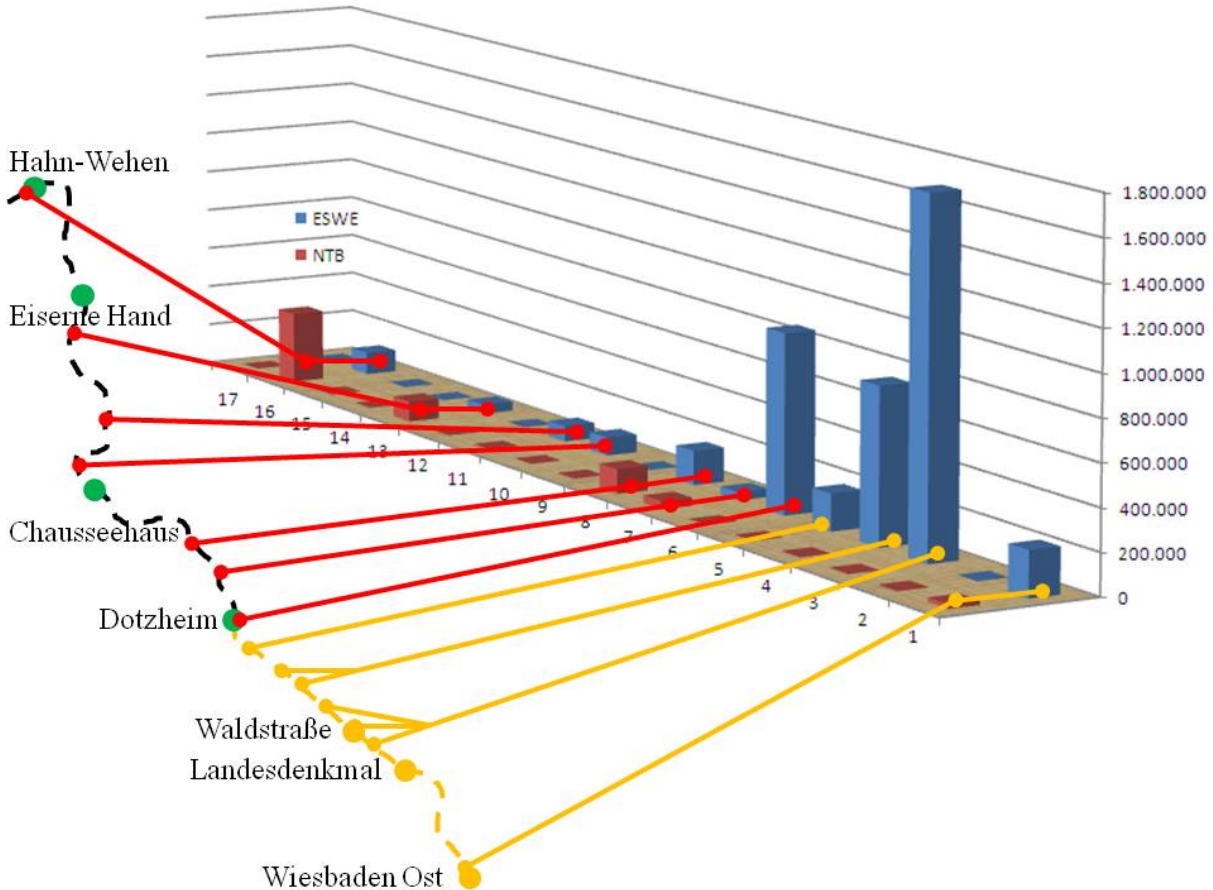
Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

30 EÜ Schiersteiner Straße	4,342	684.000 €	684.000 €	Keine Bewertung		
31 Oberbau Einfahrbogen in den Dotzheimer Bahnhof	5,856- 6,055	166.000 €	180.000 €	15.000 €		
32 EÜ Ludwig-Erhard-Straße	5,856	12.000 €	12.000 €			
Gesamtsumme Priorität 2: Wiesbaden-Ost bis Wiesbaden-Dotzheim		2.850.000 €	2.890.000 €	0 €	55.000 € (Nur Gleisbau)	9.000 € 0 €
Gesamtsumme		4.230.500 €	1.395.400 €			87.000 €

3

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

H.2 Graphische Gegenüberstellung der Einzelmaßnahmen



H.3 Zusammenfassung

Für die Aartalbahn liegen mit dem vorliegenden Papier zwei Unterhaltungskonzepte vor. Beide Konzepte zeigen auf, dass die Aartalbahn mit einer Summe von 1 Mio. € für die Wiederaufnahme musealer Verkehre ertüchtigt werden kann.

Im Konzept von ESWE Verkehr konnten im Vergleich zu den Kostenschätzungen der Jahre 2010 und 2011 von 4,2 Mio. € zwischen ESWE und NTB Kostensenkungen von 579 Tsd. EUR vereinbart werden. Diese beruhen auf echten Einsparungen (492 Tsd. €, darunter 382 Tsd. € durch den Verzicht auf das Abstellgleis 3 des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim) sowie auf 87 Tsd. € für zwischenzeitlich abgearbeitete Maßnahmen.⁵¹ Des weiteren wurden Maßnahmen im Umfeld des Bahnhofes Wiesbaden-Ost (gesamt 218 Tsd. €) aus der Priorität 1 in die Priorität 2 verschoben. Unter Verzicht auf das nicht zwingend notwendige Gleis 3 des Bahnhofes Wiesbaden-Dotzheim, gleichwohl unter Inkaufnahme einer erschwerten Betriebsabwicklung und eines Kostenrisikos aus dem Bahnübergang Wenzel-Jaksch-Straße, kann so auch im Konzept von ESWE Verkehr die Priorität 1 im Rahmen des gegebenen Kostenrahmens von 1 Mio. EUR verwirklicht werden.

⁵¹ Siehe auch Kapitel D.4, S. 11. Differenzen ergeben sich aus Rundungsfehlern sowie aus zwischenzeitlichen Preissteigerungen. Siehe dazu Kapitel F.4.2, S. 22. Die Preissteigerungen sind in der tabellarischen Übersicht im Kapitel F.1, S. 18 farblich markiert.

Gleichzeitig ergibt sich jedoch durch tatsächlich aufgelaufene und von ESWE Verkehr zusätzliche erwartete Preissteigerungen sowie aus ausgeplanten Maßnahmen ein Kostenrisiko. Somit besteht die ernsthafte Gefahr, dass in der Konzeption von ESWE Verkehr der gegebene Kostenrahmen von 1 Mio. € reell überschritten wird.

Die in § 4 des AEG normierte Verpflichtung der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes wird durch ESWE Verkehr konzeptionell durch Generalsanierungen beziehungsweise vollständige Neubauten, im Konzept von NTB und DME hingegen durch die Instandsetzung und Ertüchtigung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur realisiert.

Innerhalb des gesetzten Rahmens von 1 Mio. € gelingt dies im Konzept von ESWE Verkehr daher nur im Abschnitt der Priorität 1 (Wiesbaden-Dotzheim – Hahn-Wehen).

In der Konzeption von NTB und DME indes erscheint es wahrscheinlich, dass auch die Priorität 2 (Wiesbaden-Ost – Wiesbaden-Dotzheim) verwirklicht werden kann.

Eine Umsetzung der ESWE-Konzeption würde daher zur Folge haben, dass der als Museumseisenbahn betriebene Teil der Aartalbahn langfristig vom Netz der DB getrennt würde. Dies würde zwar kurzzeitig einen Museumseisenbahnbetrieb ermöglichen, mittel- bis langfristig jedoch ebendiesen vereiteln: Ohne Netzanbindung kann auf der Aartalbahn kein Dampflokbetrieb stattfinden, der langfristige Unterhalt der historischen Fahrzeuge ist ohne Netzanbindung erschwert bis unmöglich. Eine Steigerung der Attraktivität des Museumseisenbahnbetriebes durch die Andienung der Hauptbahnhöfe der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz und die Erschließung des Fahrgastpotentials der Stadt Mainz wäre undenkbar. Weiterführenden Maßnahmen zur Verbreiterung der Einnahmehasis der NTB – Fahrzeugvermietung, Ausbau des Chartergeschäftes, Bauzugdienst – wären nicht realisierbar.

Von den beiden vorliegenden Konzeptionen stellt das Konzept von NTB und DME demzufolge sowohl das günstigere, als auch das weitergehende Angebot dar. Die Umsetzung des ESWE-Konzeptes würde hingegen schwerwiegende Nachteile für die Aartalbahn zur Folge haben.

Die Umsetzung des Konzeptes von NTB und DME würde darüber hinaus die Aufwendungen der Landeshauptstadt Wiesbaden für den laufenden Unterhalt der Aartalbahn nachhaltig reduzieren und ESWE Verkehr von der Verwaltung der Aartalbahn entbinden. Auch ESWE Verkehr sieht nach eigenem Bekunden aus verkehrlichen Gründen keine Veranlassung zur Weiterführung der Betreiberfunktion der Aartalbahn. Im Falle eines entsprechenden Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung werde man einen Betreiberwechsel positiv begleiten.

Wiesbaden, 01.08.2012

I. Inhaltsverzeichnis

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

J. Glossar

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	Dieses Bundesgesetz bildet die Rechtsgrundlage für den Eisenbahnbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland. ⁵²
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen	Die BOA (genauer die BOA-Hessen) war das länderrechtliche Pendant zur →EBO, also das maßgebliche Regelwerk für Bau, Betrieb und Unterhalt von sogenannten Anschlussbahnen und für darauf fahrende Fahrzeuge. Die Aartalbahn wird bis heute faktisch als Anschlussbahn betrieben. Teile der BOA Hessen finden daher auch heute noch auf der Aartalbahn Anwendung.
DME	Deutsche Museumseisenbahn GmbH	Ein unter anderem auf museale Eisenbahnverkehre spezialisiertes →EVU aus Darmstadt. Die DME ist aus dem Eisenbahnmuseum Darmstadt Kranichstein hervorgegangen und die DME ist Partner der NTB.
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung Eisenbahninfrastruktur	Maßgebliches Regelwerk für Bau, Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen des Bundes und für darauf fahrende Fahrzeuge. ⁵³ Eisenbahnstrecken und alles, was sonst noch dazu gehört.
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Unternehmen, welches →Eisenbahninfrastrukturen betreibt und diese →EVUs zur Verfügung stellt.
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	Unternehmen, welches Fahrten auf fremden oder eigenen →Eisenbahninfrastrukturen durchführt.
HU	Hauptuntersuchung	§ 32 der → Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt alle sechs Jahre eine Hauptuntersuchung für alle Fahrzeuge vor. Diese darf bis zu zweimal um jeweils bis zu ein Jahr verlängert werden.
NTB	Nassauische Touristik-Bahn	
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	Personenverkehr als Teil des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Grundversorgung auf Straße, Schiene und Wasser im Nahbereich bezeichnet.
PBV	Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr der →StvV der Landeshauptstadt Wiesbaden	
RTKT	Rheingau-Taunus Kultur- und Tourismus GmbH	Marketing Agentur des Rheingau-Taunus-Kreises und damit Pendant zur Wiesbaden Marketing GmbH. Die Nassauische Touristik-Bahn ist Mitglied des Trägervereines und Gesellschafters der RTKT, dem Rheingau-Taunus Marketing e.V.
StvV	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden	

⁵² Siehe auch http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf.

⁵³ Siehe auch <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/ebo/gesamt.pdf>.

K. Anlagen

Anlagen

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

K.1 Anlage 1: Beschluss 0116 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 02.05.2012 (identisch mit Beschluss Nr. 0305 der StvV vom 21.06.2012)



Die Stadtverordnetenversammlung
- Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr -

Tagesordnung | Punkt 9.1 der öffentlichen Sitzung am 02. Mai 2012

Vorlagen-Nr. 12-F-33-0052

**Infrastruktur Aartalbahn
- Antrag der Fraktionen von CDU und SPD vom 24.4.2012 -**

Der Magistrat wird gebeten,

- 1.) die Unterstützungsleistung von 1.000 € monatlich bis Ende Juni 2012 weiterhin an den Verein Nassauische Touristik-Bahn e.V. (NTB) zu zahlen. Die diesbezüglichen Bemühungen des Oberbürgermeisters werden begrüßt.
- 2.) NTB aufzufordern, ein Konzept zu erarbeiten, aus dem hervorgeht, ob und wie die Aartalbahn mit einem Gesamtbetrag von 1 Mio. € (inklusive Herstellung der Brücke über die Flachstraße) für museale und touristische Zwecke wiederhergestellt werden kann.
- 3.) Dazu sind der NTB alle notwendigen Unterlagen (Bauwerksprüfungen, Kostenschätzungen, Gleismessprotokolle, Brückenbücher, etc.) zur Verfügung zu stellen.
- 4.) nach Vorlage eines schlüssigen Konzept, welches den oben genannten Anforderungen entspricht, dafür Sorge zu tragen, dass die Brücke über die Flachstraße nach dem ergangenen Planfeststellungsbeschluss wieder hergestellt wird (Beschluss 0321 der Stadtverordnetenversammlung vom 01. September 2011). Ideal ist eine Konstruktion, die auch künftigen Regionalbahnbetrieb zulässt.

Beschluss Nr. 0116

Der Antrag wird angenommen.

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
mit der Bitte um Kenntnisnahme
und weitere Veranlassung

Wiesbaden, .05.2012

Kessler
Vorsitzender

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre

K.2 Anlage 2: Generelle Überlegung zur Sanierung und Unterhaltung historischer Bahnanlagen und konkrete Beispiele

Die von ESWE Verkehr aufgelisteten Maßnahmen kommen in vielerlei Hinsicht einer *wünschenswerten* Generalsanierung einiger neuralgischer und seit mehr als zehn Jahren bekannten Schwachstellen der Aartalbahn nahe. Angesichts begrenzter Mittel stellt sich jedoch die Aufgabe, das *Wünschenswerte vom Machbaren zu trennen* und tatsächlich nur solche Maßnahmen umzusetzen, welche für einen Museumseisenbahnbetrieb und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit *tatsächlich unabdingbar* sind.

Die von ESWE Verkehr vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen dementsprechend in vielerlei Hinsicht den für reguläre Eisenbahninfrastrukturen geltenden Standards. Diese sind jedoch auch mit entsprechenden Kosten verbunden.

Museumseisenbahnen hingegen sehen sich vielfach gezwungen, mit weitaus niedrigeren Budgets zu wirtschaften. Die in § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes normierte Verpflichtung der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes sowie die allgemeine Verkehrssicherungspflicht wird daher vielerorts von Museumseisenbahnvereinen nicht durch aufwendige Neubaumaßnahmen oder Generalsanierungen sondern durch Reparaturen im Bestand gewährleistet.

K.2.1 Beispiel 1: Die Sanierung der Bahnübergänge „Rhein-Höhenweg“ und „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“

Übertragen auf ein konkretes Beispiel bedeutet dies, dass ESWE Verkehr einen während einer Bahnübergangs-Sanierung festgestellten Schienenbruch am Bahnübergang Rheinhöhenweg im Juni 2011 durch den Ersatz des Oberbaus auf einer Länge von 50 Metern unter Verwendung von teuren neuen Betonschwellen beheben ließ. Auch die übrige Bahnübergangsanlage wurde mit neuem Schotter, neuem Straßenbelag und drei neuen Entwässerungsgräben ausgestattet. Statt wie geschehen, mitten im Wald einen im Tagesdurchschnitt von maximal 10 Verkehrsteilnehmern befahrenen Bahnübergang für 40 Tsd. € von Grund auf zu sanieren, hätte sich eine typische Museumseisenbahn auf die Reparatur des eigentlichen Schienenbruchs, den Tausch einer Handvoll von Schwellen und die Sanierung der Kernzone des Bahnüberganges beschränkt.

Die NTB wäre in der Lage gewesen die Demontage der betroffenen Bauteile in ehrenamtlicher Arbeit durchzuführen.

Augenfällig ist zudem, dass die Breite des eigentlichen Bahnüberganges die Breite des anschließenden Weges deutlich überschreitet. Dasselbe Bild findet sich am Bahnübergang „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“ wieder: Auch hier ist der neue Bahnübergang wesentlich breiter als der unbefestigte Waldweg (siehe Abbildungen).



Abbildung 4: Der Bahnübergang „Nördlich Wenzel-Jaksch-Straße“ (km 8,5).



Abbildung 4: Der Bahnübergang „Rhein-Höhenweg“ (km 13,9).

K.2.2 Beispiel 2: Die unterlassene Sanierung des Bahnüberganges Wenzel-Jaksch-Straße

Abgesehen davon wäre es sinnvoll gewesen, statt zweier Waldweg-Bahnübergänge zunächst die Sanierung vielbefahrener Straßen-Bahnübergänge in Angriff zu nehmen. Beispielsweise hätte die in 2010 von der Landesstraßenbauverwaltung durchgeführte Generalsanierung der Wenzel-Jaksch-Straße zur Sanierung des dortigen Bahnüberganges genutzt und so zumindest die Kosten der Straßensperrung eingespart werden können. Stattdessen endet die erneuerte Fahrbahndecke der Wenzel-Jaksch-Straße heute dies- und jenseits der Verantwortungsgrenze der Eisenbahnanlage (siehe Abbildung).



Abbildung 5: Der Bahnübergang Wenzel-Jaksch-Straße (km 8,3)
Rechts und links des BÜ ist deutlich der Wechsel zwischen altem und neuem Straßenbelag zu erkennen.

K.2.3 Beispiel 3: Weichensanierung im Wiesbaden-Ost und in Hahn-Wehen

In der Kostenschätzung von ESWE Verkehr wird die Anschlussweiche im Bahnhof Wiesbaden-Ost (Weiche 485) als unabdingbare Maßnahme der Priorität 2 eingeordnet. Die Kosten der Maßnahme werden mit 200 Tsd. € beziffert. Die Überprüfung der Weiche durch die Nassauische Touristik-Bahn und eine Rücksprache mit der DB Netz AG hat ergeben, dass die Weiche für rund 5 Tsd. € ertüchtigt werden kann.

K.2.4 Beispiel 4: Sanierung Stützmauer oberhalb des Haltepunktes Chausseehaus (km 10,1)

In der Kostenschätzung von ESWE Verkehr wird die Stützmauer mit einem Finanzbedarf von 80 Tsd. € aufgeführt. Die Überprüfung der Mauer durch die Nassauische Touristik-Bahn hat ergeben, dass die großen Ausbrüche problemlos manuell korrigiert werden können und somit in den Bereich dessen fallen, was in NTB-Eigenarbeit erledigt werden kann.



Abbildung 6: Die Stützmauer bei km 10,1 vor der Instandsetzung durch die NTB

Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt und die wesentlichen Arbeitsabschnitte festgelegt. An zwei großen Ausbrüchen wurden die losen Steine komplett ausgeräumt sowie links und rechts die nach außen gedrückten Steine entfernt. Oberhalb der Mauerkrone wurden Büsche zurückgeschnitten und der nachdrückende Boden weggeschafft.

Anschließend wurden die ausgebauten Steine solide in der Flucht der Trockenmauer wieder aufgeschichtet und hinterfüllt. Überschüssiges Material wurde entfernt und abtransportiert.

Um die weitere Schädigung der einzelnen Steine durch Eis- und Wurzelsprengung zu reduzieren, wurde anschließend die über lange Jahre gewachsenen Moosschicht in Handarbeit abgekratzt.

Die beiden Fotos zeigen den Ursprungszustand mit dem großen Ausbruch direkt am Kilometerstein 10,1 in Streckenrichtung nach oben gesehen sowie die Ansicht des südlichen Mauerbereichs von oben blickend nach der Reparatur und dem Entfernen von Moos und Büschen.



Abbildung 7: Die Stützmauer bei km 10,1 nach der Instandsetzung durch die NTB

K.3 Anlage 3: Übernahme der Infrastruktur der Aartalbahn durch die Nassauische Touristik-Bahn und die Deutsche Museumseisenbahn

Bahnfahren im Stil der 50er Jahre