

Rheingau-Taunus setzt auf ein Ringbahnkonzept

Kreis schmiedet Plan B nach Ablehnung der Citybahn im Bürgerentscheid – Taunusstein priorisiert Verknüpfung in Wiesbaden Ost

Von unserem Mitarbeiter
Hans-Peter Günther

■ **Bad Schwalbach.** Nach der Ablehnung der Citybahn, welche die Kur- und Kreisstadt Bad Schwalbach und den Untertaunus mit den beiden Landeshauptstädten verbinden sollte, sind Alternativen gefragt. Bei einer Pressekonferenz am Freitag in der Kreisverwaltung stellten Landrat Frank Kilian (parteilos), Verkehrsdezernent Günter F. Döring (SPD) und die Bürgermeister von Taunusstein, Sandro Zehner (CDU) und Bad Schwalbach, Markus Oberndörfer (SPD) mögliche Varianten vor.

Aus Sicht des Rheingau-Taunus-Kreises wird eine „Aar-Taunus-

Ringbahn“ als „vielversprechende Alternative“ zur Diskussion gestellt, wie sie bereits bei den Planungen für eine erweiterte Stadtbahn genannt wurde. In der geänderten Variante möchte man die gesamte Aartalbahn von Diez aus mit einbeziehen, um auf der vorhandenen und nach wie vor gewidmeten Trasse in Wiesbaden den Hauptbahnhof zu erreichen. Die Züge sollen dann auf die Ländchesbahn überwechseln und bis nach Idstein durchgebunden werden. Um die erheblichen Kosten für elektrische Oberleitungen zu sparen, setzt man auf Triebwagen mit Brennstoffzellen, von denen der Rhein-Main-Verkehrsverbund bereits 27 Fahrzeuge für andere Tau-



Aus Sicht des Rheingau-Taunus-Kreises wäre eine „Aar-Taunus-Ringbahn“ von Limburg durch das Aartal nach Wiesbaden Hauptbahnhof und weiter über die Ländchesbahn nach Idstein eine gute Alternative zur abgelehnten Citybahn. Zum Einsatz sollen Triebwagen mit Brennstoffzellen kommen, die mit Wasserstoff betankt werden.

Foto: Hans-Peter Günther

Engagement im Hunsrück, aber Lethargie an der Lahn?

Für eine Reaktivierung der Hunsrück-Querbahn im Personen- und Güterverkehr setzen sich aktuell fünf Landräte zwischen Nahe, Rhein und Mosel mit einem Schreiben an Verkehrsminister Volker Wissing ein. Die rund 110 Kilometer lange Strecke, auf der seit 1976, beziehungsweise 1984 der Personenverkehr ruht, zweigt in Langenlonsheim von der Nahebahn ab und führt über Simmern bis Hermeskeil. Ab Dezember will ein Schweizer Verkehrsunterneh-

men mehrfach pro Woche Güterzüge, vor allem für die Holzindustrie einsetzen, was zu Bürgerprotesten führte. Da ein seit zehn Jahren laufendes Planfeststellungsverfahren zur Wiederaufnahme des Betriebes immer noch nicht abgeschlossen ist, setzen sich die Landräte nun gemeinsam für die Strecke ein.

Aus den Kreishäusern in Bad Ems und Limburg ist dagegen wenig Interesse für eine Reaktivierung der Aartalbahn zu verspüren, denn

nusstrecken bestellt hat. Zur Herstellung und Nutzung von Wasserstoff habe es bereits Gespräche mit

sowohl Landrat Frank Puchtler als auch sein Amtskollege Michael Köberle in Limburg wollen zunächst das Ergebnis der aktuellen Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Limburg – Bad Schwalbach abwarten. Der Bedeutung einer reaktivierten Aartalbahn für eine mögliche Entlastung der Bürger vom Schwerverkehr und die Chancen für den Tourismus auf hessischer und rheinland-pfälzischer Seite scheint man sich an der Lahn immer noch nicht bewusst zu sein. *hpg*

der Hochschule Rhein-Main und zum Aufbau von Tankstellen im Rheingau-Taunus-Kreis gegeben.

Die Möglichkeit zum Einsatz von batterie-elektrischen Triebwagen, die an allen Endbahnhöfen ihre Stromversorgung aus der vorhandenen Oberleitung entnehmen könnten, ist bislang ebenso wenig ein Thema, wie die direkte Durchbindung nach Mainz oder eine Flügelführung von Zügen, die entweder nach Mainz oder Wiesbaden und Idstein fahren könnten. Erhebliche Kostenersparnisse sieht man durch den Wegfall einer Umsteigestation im Bahnhof Bad Schwalbach, die Übernahme aller bereits erbrachten Planungsleistungen sowie der umfangreichen Flora/Fauna- und Baugrunduntersuchungen aus dem

Citybahnprojekt. Auch die Stadt Taunusstein hatte sich bereits früh Gedanken gemacht, sagte Bürgermeister Zehner, um bei einem Scheitern der Citybahn verkehrlich nicht vor einem Scherbenhaufen zu stehen. Bereits im Frühjahr 2020 wurde von der Planersoziätät Stadt.Mobilität.Dialog aus Dortmund ein Ideenpapier zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 und entsprechende Handlungsoptionen erstellt. Darin spielt vor allem der S-Bahnhof Wiesbaden Ost und die dort möglichen Verbindungen mit den S-Bahnen eine wichtige Rolle. Die Planer waren davon ausgegangen, dass die Gleise zwischen dem ehemaligen Haltepunkt Landesdenkmal und dem Hauptbahnhof bereits weitgehend abgebaut sind.

Da dies aber nicht der Fall ist, sondern nur rund 50 Meter Gleis und ein paar Weichenverbindungen fehlen, kann sich Zehner den Vorschlägen des Kreises anschließen.

Nach Aussagen von Verkehrsdezernent Döring sei jetzt zunächst die Bekanntgabe der gemeinsam von Hessen und Rheinland-Pfalz beauftragten Machbarkeitsuntersuchung für den Nordabschnitt bis Limburg zu erwarten. Die Sprecher von RMV und Zweckverband SPNV-Nord gehen allerdings davon aus, dass unter den veränderten Bedingungen zunächst eine Anpassung erforderlich ist, da sich mit dem fehlenden Anschluss an die abgelehnte Citybahn erhebliche Veränderungen ergeben haben.