

Die neuesten Nachrichten aus unserem Verein

## IN DIESER AUSGABE

### Fahrzeuginstandhaltung

Arbeiten an Fahrzeugen,  
Einführung des  
ECM System

### Streckeninstandhaltung

Zusammenführung  
Freischnitt & Gleisbau,  
Freischnitt ab 2021

### Veranstaltungen

Nacht der Bahnhofslichter,  
Sommerfest, Eröffnungszug,  
Nikolausexpress

### Sommerbahnhof

Restaurierung und  
Sanierung



Bild: Simon Bahner

## Neuigkeiten

Sehr geehrte Mitglieder,

nach knapp 15 Jahren möchten wir Euch wieder einen Newsletter zur Verfügung stellen. Da es bei uns nun stetig voran geht möchten wir diesen nun alle sechs Monate publizieren und dann auch auf unserer Website [www.aartal-bahn.de](http://www.aartal-bahn.de) bereitstellen. Wir haben im Folgenden verschiedene Neuigkeiten aus der letzten Zeit zusammengestellt und hoffen damit einen guten Überblick über unsere Arbeiten bieten zu können. Beim Zusammenstellen des Newsletters haben wir gemerkt, wie viel wir doch gemeinsam erreicht haben – gerade auch in der jüngsten Vergangenheit.

Wir hoffen, dass es für uns nun positiv weitergeht und freuen uns gemeinsam mit Euch auf das Jahr 2025!

Mit freundlichen Grüßen

Euer Vorstand der Nassauischen Touristik-Bahn e.V.



Bild: Thomas Forster

### Kla 03.0352

von Thomas Forster

Der Kla ist eines der wichtigsten Fahrzeuge bei den Streckenarbeiten. Er leistete von 2022 bis 2024 schwere Arbeit und musste am 06.06.2024 zu Revision („TÜV“ für Eisenbahnfahrzeuge). Nach der kompletten Zerlegung wurden einige Mängel festgestellt. Es mussten unter anderem neue Federn, ein neuer Luftbehälter, ein neues Steuerventil uvm. gekauft werden. In diesem Zuge wurde der komplette Wagen geschliffen, neu grundiert und in schwarz lackiert. Nach 4-monatiger Arbeit waren alle Arbeiten erledigt und der Kla ist seit 01.10.2024 wieder auf der Strecke unterwegs.



Bild: Thomas Forster

### Köf II 323 602-3

von Thomas Forster

Auch die kleine Köf ist wieder bei der NTB anzutreffen. 2008 verließ die Lok die NTB für einen Mieteinsatz in Straubing (Niederbayern), kehrte leider anschließend mit einem schweren Motorschaden zurück. Sie verbrachte einige Jahre bei der InfraServ Wiesbaden und wurde im Sommer 2020 zur „Historischen Eisenbahn Mannheim e.V.“ überführt, um sie dort komplett zu überholen. Der Motor wurde überarbeitet und die Lok komplett lackiert. Weitere Arbeiten wie Bremsrevision, Ultraschallprüfungen an Achsen und Zughaken durften auch nicht fehlen. Im Frühsommer 2022 erstrahlte die Lok noch ohne Revision und wurde bereits Probe gefahren. Am 03.07.2022 erhielt die Lok ihre Revision durch die Firma GfF Crailsheim. Am 09.07.2024 machte sich die Lok auf die Reise in ihre alte Heimat nach Wiesbaden. Seitdem ist die Lok bei unseren Streckenarbeiten anzutreffen.

### Wohn- und Werkstattwagen

von Thomas Forster

Die „Jugendgruppe“ übernahm die Fürsorge für diesen Wagen und richtete sich für Übernachtungen bei langen Arbeitswochenenden ein. Es wurde ein Holzofen eingebaut, um auch zur kalten Jahreszeit den Wagen nutzbar zu machen. Als positiver Nebeneffekt wird so auch Verwendung für das gesägte Holz der Streckenarbeiten gefunden. Des Weiteren wurde die Innenbeleuchtung des Wagens auf LED umgerüstet, um den Wagen für die Zukunft kosteneffizient zu machen. Der Wagen bekam im Sommer 2023 einen neuen ozeanblauen anstrich und wird im Sommer 2025 mit Aufschriften versehen.

### Dampflok 50 3576

von Thomas Forster

Unsere Dampflok wird aktuell optisch aufgearbeitet. Klaus Röhrich leitet diese immense Aufgabe federführend. Es sind bereits ein großer Teil des Führerstandes und des Führerhauses lackiert worden. Der Tender erstrahlt auf einer Seite bereits im neuen Glanz mit aktuellen Aufschriften.



Bild: Jan-Nikolai Kühnen

### Einführung des ECM-Systems

von Phillip Ludwig

Was ist das ECM-System? Das ECM System ist ein System, was in der Eisenbahnwelt die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen genauestens regelt und beim Einklang aller ECM-Positionen die Instandhaltung vereinfacht. Eigene Instandhaltungsregelwerke und Anweisungen gehören auch dazu. Dazu kommt jetzt auch, dass jeder Schritt in der Instandhaltung dokumentiert wird. Die einzelnen ECM-Positionen haben unterschiedlichste Funktionen. Die Erste Position, der ECM I, überwacht die Prozesse der anderen 3 ECM-Positionen. Der ECM II ist die Instandhaltungsentwicklungsfunktion und ist für die Erstellung von Regelwerken, Instandhaltungshandbüchern und -plänen zuständig und entwickelt diese stetig weiter. Die Position des ECM III ist die Fuhrparkmanagementfunktion, d.h. er regelt, wann Fahrzeuge zur Instandhaltung müssen, schreibt Außer- und Wiederinbetriebnahmen und Werkstattaufträge. Die letzte Position, der ECM IV, ist für die Ausführung der Werkstattaufträge zuständig und wird durch den Werkstattleiter unterstützt.

### Vandalismusschäden

von Thomas Forster

Auch dieses Jahr wurden wieder Fahrzeuge in Dotzheim durch Steinwürfe und vereinzelt Graffiti beschädigt. Zudem wurde in zwei Wagen eingebrochen. Durch Vereinskameraden vor Ort konnten diese schnell vertrieben werden. Um dem Vandalismus zu verringern, wurde am REWE ein Tor gebaut, welches nun den Zugang vom REWE-Parkplatz zur Ladestraße verhindert. Die Ladestraße und der Zugang von dort zum REWE-Parkplatz wurden gerne als Abkürzung von Jugendlichen und Erwachsenen genommen. Wir hoffen das diese Maßnahme nun Wirkung zeigt.

### SKL KLV53

Von Thomas Forster

Auch am SKL ist wieder ein Fortschritt zu sehen. Der Motor wurde überholt und der Rahmen des Fahrzeuges wurde bereits schwarz lackiert. Das Gehäuse des Führerhauses wird 2025 gesandstrahlt und aufgearbeitet. Vielleicht wird er dann wieder laufen.

### Pwghs 069-8

Von Thomas Forster

Als kleines Weihnachtsgeschenk kam am 18.12.2024 ein weiterer Pwghs 054 der Bauart B zu uns. Die Familie Forster kaufte den Wagen bei der Museumsbahn Hamm (MEH) und ließ ihn von einem belgischen Spediteur zur InfraServ Wiesbaden transportieren. Dort holte ihn die Mannschaft der NTB mit der Köf II ab. Als vorübergehende Heimat dient der Tunnel Biebricher Allee bei der Sektellerei Henkell. Hier wird er aufgearbeitet und dient als Lager für Materialien und Geräte für anstehende Strecken Arbeiten.



Bild: Sarah Eichinger

## Streckeninstandhaltung



## AG-Streckeninstandhaltung

von Thomas Forster

Die AG-Streckeninstandhaltung entstand aus den Arbeitsgruppen Freischnitt und Gleisbau. Um eine größere Gemeinschaft und organisatorisch besser geplante Arbeitseinsätze, traf der Vorstand diese sehr positive Entscheidung. Aktuell wird die Arbeitsgruppe von Phillip Ludwig geführt und arbeitet Hand in Hand mit der Aartalbahn Infrastruktur gGmbH zusammen, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen.

## Freigeschnittene Abschnitte

von Thomas Forster

Folgende Streckenabschnitte sind aktuell freigeschnitten:

Strecke 3504:

Wiesbaden Ost km -0,175 – Awanst Henkell km 2,39  
Awanst Henkell km 2,39 – EÜ Grundmühlweg km 3,390

Strecke 3500:

Landesdenkmal km 2,250 – Weiche 1 FW W\*<sup>1</sup> km 3,310  
FWD\*<sup>2</sup> km 6,06 – BÜ Straßenmühle km 4,45

## Gleisbau

von: Thomas Forster

Bei der Ertüchtigung unserer Gleisanlagen wurde einiges an Arbeit geleistet, so wurden auf dem Abschnitt Wiesbaden Ost – Wiesbaden Ost Henkell rund 50 Stahlschwellen getauscht. Im Bahnhof Dotzheim wurde die Weiche 8 angefangen zu sanieren, aus zeitlichen Gründen werden die weiteren Arbeiten auf 2025 verschoben. Dank der Firma AGT wurde das Gleis unter der Autobahnbrücke A66 (Salztalbachbrücke) nach Abschluss der Brückenarbeiten über unser Streckengleis, saniert. An der maroden Weiche 1 Waldstraße wurden, im Oktober 2024, von der Firma Gleiskraft in nur 3 Tagen alle Holzschwellen getauscht. Im Januar 2025 ist die Firma Gleiskraft nochmals unter der Autobahnbrücke A66 am Arbeiten, um abwassertechnische Restarbeiten zu erledigen.

\*1 Wiesbaden Waldstraße

\*2 Wiesbaden-Dotzheim

## Freischnitt 2021 - 2024

Von Thomas Forster

In den Jahren 2021 bis Ende 2024 wurden durch uns circa 5,5 km Strecke komplett, für Zugverkehr, freigeschnitten. Links und rechts vom Gleis wurde das nötige Lichtraumprofil und sogar auf etwa 5 Meter Breite freigeschnitten. Hierbei achten wir besonders auf geltendes Naturschutzrecht und angrenzende Nachbarschaften. Somit erfüllen wir die nötigen Anforderungen an die Betriebssicherheit und der Verkehrssicherungspflicht.

## LST, ehem. SigM

Von Thomas Forster

Die ehemalige Signal-Meisterei wurde in die Arbeitsgruppe LST (Leit- und Sicherungstechnik) umgewandelt. Die LST nimmt nach wie vor alle Arbeiten an Signalen, Bahnübergängen, Hektometertafeln und vielem mehr wahr. Auch dieser Arbeitsgruppe mangelt es nicht an Arbeit, da immer wieder Signale mit Graffiti besprüht oder gestohlen werden.



## Veranstaltungen



Bild: NTB

## Sommerfest 2024

von Elias Wingenfeld

Am 13. Juli 2024 war es wieder so weit: Im Rahmen unseres Sommerfestes öffneten wir für interessiertes Publikum unsere Türen. Neben der alljährlichen Ausstellung unserer Lokomotiven und Wagen, wurden auch fachkundige Führungen in das Stellwerk „Df“ und in den, in Sanierung befindlichen, Sommerbahnhof angeboten. Während für das leibliche Wohl bestens gesorgt wurde, gab es noch einige Oldtimer von verschiedenen Eigentümern zu bestaunen. Besonders ein Fahrzeug der Interessengemeinschaft Bahnbus e.V. und die Fahrzeuge der Feuerwehr sorgten für großes Aufsehen. Wer das rege Treiben auf dem Festgelände von oben erleben wollte, konnte mit einem Hubsteiger der Firma Blattwerk in luftiger Höhe schweben. Und wer die zugelegten Pfunde vom Grillstand wieder loswerden wollte, konnte sich sportlich an der Handhebeldraisine des Arbeitskreises Aartalbahn e.V. betätigen. Untermalt wurden die Feierlichkeiten durch lockere Blasmusik des Quartetts „Flaj“. Mit mehr als 700 Besuchern konnten wir das erfolgreichste NTB Sommerfest bisher durchführen. Wir bedanken uns bei den zahlreichen Besuchern, dem Herrn Oberbürgermeister Mende und vor allen unseren engagierten Mitgliedern, ohne die solche ein Fest nicht möglich gewesen wäre.

## Nacht der Bahnhoftlichter

von Elias Wingenfeld

Auf der Suche nach einer neuen Veranstaltungsidee schlug eines unserer Mitglieder vor, die auf dem Freigelände stehenden Fahrzeuge bunt zu beleuchten, um eine kleine gemütliche Atmosphäre für die Besucher zu ermöglichen. Daraus entstanden ist schließlich die „Nacht der Bahnhoftlichter“. Durch eine Handvoll engagierter Mitglieder konnte also aus der Idee eine großartige Veranstaltung inszeniert werden. Neben dem Ideengeber besorgte ein weiteres Mitglied die passende Veranstaltungstechnik, wieder andere organisierten die Bewirtschaftung und die Außentische. Am 17.02.2024 luden wir also interessierte Besucherinnen und Besucher dazu ein mit uns einen gemütlichen Abend zu verbringen. Neben den zahlreichen Fotomotiven, die unsere bunten Ausstellungsstücke boten, wurden noch kleine Stellwerks- und Fahrzeugführungen angeboten. Nach einem erfolgreichen Abend stand für uns also fest: Diese Veranstaltung hat Wiederholungsbedarf!



Bild: NTB



Bild: Simon Bahner

### Eröffnungszug 03.11.2024

von Christoph Schulz

Am Sonntag, den 03.11.2024, wurde ein historischer Moment für unseren Verein gefeiert: Der erste mit Personen besetzte Sonderzug seit 15 Jahren fuhr auf der Aartalbahn in Wiesbaden Ost ein. Der Zug bestand aus einer Dampflokomotive, einem Güterwagen, drei Reisezugwagen und einer Diesellokomotive. Trotz anfänglicher Probleme, wie einer Verzögerung aufgrund der blockierten Diesellokomotive in Hanau, startete der erste Zug schließlich mit etwa 30 Minuten Verspätung.

Der Zug fuhr auf der Strecke bis zum vorläufigen Endpunkt der Aartalbahn und setzte die Fahrt dann in den Anschluss der Sektkellerei Henkell fort, wo die Fahrgäste im Marmorsaal ein Glas Sekt erhielten. Der Oberbürgermeister von Wiesbaden, Gert-Uwe Mende, sowie der Verkehrsdezernent Andreas Kowol sprachen bei dieser Gelegenheit und betonten die Bedeutung der Aartalbahn für die Region.

Der Vorsitzende des Vereins, Andreas Forster, dankte den Unterstützern und kündigte an, dass der nächste Abschnitt bis zur Waldstraße bereits in Arbeit ist. Das Ziel bestehe darin, bis 2026, zum 40-jährigen Jubiläum des Vereins, den Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim zu erreichen.

Der Sonderzug pendelte später zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und der Sektkellerei Henkell über Rüsselsheim. Alle Züge waren ausverkauft und zahlreiche Schaulustige verfolgten das Ereignis entlang der Strecke.

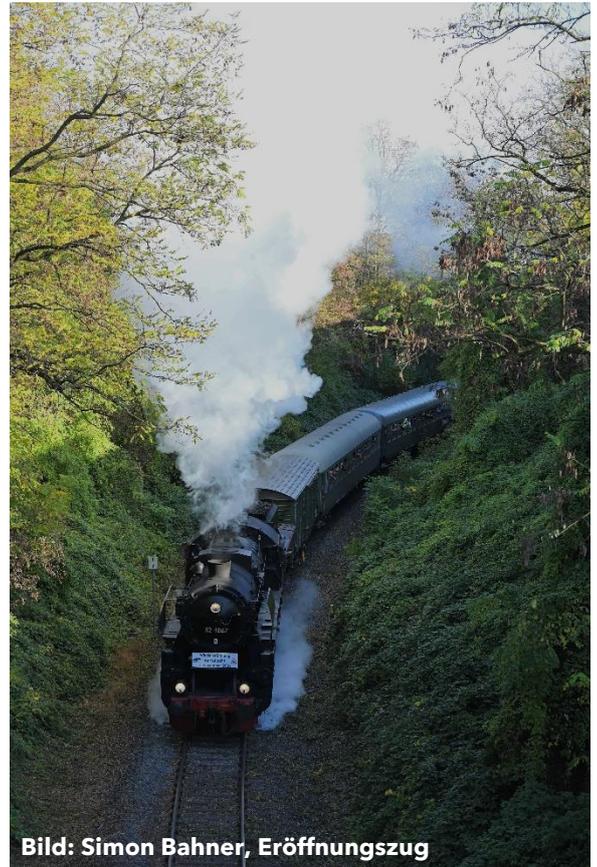


Bild: Simon Bahner, Eröffnungszug

### Nikolausexpress 2024

von Thomas Forster

Auch in diesem Jahr veranstaltete die NTB ihren jährlichen Nikolausexpress nach Idstein. Gezogen von der Dampflokomotive 52 4867, der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V., fuhr der Zug wie gehabt um 10:00, 13:00 und 16:00 Uhr. Am Schluss des Zuges fuhr eine Diesellokomotive der Baureihe 218 mit, um die betriebliche Wende des Zuges zu vereinfachen. Im Zug wurden die Kinder vom Nikolaus überrascht und erhielten ein kleines Säckchen mit Leckereien. Unsere Gastro-Teams verkauften im Zug Glühwein, Getränke und Brezeln. Das Gastro-Team in Idstein verkaufte, neben den Getränken und Brezeln, heiße Würstchen im Brötchen.

Alle drei Züge waren, wie die Jahre zuvor auch, ausverkauft.

# VERANSTALTUNGEN 2025



15.02.

**NACHT DER  
BAHNHOFSLICHTER**

AB 17:00UHR

**HENKELL  
SEKTTAG\***

\*Unter Vorbehalt

10.05.



**WEITERE  
INFORMATIONEN**

**SOMMERFEST**

11:00-17:00 Uhr

05.07.



14.09.

**TAG DES  
DENKMALS**

KARTENVORVERKAUF NIKOLAUSEXPRESS

**NIKOLAUS-  
EXPRESS\***

\*Unter Vorbehalt

06.12.





## Rettung und Sanierung des Sommerbahnhofes

von Christoph Schulz

Der Sommerbahnhof in Wiesbaden-Dotzheim, 1888 erbaut, ist ein bedeutendes Fachwerkgebäude und Teil eines denkmalgeschützten Ensembles. Zunächst als Empfangsgebäude für die Aartalbahn genutzt, wurde es später für verschiedene Zwecke, darunter als Lager und Materialschuppen, sowie als Betriebsräume für die Nassauische Touristik-Bahn (NTB), umfunktioniert.

Im Jahr 2019 wurde das Gebäude durch den WIM-Liegenschaftsfonds entmietet und war aufgrund jahrelanger Vernachlässigung stark beschädigt. Der WIM-Liegenschaftsfonds plante den Abriss, doch ein Gutachten stellte fest, dass die Grundsubstanz des Gebäudes noch stabil war, was eine Sanierung ermöglichte.

Die Aartalbahn Infrastruktur gGmbH übernahm daraufhin das Gebäude und schloss einen langfristigen Pachtvertrag mit dem WIM-Liegenschaftsfonds.

Die folgenden Sanierungsarbeiten umfassten die Reparatur und den Austausch beschädigter Bauteile, wie z. B. die Erneuerung des Dachs, das Abdichten von Fenstern und Wänden sowie die Installation von Dämmmaterialien. In mehreren Etappen, darunter auch durch das Engagement von Unternehmen wie ESWE Versorgung AG und durch Wiesbaden Engagiert, wurden sowohl größere als auch kleinere Projekte durchgeführt, wie etwa die Einbringung neuer Fenster, einziehen von Wänden oder der Ausbau von Räumen.

Zukünftige Nutzung:

Das Gebäude soll künftig in verschiedene Bereiche unterteilt werden:

- Der vordere Bereich wird als Museum genutzt.
- Der mittlere Bereich ist für die AG LST ehem. SigM, ein Lager und Umkleieräume vorgesehen.
- Der hintere Teil wird als Schreinerei dienen.

Diese Nutzung soll sowohl die historische Bedeutung des Gebäudes bewahren als auch eine moderne, funktionale Nutzung ermöglichen.





## Wie geht es mit der Aartalbahn weiter?

von Dirk Bullmann, Charles Eby und Marcus Giebeler

Am 03. November 2024 ging für die NTB ein lang gehegter Traum in Erfüllung: Erstmals seit 2009 konnte - wenn auch nur auf einem symbolischen allerersten Stück - wieder ein Zug auf der Aartalbahn fahren. Für die Nassauische Touristik-Bahn endet damit fast auf den Tag genau eine mehr als fünfzehnjährige Durststrecke. Diese begann am 20. November 2009 mit dem Anprall eines LKWs an die Eisenbahnbrücke in der Flachstraße und hat seitdem viele, viele dramatische Wendungen genommen.

Grundlage für diesen Erfolg ist die bereits im Jahr 2013 mit der Landeshauptstadt Wiesbaden getroffene Vereinbarung, dass die NTB die Betreiberverantwortung für die Strecke übernimmt. Seinerzeit wurde zu diesem Zweck die gemeinnützige Aartalbahn Infrastruktur gGmbH als 100%tige Tochter der NTB ins Leben gerufen. Nachdem der ursprüngliche Plan sowohl wegen des zwischenzeitlichen Anlaufes der Stadt Wiesbaden für die Errichtung einer CityBahn aber auch wegen eigener Fehleinschätzungen zunächst ins Stocken geraten war, konnte das Projekt im Jahr 2020 wieder Fahrt aufnehmen. Mit großer finanzieller Unterstützung der Stadt Wiesbaden ist es uns seitdem in ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit gelungen, die nötigen Strukturen aufzubauen und zugleich den allerersten Abschnitt der Aartalbahn zwischen dem Bahnhof Wiesbaden Ost und dem Gleisanschluss der Sektkellerei Henkell (Awanst Wiesbaden Ost Henkell) wieder fit zu machen.

Um die Arbeit der Aartalbahn Infrastruktur verstehen zu können, ist zunächst ein Blick ins Gesetz, genauer gesagt auf die Paragraphen 6 und 7f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich: § 6 AEG fordert, dass das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (in unserem Fall also die Aartalbahn Infrastruktur) zunächst bei der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde (in unserem Fall die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) im Regierungspräsidium Darmstadt) eine sogenannte „Unternehmensgenehmigung“ beantragen muss.

Die LEA prüft hier jeweils, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) über die notwendigen fachlichen und organisatorischen Strukturen verfügt, also z. B. einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt und ob es eine ausreichend große Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat. Vor allem jedoch gilt es festzustellen, ob das jeweilige EIU „finanziell ausreichend leistungsfähig“ ist, um die für die Inbetriebnahme notwendigen Arbeiten leisten und über einen Zeitraum vom mindestens 60 Monaten einen Betrieb gewährleisten zu können. Diese Prüfung erfolgt abschnittsbezogen, ist also für jedes Teilstück zu wiederholen.

Sobald diese Genehmigung vorliegt, darf mit den Arbeiten begonnen, umgangssprachlich wird diese Genehmigung daher gerne auch als „Bauzugenehmigung“ bezeichnet.

Wenn dann alle Arbeiten abgeschlossen wurden, ist wiederum – hier jedoch nur einmalig pro Strecke – eine Genehmigung nach § 7f AEG notwendig. Dabei gilt es durch die LEA zu prüfen, ob alle Arbeiten ordnungsgemäß abgeschlossen wurden und alle Sonstigen Voraussetzungen, z. B. interne Regelungen zu Betriebsabläufen, vorliegen.

Um dieses recht komplexe Verfahren halbwegs überschaubar zu gestalten, haben wir uns für möglichst kleine Antragsschritte entschieden. Die Aartalbahn Infrastruktur hat daher am 17.11.2020 einen Antrag nach § 6 AEG für den Abschnitt Wiesbaden Ost bis zur Awanst Henkell gestellt. Die Genehmigung wurde am 16.07.2021 erteilt. Nachdem in diesem Abschnitt die notwendigen Arbeiten durchgeführt worden waren (im Wesentlichen Freischnitt, Sanierung der Brücken Salzbach und Mainzer Straße sowie Schwellenwechsel im Schutzgleis der Awanst Henkell) wurde am 10.10.2023 die Genehmigung nach § 7f AEG beantragt und am 18.09.2024 erteilt.

Parallel dazu haben wir am 06.11.2022 einen Antrag nach § 6 AEG für den Streckenabschnitt zwischen der Awanst Henkell und der Haltestelle Wiesbaden Waldstraße gestellt und am 20.08.2024 die entsprechende Genehmigung erhalten. Seitdem sind auch in diesem Abschnitt die Arbeiten im vollen Gange: Bereits vollständig saniert wurde die Weiche 1. Die Arbeiten am Bahnsteig sind derweil noch am Laufen.

# Aartalbahn Infrastruktur gGmbH

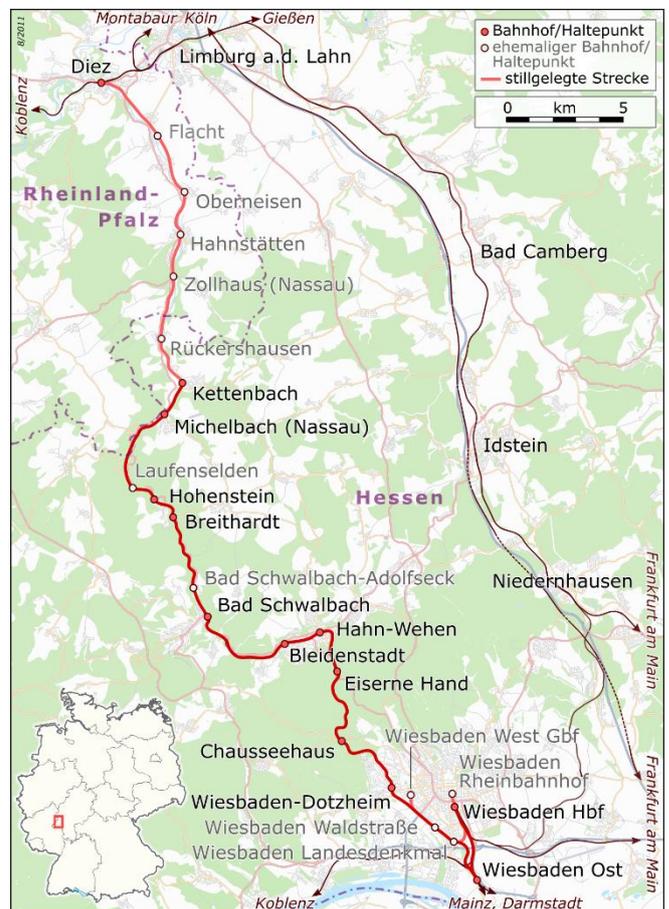
Um keine Zeit zu verlieren, haben wir zudem am 10.11.2024 einen weiteren Antrag nach § 6 AEG, dieses Mal für den Abschnitt zwischen der Haltestelle Wiesbaden Waldstraße und dem Bahnhof Wiesbaden Dotzheim gestellt. Mit etwas Glück hoffen wir diesen Abschnitt im Spätherbst 2026 in Betrieb nehmen zu können. Da jedoch der genaue Umfang der notwendigen Arbeiten erst nach einem vollständigen Freischnitt festgelegt werden kann, ist diese Zeitplanung noch mit sehr viel Vorsicht zu genießen.

Möglich war und ist alles dies nur durch die großzügige finanzielle Unterstützung der Landeshauptstadt Wiesbaden. Diese hat der Aartalbahn Infrastruktur für die Inbetriebnahme der denkmalgeschützten Aartalbahn neben einem Betriebskostenzuschuss ein Investitionsprogramm von 600 Tsd. EUR zur Verfügung gestellt. Nachdem dieses in 2024 nur vollständig „abgearbeitet“ wurde, wurde uns für die Jahre 2025 bis 2027 ein neuerliches Investitionsprogramm von insg. 1 Mio. EUR zugesagt. Dieses Engagement der Stadt Wiesbaden ist in dieser Form deutschlandweit einmalig und verdient allerhöchste Anerkennung und Dank!

Aus den obigen Zeitabläufen der Genehmigungen ist ersichtlich, dass die Zusammenarbeit zwischen der Aartalbahn Infrastruktur und der Landeseisenbahnaufsicht nicht ganz reibungslos ist, insb. wenn man berücksichtigt, dass es sich nur um 2,39 km bzw. 0,98 km lange Teilabschnitte handelte. Nach dem für viele Themen zwischenzeitlich eine mühsame Übereinkunft erzielt werden konnte, ist bis zuletzt im Wesentlichen strittig, ob künftig für jeden Abschnitt der Aartalbahn eine Genehmigung nach § 7f AEG bei der LEA beantragt werden muss (Rechtsauffassung der LEA) oder ob dies nur einmalig notwendig ist (Rechtsauffassung der ATB Infrastruktur). Wir stützen unsere Rechtsauffassung auf den Wortlaut des Gesetzes, wonach nur „die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt“, einer Genehmigung nach § 7f AEG bedarf. Da wir der Ansicht sind, dass der Streckenabschnitt zwischen der Awanst Henkell und der Haltestelle Wiesbaden Waldstraße sehr wohl unmittelbar an den Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Wiesbaden Ost und dem Awanst Henkell angrenzt, sehen wir dies als erfüllt an.

Um für künftige Antragsverfahren in diesem Punkt Klarheit zu erhalten, damit es also künftig etwas schneller gehen kann, haben wir uns daher entschlossen, diese Frage nun verwaltungsgerichtlich klären zu lassen.

Unser Dank gilt an dieser Stelle neben der Landeshauptstadt Wiesbaden den vielen Helfern der NTB, die diese Erfolge mit unzähligen unermüdlischen Stunden ehrenamtlicher Arbeit möglich gemacht haben. Ohne Euch wäre dies nicht möglich gewesen.



Quelle: Wikipedia



Bild: Simon Bahner

## Helfende Hände gesucht

von Christoph Schulz

Jeder weiß, Ehrenamt lebt von dem Engagement vieler Personen.

Die Nassauische Touristik-Bahn e.V. betreibt in Zusammenarbeit mit der ebenfalls gemeinnützigen Aartalbahn Infrastruktur gGmbH die Aartalbahn. Um dieses Projekt, welches wahrlich kein kleines ist, weiterleben zu lassen, benötigt der Verein viele helfende Hände.

Sei es bei der Sanierung des Sommerbahnhofes, der Instandsetzung der Aartalbahn, des Helfens bei den Veranstaltungen, überall wird dankend Unterstützung angenommen!

Es werden keinerlei Vorkenntnisse benötigt, lediglich etwas Zeit.

Gemeinsam für die Reaktivierung der Aartalbahn!

Infos gibt es unter: [ntb@aartalbahn.de](mailto:ntb@aartalbahn.de)

## UNSERE GESCHICHTE



**1986:** Gründung des Vereins und Ausbau des Streckennetzes bis Hohenstein.

**2009:** Einstellung des Betriebs aufgrund von Anfahrtschäden an der Brücke Flachstraße.

**2021:** Erhalt erster Bauzuggenehmigung bis zur Sektellerei Henkell [km 2,39]

**2024:** Wiedereröffnung der Aartalbahn auf dem ersten Teilstück von Wiesbaden-Ost bis zur Sektellerei Henkell



## Impressum

### Herausgeber:

Nassauische Touristik-Bahn e.V.  
Moritz-Hilf-Platz 2  
65199 Wiesbaden

### Gestaltung:

Phillip Ludwig  
Moritz-Hilf-Platz 2  
65199 Wiesbaden

### Redaktion:

Dirk Bullmann, Charles Eby,  
Thomas Forster, Marcus Giebeler,  
Phillip Ludwig, Christoph Schulz,  
Elias Wingenfeld

Moritz-Hilf-Platz 2  
65199 Wiesbaden