



Niederschrift

über die Sitzung

des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden

am 22.06.2017

Teilnehmer

Landeshauptstadt Mainz

Oberbürgermeister Michael Ebling, Vorsitz

Mitglieder/Vertretungen:

Sylvia Köbler-Gross, StRM
Martina Kracht, StRM
Dr. Christian Moerchel, StRM
Christine Pohl, StRM
Jasper Proske, StRM
Norbert Solbach, StRM

Verwaltung:

Beigeordnete Katrin Eder, Dezernentin für Umwelt, Energie, Grün und Verkehr
Petra Henkel – Büro des Oberbürgermeisters
Christian Kron – Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen
Horst Maus – Beauftragter für AKK-Angelegenheiten
Dr. Stephan Kerbeck – Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen
Hans Schiller – Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen

Landeshauptstadt Wiesbaden

Oberbürgermeister Sven Gerich, stellvertr. Vorsitz

Mitglieder/Vertretungen:

Rainer Schuster, Stadtrat
André Weck, Stadtverordneter
Ronny Maritzen, Stadtverordneter
Fredy Mensching, Stadtverordneter
Hartmut Bohrer, Stadtverordneter
Dr. Klaus-Dieter Lork, Stadtverordneter

Ortsbeiräte:

Christa Gabriel, Ortsvorsteherin Kastel
Stephan Lauer, Ortsvorsteher Kostheim
Rainer Meier, Ortsvorsteher Amöneburg

Verwaltung:

Stadtrat Andreas Kowol, Dezernent für Umwelt und Verkehr
Ann-Kathrin Staßen, Pressereferat
Ursula Powilat, Büro des Magistrats

Gäste:

Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin, ESWE-Verkehr
Michael Kraus, Projektteam Citybahn
Eva Kreienkamp, Geschäftsführung Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Jochen Erhof, Geschäftsführung Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Tagesordnung (öffentlich):

1. Informationen zu den Planungen der City-Bahn Wiesbaden - (Mainz) durch die Stadt Wiesbaden
2. Verschiedenes

Herr Oberbürgermeister Ebling begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung um 20:00 Uhr. Einwendungen gegen die Tagesordnung werden nicht geltend gemacht. Die Öffentlichkeit wird hergestellt.

TOP 1: Informationen zu den Planungen der City-Bahn Wiesbaden-(Mainz) durch die Stadt Wiesbaden

Herr Oberbürgermeister Ebling bedankt sich bei Herr Oberbürgermeister Gerich, Herrn Zemlin und Frau Kreienkamp für die Bereitschaft, dem Städteausschuss den Planungsstand des Projektes City-Bahn Bad Schwalbach-Wiesbaden-(Mainz) vorzustellen. Dadurch könnten sich insbesondere die Mainzer Teilnehmer erstmalig ein Bild aus erster Hand machen. In der wachsenden Rhein-Main-Region müsste die Mobilität der Zukunft gesichert werden. Das Projekt der Landeshauptstadt Wiesbaden trage hierzu erheblich bei. Mainz hat in der Vergangenheit die Straßenbahnen erhalten sowie aktuell die „Mainzelbahn“ gebaut und begegne dem Wiesbader Vorschlag, die City-Bahn bis zur Universität/Hochschule Mainz zu verlängern, mit großer Offenheit.

Für Herrn Oberbürgermeister Gerich ist das Projekt aus der Erkenntnis und Notwendigkeit heraus entstanden, dass Wiesbaden den steigenden Mobilitätsbedarf in größer werdenden Städten aus Kapazitäts- und Immissionsgründen nicht mehr mit Bussen bewältigen kann. Er erklärt, dass das Projekt mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten von der Bürgerinformation bis zu den Gremienbeschlüssen umfassend auf allen Ebenen beraten wird.

Herr Prof. Zemlin und Frau Kreienkamp stellen die Grundzüge der Citybahnplanungen vor (siehe Anlage 1). Sie sind Teil eines umfassenden Umbaus der Verkehrsbetriebe zu Mobilitätsdienstleistern und eine der Säulen eines emissionsfreien und leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Entscheidung der Verkehrsbetriebe und der Stadt Wiesbaden für die City-Bahn beruhe darauf, dass die Mobilitätsnachfrage steigen wird, ein funktionsfähiger ÖPNV ein wesentliches Attraktivitätskriterium von Städten und Regionen sei, Straßenbahnen eine bis zu viermal größere Beförderungskapazität als Busse hätten und Mainz einen Betriebshof und die Planungs- und Betriebskompetenz für dieses Verkehrsmittel hätte.

Mittlerweile hat die Stadt Bad Schwalbach einer Einbeziehung in das Netz zugestimmt. Das Hessische Finanzministerium wird 15% der Planungskosten übernehmen und vom Bund gibt es die Zusage, das Projekt in die Fortschreibung der Projektliste des Gemeindeverkehrsfinan-

zierungsgesetzes aufzunehmen. Mit dem rheinland-pfälzischen Innenministerium sind erste Gespräche geführt worden. Wiesbaden bzw. das Projektteam City-Bahn würden dabei im Vorgriff auf entsprechende Gremienentscheidungen immer für Mainz mitverhandeln. Derzeit ist ein Baubeginn für 2019 und die Inbetriebnahme des ersten Teilabschnittes für 2022 vorgesehen. Erster und wichtigster Teilabschnitt im verkehrlichen wie wirtschaftlichen Sinne soll dabei die Strecke Mainz-Wiesbaden (Hochschule) sein. Die Bauarbeiten sollen dabei in zwei Richtungen von der Theodor-Heuss-Brücke aus starten.

Weiterführende und laufende Informationen sind unter www.eswe-verkehr-verbindet.de abrufbar.

Herr Oberbürgermeister Gerich beschreibt den Zeitplan als ambitioniert, aber notwendig im Sinne der Zielsetzung. Herr Oberbürgermeister Ebling ist überrascht mit Rückblick auf den Zeitkorridor, den Planung und Bau der Mainzelbahn beanspruchten und verweist auf die erforderlichen Verfahrensschritte. Herr Prof. Zemlin erläutert, dass der vorgelegte Zeitplan als Maximalwunsch zu verstehen ist, aber mit der konstruktiven Zusammenarbeit aller (Bund/Länder/Verkehrsbetriebe) umsetzbar sei. Frau Kreienkamp ergänzt, dass die Mainzer Verkehrsbetriebe mit dem Bau der Mainzelbahn eine große Planungs- und Umsetzungskompetenz erworben haben und mit dem Projektleiter Michael Kraus einen erfahrenen Planer in das Projektteam Citybahn entsenden würden.

Auf Frage von Frau Kracht nach der Möglichkeit der staufreien Überfahrt über die Theodor-Heuss-Brücke, erklärt Herr Prof. Zemlin, dass nach dem heutigen Stand entweder eine ampelgesteuerte Lösung oder die Reservierung von zwei Fahrspuren in Frage komme. Eine Herausforderung sei zudem die Überführung der Brückenköpfe. Die detaillierten Streckenführungen würden nach der umfassenden Öffentlichkeits- und Gremienbeteiligung festgelegt. Frau Dr. Pohl fragt nach der Streckenführung in Mainz. Frau Kreienkamp erläutert, dass die MVG Gesellschafter der City-Bahn werden wird und die Planung gemeinsam bearbeitet würde. Im zeitlichen Einklang könnten im Herbst erste belastbare Ergebnisse zu den Mainzer Streckenvorschlägen zusammen mit der von Herrn Prof. Zemlin beschriebenen Kosten-Nutzen-Analyse vorliegen und diskutiert werden.

Herr Mensching warnt davor, das Projekt als alternativlos zu bezeichnen, da die Wirtschaftlichkeit noch nicht bewiesen und die gesamte Verkehrstechnik im Umbruch ist. Er sei noch nicht davon überzeugt, dass die City-Bahn die beste Lösung zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage ist.

Herr Oberbürgermeister Ebling pflichtet dem Grundsatz „Wissen geht vor Glauben“ bei. Die Machbarkeit des Projektes müsse belegt werden. Dabei wird die Organisation der Mobilität der Zukunft zur Gemeinsamkeit zwischen den beiden Städten und in der Metropolregion führen. Ein Anfang sei mit der Beschaffung der Busse mit Wasserstoffantrieb gemacht.

Herr Oberbürgermeister Gerich betont, dass es natürlich eine breite und wichtige Diskussion geben wird, dass dabei aber auf eine tragfähige mehrheitliche Entscheidung hingearbeitet werden muss.

Herr Stadtrat Kowol bekräftigt die Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die eine Bürgerinformation und eine Bürgerbeteiligung mit allen Grundlagen des Projekts bezüglich Qualität, Strecke, Kosten, Nutzen und Betroffenheiten vorsieht.

Herr Prof. Zemlin beantwortet die Frage von Herrn Maritzen nach der Wagenbreite, dass sowohl Wagen mit 2,6 m als auch 2,65 m auf den neuen Mainzer Streckenabschnitten fahren können. Daran kann man sich beim Gesamtausbau orientieren. Er sieht auf Fragen von Herrn Dr. Lork und Herrn Proske die Spurweite von einem Meter als Vorteil im städtebaulichen wie im trassenrechtlichen Sinne, weil dann die Bahnunternehmen nicht auf die nach EU-Recht notwendigerweise für alle Betreiber offenen Trassen zurückgreifen könnten.

Herr Oberbürgermeister Ebling schließt die Aussprache mit dem Hinweis, sich nicht in Details zu verlieren, bevor die Grundlagen erarbeitet sind.

TOP 2: Verschiedenes

Zu diesem Punkt gibt es keine Wortbeiträge.

Herr Oberbürgermeister Ebling schließt die Sitzung um ca. 21:00 Uhr mit der Einladung zu einem Ausklang mit Imbiß und Getränken.



.....
Vorsitz
Michael Ebling
Oberbürgermeister



.....
Schriftführung
Hans Schiller
Amt für Stadtentwicklung, Statistik
und Wahlen

CityBahn Mainz – Wiesbaden

Städteausschuss am 22. Juni 2017
Eva Kreienkamp, Hermann Zemlin



Landeshauptstadt
Mainz



Unser Auftrag als Verkehrsunternehmen der Städte Mainz und Wiesbaden

Unser politischer Auftrag ist:

- möglichst vielen Mitbürgerinnen und Mitbürgern
- möglichst umweltfreundlich und mit
- möglichst hoher Qualität in
- möglichst vielen denkbaren Situationen

Mobilität anzubieten, ohne dass sie unbedingt mit einem PKW fahren müssen.

Daraus entstehen folgende Schwerpunkte und Zielsetzungen für die Verkehrsunternehmen

ESWE Verkehr:

1. Umfassender Mobilitätsdienstleister
2. Betreiber eines emissionsfreien ÖPNV

MVG:

Geschäftsfelder Energie, smart cities, smart housing und Quartiersmanagement wachsen unter dem Dach der Digitalisierungstransformation zusammen und fordern damit zwangsläufig weitere Elektromobilitätsangebote.

Zielsetzung: umfassende Mobilitätsdienstleister

Immer mehr Menschen schätzen und nutzen den ÖPNV immer öfter. Sie erwarten regionsübergreifende, intelligente Verkehrsangebote.

Ihnen müssen wir neben dem hochwertigen ÖPNV auch dann Angebote machen, wenn das ÖPNV-Angebot nicht passt, z. B.

- Anrufsammeltaxi
- Fahrradvermietssystem
- CarSharing
- Taxivermittlung

Zielsetzung „Emissionsfreier ÖPNV“

Die Zielsetzung „Emissionsfreier ÖPNV“ hat drei tragende Säulen:

1. CityBahn dort, wo der Busverkehr die steigenden Fahrgastzahlen nicht mehr bewältigen kann.
2. Batterie-betriebene E-Busse dort, wo ihr Einsatz trotz der begrenzten Reichweite wirtschaftlich ist.
3. Brennstoffzellenbusse dort, wo die Reichweite der batterie-betriebenen E-Busse für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreicht.

Warum brauchen wir eine CityBahn?

1. Mainz und Wiesbaden bilden eine Metropolregion, die zusammenwächst, und dafür ist die CityBahn eine perfekte Verbindung.
2. Der ÖPNV wächst jährlich (Wiesbaden 4%, Mainz 1-2%) und Busse sind am Limit. Sie verstopfen die Innenstädte und emittieren Feinstaub ohne Ende.
3. Investoren halten den Schienenverkehr für ein ganz wesentliches Ansiedlungskriterium. Zuzüger*innen bewerten die Attraktivität ihres Wohnorts auch nach Erreichbarkeit mit Tram, CityBahn, Straßenbahn etc.

Warum brauchen wir eine CityBahn?

4. Die CityBahn kann bei gleichem Takt viermal so viele Menschen befördern, sie entlastet den übrigen Verkehr und ist durch einen eigenen Gleiskörper zuverlässig und schnell.
5. Mainz hat ein Straßenbahnnetz (30 km) und einen Betriebshof mit der nötigen Kompetenz, deshalb ist eine gemeinsame Nutzung ein deutliches Zeichen für interkommunale Zusammenarbeit und gemeinsame Zukunftssicherung im Städtekonzert der Rhein-Main-Metropolregion.

Strecke und erste Kostenschätzung

Die Baukosten für die Gesamtstrecke Bad Schwalbach – Wiesbaden – Mainz werden (Stand 2016) auf ca. 305 Mio. Euro, zzgl. 20 % Baunebenkosten, geschätzt. Die Strecke verteilt sich auf vier Abschnitte:

1. Bad Schwalbach – Wiesbaden Simeonhaus (15,0 km) 70 Mio. €
2. Wiesbaden Simeonhaus – Wiesbaden Hochschule (4,7 km) 52 Mio. €
3. Wiesbaden Hochschule RheinMain – Brückenkopf Theodor-Heuss-Brücke Mainz-Kastel (12,2 km) 149 Mio. €
4. Brückenkopf Theodor-Heuss-Brücke Mainz-Kastel – Mainz Hochschule (2,4 km Neubau) 34 Mio. €

Erwartet werden 82.000 Fahrgäste pro Tag,
erste Nutzen-Kosten-Untersuchung deutlich > 1

Strecke und erste Kostenschätzung

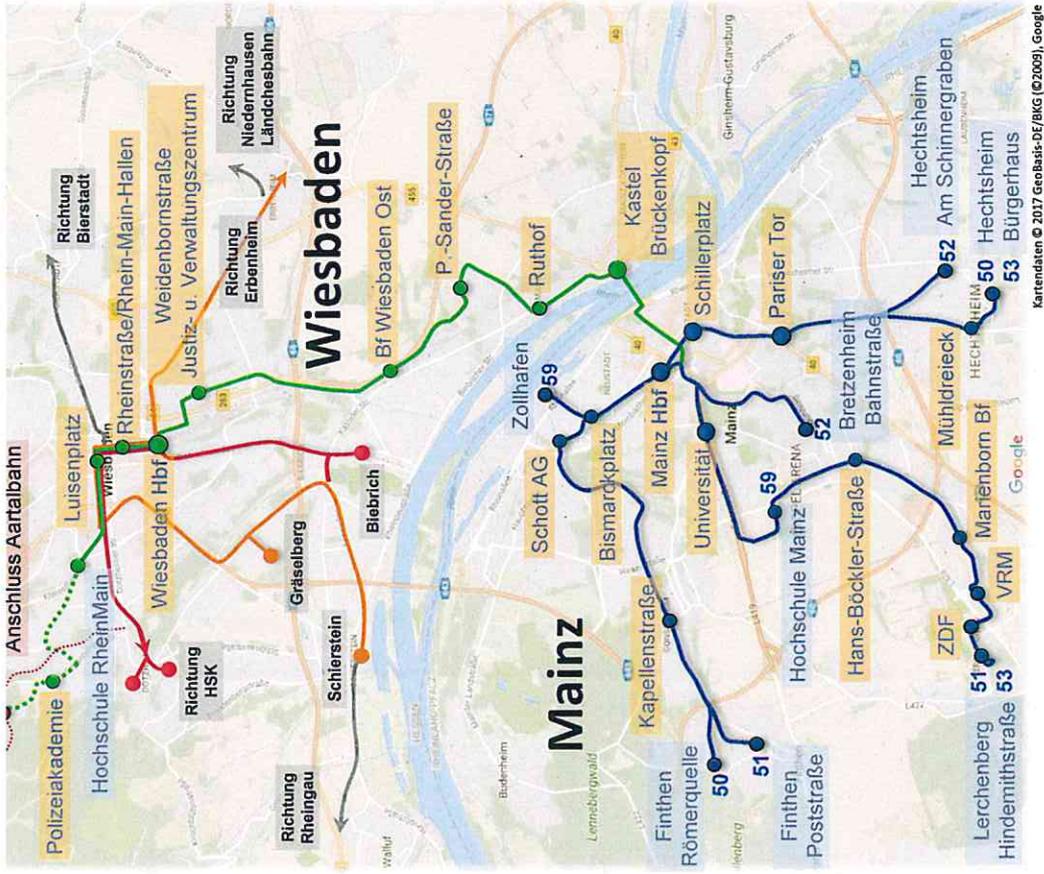
Die Abschnitte 3 und 4 gehören inhaltlich zusammen und sollten folglich in einer Phase geplant und gebaut werden, wobei die Kosten für den Abschnitt 3 von der Wiesbadener Seite, die Kosten für den Abschnitt 4 von der Mainzer Seite zu tragen sind.

Es soll keine langen Bauzeiten ohne verkehrliche Nutzung geben. Deshalb soll von der Theodor-Heuss-Brücke der Baubeginn nach beiden Richtungen erfolgen, und bei Erreichung von Kastel kann man dann bereits von Kastel bis Mainz-Lerchenberg fahren. Nach jedem weiteren Bauabschnitt (z. B. Amöneburg) kann entsprechend von dort gefahrer werden.

Angestrebte Fahrtzeiten

Ausgewählte Verbindungen		
WI Hochschule	-> Mainz Universität	33 min
	-> Mainz Hochschule	37 min
WI Luisenplatz	-> Mainz HBF	26 min
BHF Wiesbaden Ost	-> Mainz Universität	18 min
	-> Mainz HBF	16 min
Bad Schwalbach	-> Mainz Universität	50 min

Perspektive Mainz und Wiesbaden



Finanzierungsbausteine

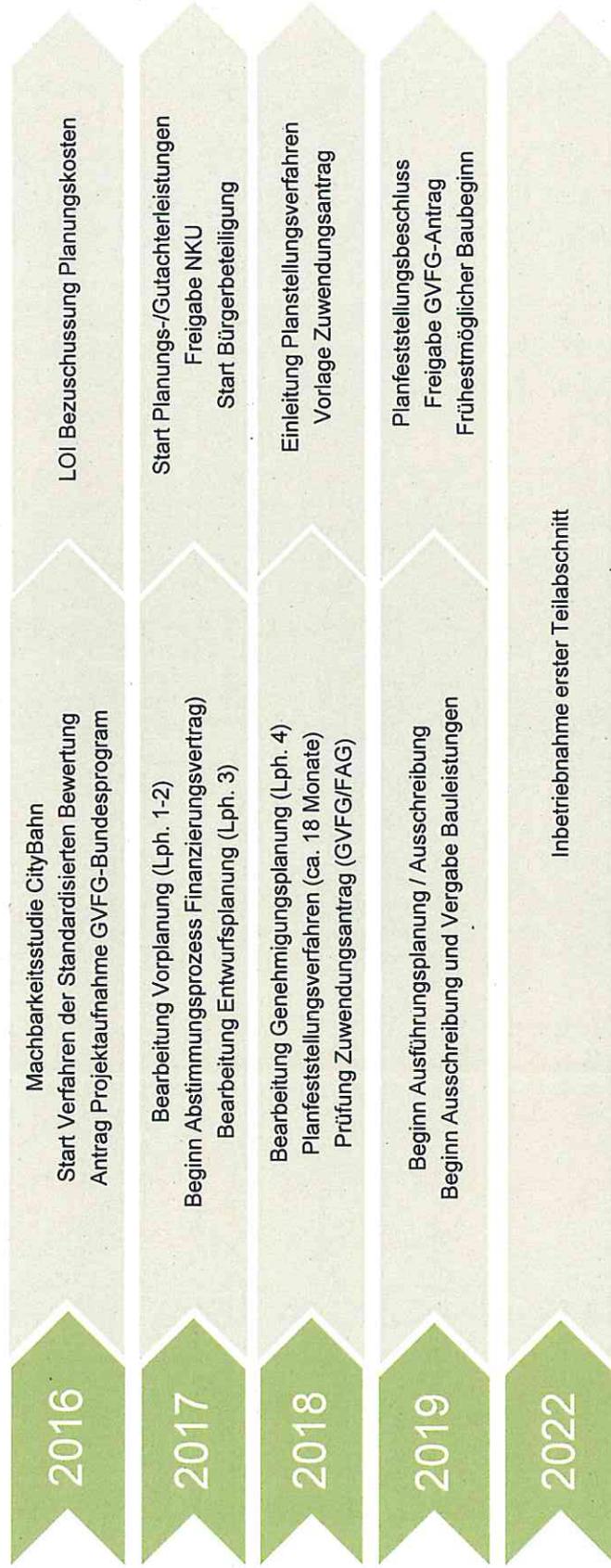
Land Hessen und Bundesverkehrsministerium

- begrüßen das Projekt ausdrücklich
- möchten Nutzen-Kosten-Untersuchung und Planung der Abschnitte 3 und 4 Mainz über Theodor-Heuss-Brücke bis Wiesbaden/Innenstadt
- ESWE erhält 15% Förderung für erste Planungsstufe

Land Rheinland Pfalz: erste Gespräche geführt

Das Gesamtprojekt Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach ist von Land Hessen auch bereits für die Fortschreibung 2017 des GFVG beim Bundesverkehrsministerium eingereicht worden.

Ambitionierte Zeitschiene des Vorhabens



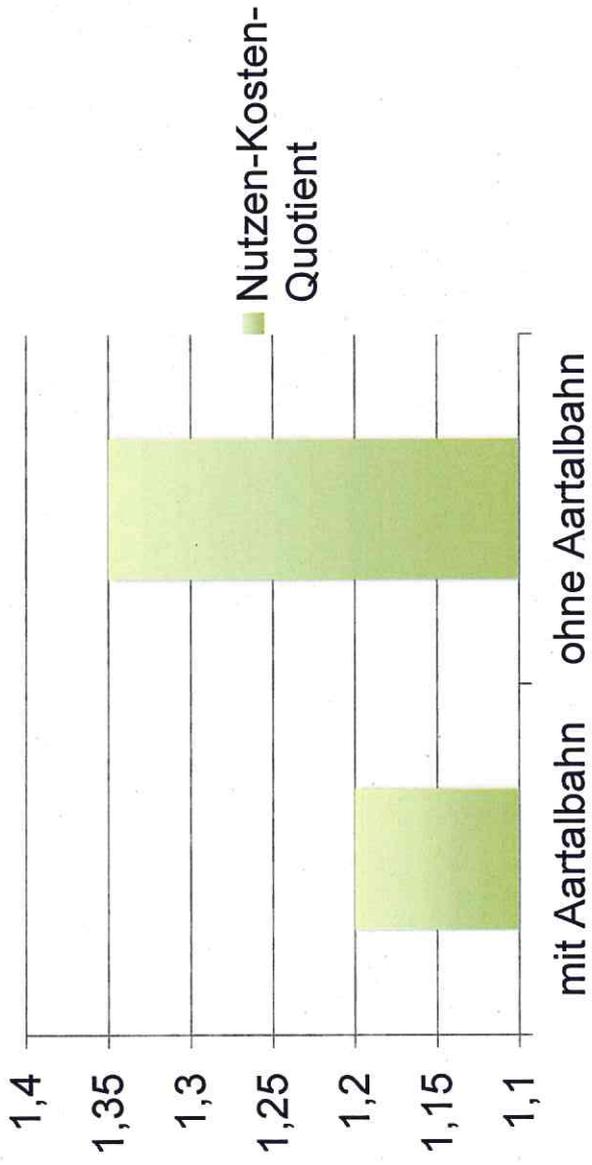


Mehr Informationen unter www.eswe-verkehr-verbindet.de

**VIELEN DANK
FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.**

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Überschlägige NKU)

Gesamtstrecke Bad Schwalbach bis Mainz Hochschule



Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Überschlägige NKU) Gesamtstrecke Bad Schwalbach bis Mainz Hochschule

(T€/Jahr), jeweils Differenz zum Ohnefall	
Fahrgäste CityBahn (ohne Binnenverkehr Mainz)	82.000
Davon Fahrgastgewinne im ÖV (verlagert vom PKW und induzierter Verkehr)	22.000
davon verlagert von S-Bahn	3.700
davon verlagert vom Busverkehr	56.300

Täglich