

# Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1217/2017
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.09.2017	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 12.09.2017			
<b>Beratungsfolge Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	26.09.2017	Ö

<b>Betreff:</b> Sachstandsbericht zur Machbarkeitsuntersuchung und Variantendiskussion CityBahn
Mainz, 06.09.2017  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete

## Beschlussvorschlag:

Die Mitglieder der **Verwaltungsbesprechung** und der **Verkehrsausschuss** nehmen den Sachstand zur Machbarkeitsuntersuchung und zur Variantendiskussion auf Mainzer Stadtgebiet zur Kenntnis.

## Problembeschreibung / Begründung:

### 1. Sachverhalt

Der Gedanke einer Schienenverbindung zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz wurde bereits Mitte der 1990er Jahre planerisch untersucht. Eine Machbarkeitsstudie „Stadtbahn Wiesbaden“ griff seinerzeit den Gedanken auf, die „Aartalbahn“ von Bad Schwalbach über Taunusstein zu reaktivieren und ab Wiesbaden-Klarenthal über die Innenstadt bis nach Biebrich bzw. Kastel fortzuführen. Bei letztgenannter Trassenvariante lag es nahe, auch eine Verlängerung über die Theodor-Heuss-Brücke nach Mainz in Erwägung zu ziehen.

Nachdem 1998 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung eingeleitet und auch die bautechnische Machbarkeit einer Fortführung nach Mainz bestätigt wurde, fanden in den Jahren 2000 und 2001 zwischen den Fachverwaltungen der Landeshauptstädte allgemeine Gespräche bezüglich einer Weiterführung der Trasse zum Mainzer Hauptbahnhof statt. Hierbei wurde auch die naheliegende Variante einer Führung über die Große Bleiche andiskutiert.

Bevor jedoch eine tiefergehende planerische und politische Auseinandersetzung mit diesem Thema einsetzen konnte, wurde das Projekt auf Wiesbadener Seite gestoppt, da sich nach der Kommunalwahl im Jahr 2001 keine politische Mehrheit zur Weiterführung des Projekts mehr fand.

In der Folgezeit wurden verschiedene Anläufe unternommen, das Thema politisch wieder in die Diskussion zu bringen, jedoch nahm das Projekt erst im vergangenen Jahr wieder Fahrt auf. Begünstigend wirkte hier eine grundsätzliche positive Aussage zu einer Förderbereitschaft durch den Bund und das Land Hessen.

Wie bei anderen Großvorhaben im ÖPNV auch, hat die Erstellung einer Planung zur Einreichung eines Zuschussantrags nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn ein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen ist. Sowohl der Bund als auch die Länder setzen dabei einen Kosten-Nutzen-Indikator größer 1 voraus. Auch in den Städten Wiesbaden und Mainz wird eine Beschlussfassung vom Vorliegen einer Kosten-Nutzen-Analyse abhängig gemacht

Um diesen Indikator zu ermitteln, ist das sogenannte Standardisierte Bewertungsverfahren anzuwenden. Hier wird den Herstellungskosten der Nutzen gegenübergestellt, der sich nicht nur auf Einsparungen z.B. bei Ersatz von Fahrzeugen und Personal beschränkt. Auch Effekte, die nicht direkt monetarisiert werden können, finden hier Eingang, so z.B. neu gewonnene Fahrgastpotenziale oder Umwelteffekte.

Voraussetzung für die Erstellung einer Standardisierten Bewertung ist ein Planfall, der aus verschiedenen denkbaren Planungsalternativen herausgefiltert werden muss. Um in dieser Fragestellung einen Einstieg zu finden, hatte die ESWE als Projektinitiator Ende 2016 die Leistungsphasen 1 und 2 zum Gesamtvorhaben „Citybahn Bad Schwalbach – Wiesbaden – Mainz“ ausgeschrieben. Den Zuschlag hierfür erhielten die Planungsbüros Mailänder Consult und Schüssler-Plan, die seit April 2017 an der Grundlagenermittlung und Vorplanung arbeiten.

Neben der fachlichen Bearbeitung des Themas hat die ESWE auch ein Kommunikationsbüro eingeschaltet (Büro cp Compartner). Dieses Büro soll die Erkenntnisse und Planungsfortschritte sowohl für die politischen Entscheidungsträger, insbesondere aber auch der Öffentlichkeit verständlich und transparent aufbereiten. Hier war die Verkehrsverwaltung seit Juni 2017 zu verschiedenen Gesprächsrunden eingeladen. Darüber hinaus hat am 22.06.2017 eine Sitzung des Städteausschusses Mainz – Wiesbaden und am 26.06.2017 eine sogenannte „Akteurswerkstatt“ zum Thema stattgefunden.

Am 03.08.2017 wurde schließlich die seit geraumer Zeit projektierte „CityBahn-GmbH“ gegründet, die seitdem das Projekt federführend vorantreibt.

Die Vorlage soll vorrangig dazu dienen, den Erkenntnisstand aus den bisherigen fachlichen Runden wiederzugeben ohne eine Entscheidung der Gremien vorwegzunehmen. Die Mitwirkung der Verwaltung beschränkt sich derzeit auf das grobe Abstecken der Bandbreite des Untersuchungsraums für die Inangriffnahme der Standardisierten Bewertung.

Um die zu untersuchenden Varianten zu ermitteln und hieraus einen belastbaren Kosten-Nutzen-Indikator ableiten zu können, haben die beauftragten Planungsbüros die Frage an die städtische Verkehrsverwaltung gerichtet, ob denkbare Trassen bzw. Korridore vorgegeben werden können bzw. nicht zweckmäßige Alternativen auszuschließen sind. Von daher ist es aus Sicht der Verwaltung notwendig, die politischen Gremien über den derzeitigen Stand der stadtinternen fachlichen Diskussion in dieser Frage in Kenntnis zu setzen und ein Einvernehmen darüber zu erzielen, dass der Diskussionsstand innerhalb der Verwaltung in die weitere Vertiefung von Trassenoptionen zurückgespielt werden kann.

## 2. Lösung

### - Trassendiskussion

Die Verkehrsverwaltung wurde seitens der ESWE bzw. CityBahn GmbH bislang mit folgenden Trassenvarianten konfrontiert, wobei vorausgesetzt wurde, dass die CityBahn über die Theodor-Heuss-Brücke geführt werden kann (Optionen für Trassen über eine neue Rheinbrücke werden derzeit nicht aktiv untersucht):

1. Große Bleiche – Münsterplatz – Alicenplatz
2. Quintinsstraße – Gutenbergplatz – Schillerplatz
3. Kaiserstraße – Schottstraße

Auf Verwaltungsebene fand hierzu Ende Juli ein erster Gedankenaustausch zwischen den Abteilungen Verkehrswesen, Stadtplanung und Straßenbetrieb des Stadtplanungsamtes sowie dem Amt für Statistik, Stadtentwicklung und Wahlen statt.

Die Verwaltung beabsichtigt, in der vorliegenden ersten Planungsstufe der City-Bahn die Variante 1 für die vertiefte planerische Untersuchung zu empfehlen. Dennoch sollten auch die Variante 2 und ggf. weitere Trassen (z.B. die im Flächennutzungsplan der Stadt Mainz enthaltene Führung über die Hindenburgstraße) im Hinblick auf den Netzgedanken als Alternative betrachtet werden.

### - Weiteres Vorgehen

Aktuell werden die zentralen Fragestellungen, die die grundsätzliche Machbarkeit einer Streckenführung über die Theodor-Heuss-Brücke bedingen, geklärt:

Zum einen erfolgt eine statische Untersuchung des Brückenbauwerks, zum anderen eine planerische Untersuchung, wie die CityBahn über den Kasteler Hochkreisel geführt werden kann. Zu beiden Themen rechnet die Projektgesellschaft bis Ende des Jahres mit belastbaren Ergebnissen.

Auch die Arbeiten zur Erstellung einer Vorplanung laufen zurzeit auf Wiesbadener Seite, sodass dort eine Information der Politik und der Öffentlichkeit noch in diesem Jahr angestrebt wird. Zeitnah hierzu soll auch die Standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt soweit ausgearbeitet sein, dass die dann noch offenen planerischen Aspekte das Ergebnis (das derzeit mit einem Wert von deutlich über 1 erwartet wird) nur noch marginal beeinflussen.

Auf Mainzer Seite liegen zurzeit noch keine aussagefähigen Vorplanungen oder Aussagen über technische Rahmenbedingungen (z.B. zu beachtende unterirdische Leitungen) vor. Mit diesbezüglichen Ergebnissen wird erst gegen Ende des Jahres gerechnet.

Unter der Voraussetzung, dass bis dahin

- die statische Belastbarkeit der Theodor-Heuss-Brücke abschließend bestätigt ist
  - für eine Trassenführung auf Mainzer Seite ein diskussionsfähiger Planungsstand vorliegt
- und
- das vorläufige Ergebnis der Standardisierten Bewertung deutlich über 1 liegt

beabsichtigt die Verwaltung, die städtischen Gremien in der ersten Sitzungsrunde 2018 über den Projektstand zu informieren. Unter der Voraussetzung, dass über die Grundzüge des Planungsstandes Einvernehmen erzielt wird, könnte dann im Frühjahr 2018 unter Leitung des beauftragten Kommunikationsbüros eine Bürgerbeteiligung stattfinden.

### **3. Alternativen**

Verzicht auf die Mitwirkung im derzeitigen Findungsprozess und damit Verzicht auf die Möglichkeit aktiver Einflussnahme im laufenden Diskussionsprozess.

### **4. Kosten/Finanzierung**

Derzeit keine.

### **5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine