



Mitglieder des Städteausschusses
Mainz-Wiesbaden

Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Sitzung
des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden

21.11.19

21. 01. 2020
Telefon: 0611 312175 po
Telefax: 0611 313907
E-Mail: magistratsbuero@wiesbaden.de

**Protokoll der Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden
am 10. Dezember 2019,
Raum 22, Rathaus Wiesbaden**

Teilnehmerinnen und Teilnehmer: siehe beiliegende Anwesenheitsliste (Anlage 1)

Beginn der Sitzung: 19:33 Uhr
Ende der Sitzung: 21:01 Uhr

Vorsitz: Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende (Wiesbaden)

Oberbürgermeister Mende begrüßt die Mitglieder des Ausschusses sowie die Vertreter der Presse und die anwesenden Bürgerinnen und Bürger.

TOP 1 Sachstandbericht CityBahn

Die Präsentation (Anlage 2) zum aktuellen Sachstand der Planungen für den Bau und Betrieb der CityBahn zwischen den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden durch Frau Kreienkamp (Mainzer Verkehrsbetriebe) wird zur Kenntnis genommen. Insbesondere geht Frau Kreienkamp auf folgende Sachverhalte ein:

- Gründe für den schienengebundenen ÖPNV
- mögliche Planungsabschnitte und Vorschlagslinienführungen
- Änderungen im Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) mit einer Verdreifachung der Finanzmittel des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf 1 Milliarde Euro
- CityBahn GmbH als Projekt- und Betriebsgesellschaft
- Sachstand der Bürgerbeteiligungen und -entscheidungen

Im Anschluss präsentiert Herr Zemlin (CityBahn GmbH) die Planungsabschnitte „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule Rhein-Main“ und „Hochschule RheinMain bis Bad Schwalbach“ (Anlage 3). Im Gegensatz zur Endhaltestelle der früheren Aartalbahn am Bahnhof Bad Schwalbach, ist diese in der Innenstadt von Bad Schwalbach vorgesehen.

Herr Zemlin bittet Oberbürgermeister Ebling, die Mitglieder für den Beirat der CityBahn GmbH zu benennen. Oberbürgermeister Ebling teilt mit, dass die Wahl der Beiratsmitglieder in der Aufsichtsratssitzung der Mainzer Verkehrsgesellschaft am Freitag, den 13. Dezember 2019 beabsichtigt ist.

Stadtverordneter Bohrer (Landeshauptstadt Wiesbaden) fragt nach Möglichkeiten des Einsatzes von nicht schienengebundenen, oberleitungsfreien Bahnen und verweist auf Beispiele aus China.

Herr Zemlin führt aus, dass die nicht schienengebundene Bahn einen höheren Energieverbrauch hat und die Straßen eine verstärkte Asphaltauflage benötigen. Probleme ergeben sich auch durch die Mitnutzung der Fahrbahnen durch andere Verkehrsteilnehmer. Die CityBahn wird auf Teilabschnitten oberleitungsfrei fahren, wenn es aufgrund von Denkmal- und Brandschutz im Innenstadtbereich nicht möglich ist, die Leitungen anzubringen, so Herr Zemlin. Die CityBahn wird daher mit verstärkten Batterien ausgestattet sein.

Stadtrat Schreiner (Landeshauptstadt Mainz) fragt nach einer möglichen Linienführung der CityBahn über eine neue Rheinbrücke.

Frau Kreienkamp verweist auf die vorgeschlagene Linienführung in der Präsentation, die noch keine konkreten Planungen für die Nutzung einer neuen Rheinbrücke vorsieht. Derzeit wird mit der bestehenden Rheinbrücke geplant.

Verantwortlich: Mainz
 Dezernat für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr
 Wiesbaden
 Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr

TOP 2 Neue Rheinbrücke

Stadtrat Kowol (Landeshauptstadt Wiesbaden) schlägt eine Behandlung der Thematik in einer Sondersitzung im Frühjahr 2020 vor. Dagegen gibt es keine Einwände.

Ortsvorsteherin Gabriel (Ortsbeirat Mainz-Kastel) bittet um Erläuterungen zur geplanten Sperrung der Theodor-Heuss-Bücke im Januar 2020. Sie bemängelt den Informationsfluss, da die Mandatsträger der Landeshauptstadt Wiesbaden, den Sachverhalt aus der Presse erfahren haben.

Die Erläuterung von Stadtrat Kowol werden zu Kenntnis genommen, wonach

- im Sommer 2019 eine turnusgemäße Brückenhauptprüfung stattgefunden hat, mit dem Ergebnis, dass Traversenlager der Brücke schadhaft sind und komplett ausgetauscht werden müssen,

- ein Austausch der Lager temperaturbedingt nur im Winter stattfinden kann und eine Sanierung in den Winterferien durch Betriebsferien der Firmen nicht möglich ist,
- die Brücke für den kompletten Autoverkehr gesperrt wird. Ausgenommen von der Sperrung sind Busse, Rettungsdienste, Radfahrer und Fußgänger. Die Verkehrsregelung wird durch eine Ampelanlage erfolgen.
- das Verkehrskonzept für die Zeit der Sperrung noch nicht final ausgearbeitet war und deshalb nicht über die Maßnahme informiert wurde. Da im Verkehrsausschuss der Landeshauptstadt Mainz bereits über die Sperrung diskutiert wurde, hat das zuständige Dezernat der Landeshauptstadt Wiesbaden die Presse informiert.
- eine Verkürzung der Bauzeit nicht zu erwarten ist, obwohl die sich Schäden im Rahmen halten und die Brücke stabil und solide ist. Während der Durchführung der Maßnahme können immer Problematiken auftreten. Es wird Wochenend- und Nacharbeit stattfinden, aber es wird nicht rund um die Uhr gearbeitet werden.

Stadtrat Schuster (Landeshauptstadt Wiesbaden) befürchtet massive Beeinträchtigungen für Büttenredner und Gruppen, die zwischen den Fastnachtsveranstaltungen auf der rechten und linken Rheinseite pendeln müssen. Stadtratsmitglied Lange (Landeshauptstadt Mainz) und Ortsbeiratsmitglied Baron (Ortsbeirat Mainz-Kostheim) schließen sich den Bedenken an.

Stadtrat Kowol sagt die Prüfung dieses Sachverhaltes zu.

Verantwortlich: Wiesbaden
Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr

TOP 3 Verkehrslenkung Hochkreisel Kastel

Oberbürgermeister Ebling bittet um Erläuterungen des Sachstandes und der geplanten Zeitabläufe für die verkehrlichen Maßnahmen im Bereich des Hochkreisels Kastel.

Stadtrat Kowol erläutert die Historie der geplanten Maßnahme. Die Simulation der Verkehrsströme hat gezeigt, dass die Einrichtung einer Ampel am Brückenkopf (aus Richtung Mainz kommend) den Verkehrsfluss für den aus Richtung Kastel/Kostheim kommenden Verkehr auf der Eisenbahnstraße (B 40) erheblich verschlechtern würde. Daher ist für eine Verbesserung des Verkehrsflusses am gesamten Hochkreisel die Einrichtung von Ampeln an den Zufahrten aus Richtung Mainz und der Eisenbahnstraße erforderlich. Die Vorplanung für die geänderte Spuraufteilung einschließlich der Ampeln ist fertig.

Derzeit wird geklärt, wo und wie die bautechnische Installation der Ampelmasten und der Kabelführungen im Bereich des Betonbauwerks Hochkreisel erfolgen kann. Für den kommenden Haushalt 2020/2021 wurden 500.000 € für das Jahr 2021 eingestellt.

Verantwortlich: Wiesbaden
Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr

TOP 4 Verschiedenes

- Stadtrat Schuster kritisiert die Veränderungen anlässlich des Fahrplanwechsels zum 15. Dezember 2019. Die Buslinie 56 fährt die Haltestelle Bürgerhaus Kostheim nicht mehr an. Hierzu wurde der Ortsbeirat Kostheim im Vorfeld bei den Planungen nicht beteiligt. Die Haltestelle ist für die Besucherinnen und Besucher der Veranstaltungen im Bürgerhaus Kostheim sehr wichtig, ebenso für die Bewohnerinnen und Bewohner von „Alt-Kostheim“. Stadtrat Schuster fragt nach der Möglichkeit einer Veränderung der Linienführung nach einem halben Jahr.

Oberbürgermeister Ebling und Frau Kreienkamp erklären, dass sich die neue Linienführung in der Erprobung befindet und diese Thematik in der nächsten turnusgemäßen Sitzung wieder aufgegriffen wird.

- Stadtrat Lange bittet um einen Sachstandbericht zum Thema „Frischlufschneise Ostfeld“.

Die Ausführungen von Oberbürgermeister Mende werden zur Kenntnis genommen, wonach

- sich derzeit der 2. Satzungsbeschluss in Vorbereitung befindet.
- umfassende Studien keine Ergebnisse erbracht haben, die das Projekt verhindern.

Stadtrat Kowol betont, dass durch die Bebauung des Ostfeldes keine Auswirkungen für die Stadt Mainz zu erwarten sind und gibt einen kurzen Sachstandbericht zum Projekt „Klimprax Wiesbaden“.

Stadtverordneter Bohrer regt an, diese Thematik in der nächsten Sitzung als Tagesordnungspunkt vorzusehen.

Keine weiteren Wortmeldungen zum TOP Verschiedenes.

Oberbürgermeister Mende dankt daraufhin den Anwesenden für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

Wiesbaden, den 21. Januar 2020


Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister

Für das Protokoll


Jasmin Elsenheimer
Büro des Magistrats

3 Anlagen

Verteiler: 010400 z. w. V.

TO nächste Sitzung:

- neue Rheinbrücke
- Linienführung Buslinie 56
- Ostfeld
- Termin Sondersitzung (neue Rheinbrücke)

17/11/20

ANWESENHEITSLISTE

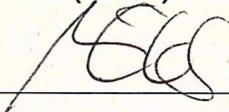
für die Sitzung des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden
am 10. Dezember 2019
Raum 22, Rathaus Wiesbaden

Name

Unterschrift

Mitglieder des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden (Mainz):

Michael Ebling, Oberbürgermeister



Dr. Brian Huck, Stadtratsmitglied

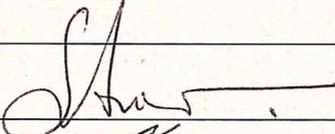
Marita Boos-Waidosch, Stadtratsmitglied

Karsten Lange, Stadtratsmitglied



Alexandra Gill-Gers, Stadtratsmitglied

Gerd Schreiner, MdL, Stadtratsmitglied

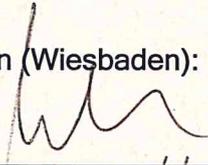


Walter Koppius, Stadtratsmitglied

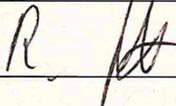


Mitglieder des Städteausschusses Mainz-Wiesbaden (Wiesbaden):

Gert-Uwe Mende, Oberbürgermeister

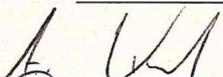


Rainer Schuster, Stadtrat

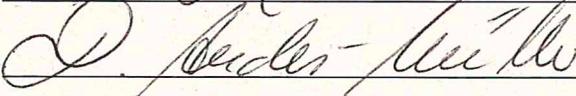


Hans-Joachim Hasemann-Trutzel, Stadtverordneter

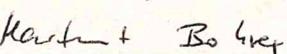
André Weck, Stadtverordneter



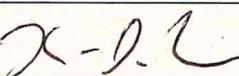
Dorothee Andes-Müller, Stadtverordneter



Hartmut Bohrer, Stadtverordneter



Dr. Klaus-Dieter Lork, Stadtverordneter



Dezernentinnen und Dezernenten (Mainz):

Katrin Eder, Beigeordnete _____

Dezernenten (Wiesbaden):

Andreas Kowol, Stadtrat _____

Hans-Martin Kessler, Stadtrat _____

Vertreterinnen und Vertreter der Ortsbeiräte:

Christa Gabriel, Ortsvorsteherin Kastel _____

Michael Baron, Ortsbeiratsmitglied Kostheim _____

Rainer Meier, Ortsvorsteher Amöneburg _____

Verwaltung (Mainz):

Axel Strobach, Stadtplanungsamt _____

Christian Kron, Stadtplanungsamt _____

Dr. Stephan Kerbeck, Amt f. Stadt-
entwicklung _____

Manuela Metzsch, Stadtplanungsamt _____

Hans Schiller, Amt f. Stadtentwicklung _____

André Gerhardt, Büro OB _____

Gäste (Mainz):

Jochen Erlhof, Mainzer Verkehrsbetriebe _____

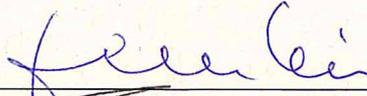
Uwe Hiltmann, Mainzer Verkehrsbetriebe _____

Eva Kreienkamp, Mainzer Verkehrsbetriebe _____

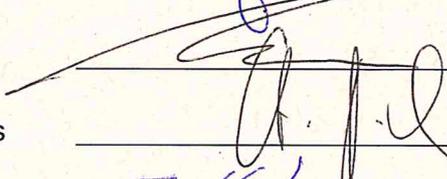
Tilmann Potthof, Stadtratsfraktion Piraten & Volt _____

Verwaltung (Wiesbaden):

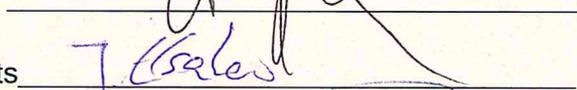
Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin, ESWE-Verkehr



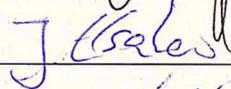
Ralf Munser, I/Pressereferat



Stephan Bock, Büro des Magistrats



Jasmin Elsenheimer, Büro des Magistrats



Ursula Powilat, Büro des Magistrats



CityBahn

CityBahn verbindet

Städteausschuss Mainz-Wiesbaden

10. Dezember 2019

Eva Kreienkamp



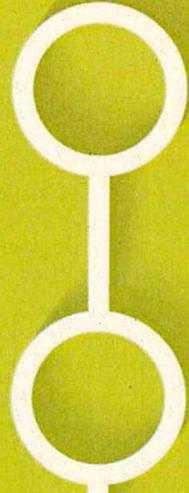
Anlage 2

Gliederung

1. **Warum überhaupt schienengebundener ÖPNV**
2. **Planung, Bau und Betrieb zusammen betrachten**
3. **Das GVFG als Maß aller Dinge**
4. **CityBahn GmbH**
5. **Bürger*innen beteiligen sich**

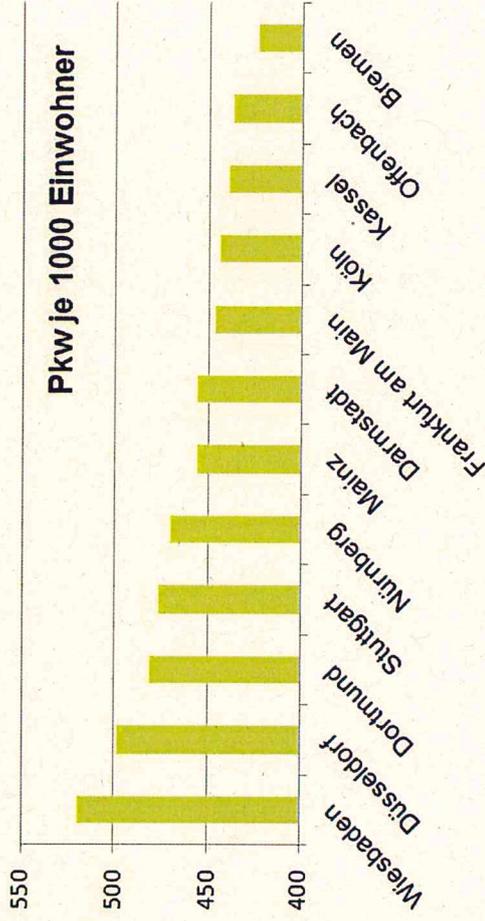


1. Warum noch weiter bzw. überhaupt schienengebundenen ÖPNV bauen?



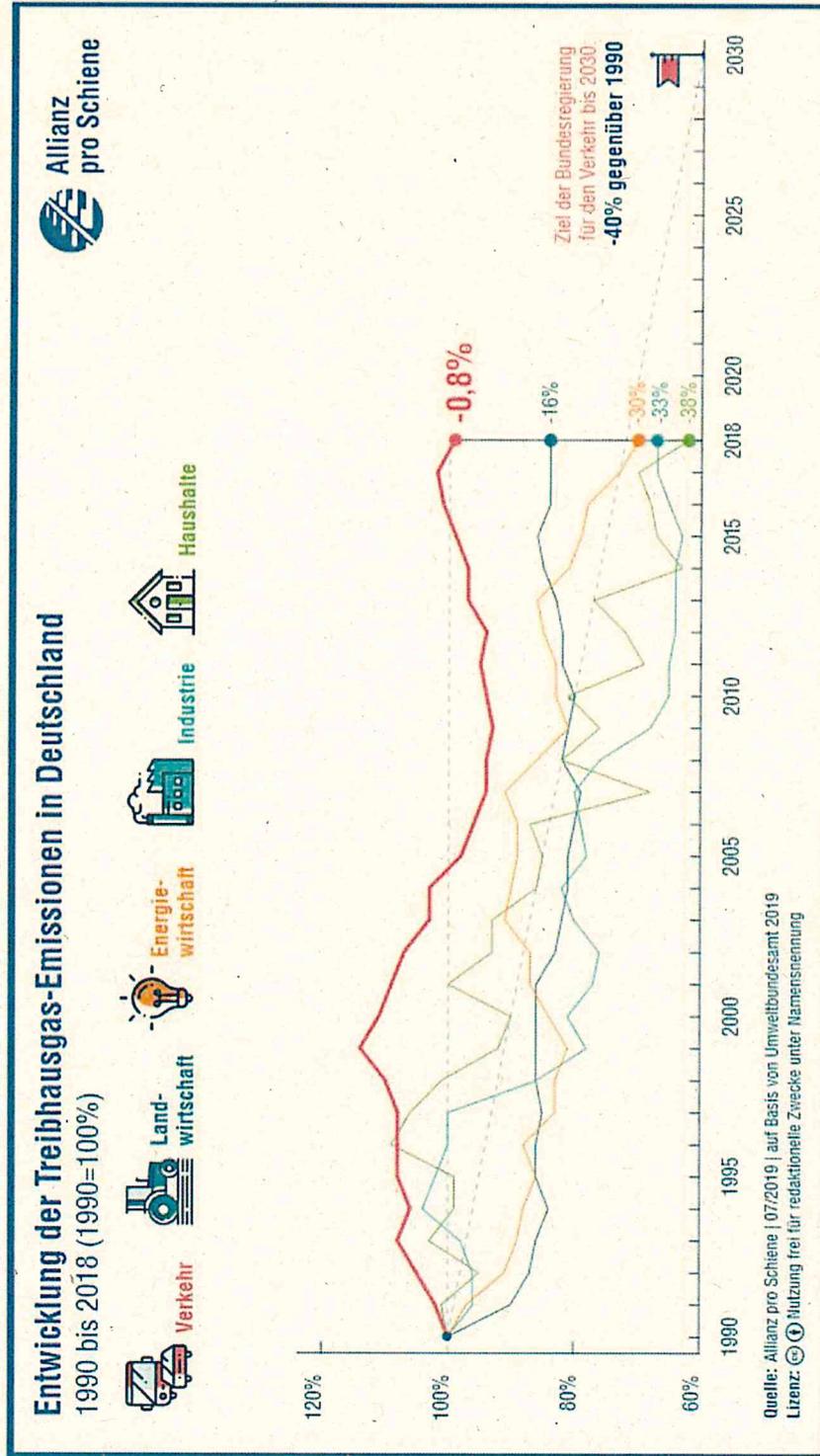
Die Menschen fahren (zu) viel Auto

- **Sehr hohe Pkw-Dichte:** In Wiesbaden hat rund jeder Zweite ein Auto (142.000 Pkw), in Mainz fast jeder Zweite (98.000 Pkw) → bezogen auf alle Einwohner (31.12.2018).
- **61% aller Einwohner Wiesbadens** im Alter zwischen **18 und 80 Jahren** im Pkw-Besitz
- **Platzbedarf** aller Wiesbadener Pkw beträgt etwa 200 ha (≙ etwa **290 Fußballplätzen**)
- Damit im sehr **hoher Anteil des MIV am Modal Split** (47,9% in WI, 39% in MZ)
- **66.600 Fahrzeuge täglich** auf dem Innenstadtring am Hauptbahnhof Wiesbaden (vgl. A 66 AS WI-Biebrich 66.800 Kfz/24h)
- **Fahrverbote** wegen DUH-Gerichtsverfahren noch nicht vom Tisch



Quelle: statista: Einwohnerzahlen Großstädte, Stand 31.12.2017
Kraftfahr-Bundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen in Gemeinden, Stand 31.12.2017

CO₂ Emissionen der einzelnen Sektoren im Vergleich / Verkehr muss massive Einsparungen erzeugen



Kapazitätenvergleich (1) – 440 Personen passen in...

1 CityBahn



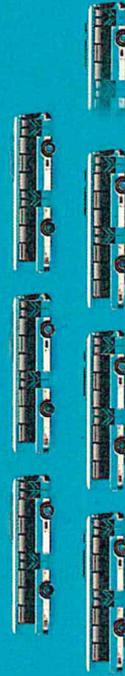
oder

4,6 Gelenkbusse



oder

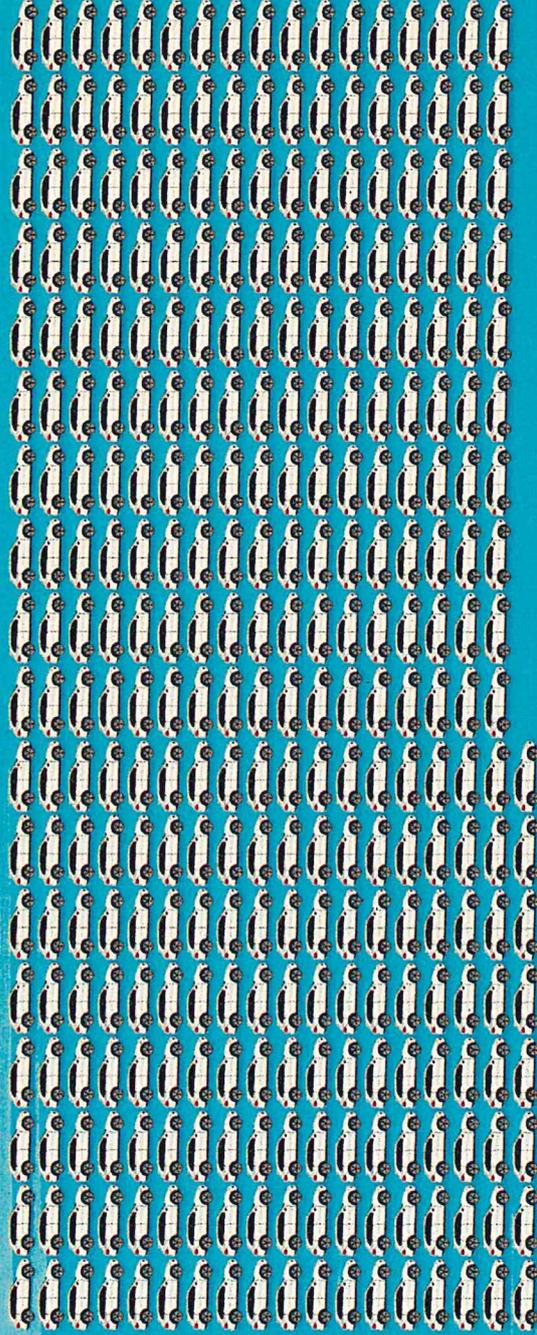
6,6 Standardbusse



Kapazitätenvergleich (2) – 440 Personen passen in...

oder

314 Pkw



Ø Besetzungsgrad
= 1,4 Personen/ Pkw

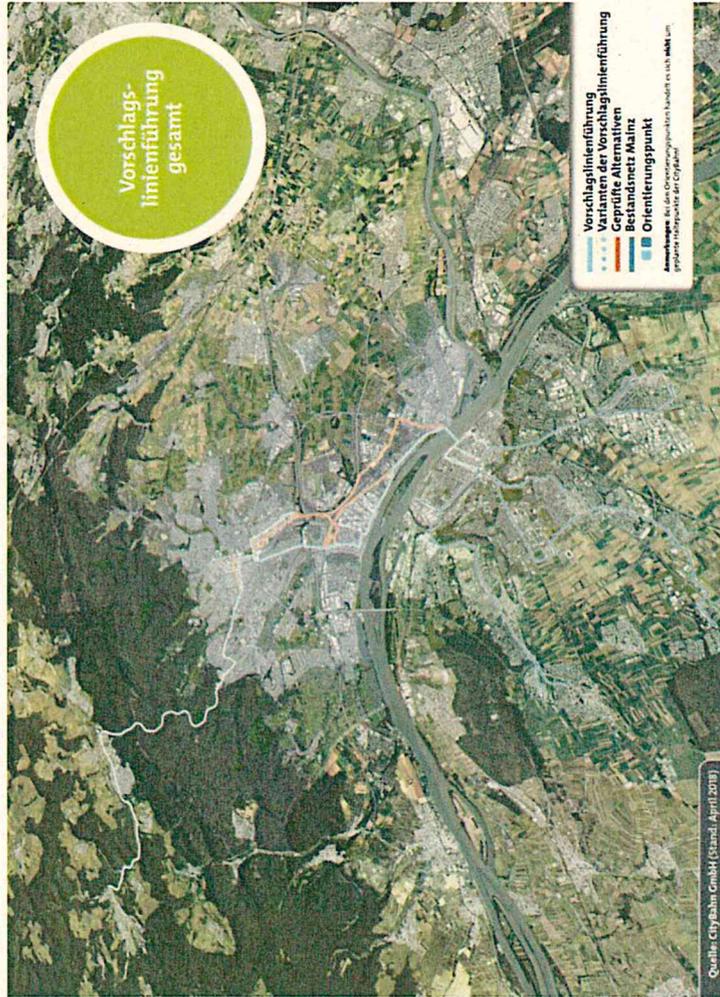
Die Schiene ist das Rückgrat der Lösung von Verkehrsproblemen

Strukturelle Entwicklung im Untersuchungsraum

- Mainz und Wiesbaden bilden eine eigenen Metropolregion, die aufeinander zuwächst
- Perspektivisch steigt die **Bedeutung im Metropolraum Rhein/Main** (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung)
- Verkehrsbeziehungen auch mit dem **Rheingau-Taunus-Kreis** wachsen
- Der ÖPNV ist in der derzeitigen Aufstellung in Teilen am **Ende seiner Leistungsfähigkeit**



CityBahn – Das ambitionierte Infrastrukturprojekt für die Metropolregion Mainz – Wiesbaden – Rheingau-Taunus-Kreis



- 700.000 Einwohner*innen an der Strecke von Mainz Hochschule bis Bad Schwalbach Stadt
- 100.000 Fahrgäste pro Tag
- 2 Bundesländer
- 3 Gebietskörperschaften
- 40 km Strecke auf Meterspur, davon 35 km neu
- 305 Mio. € Baukosten plus BNK, Stand 2016
- 40 Fahrzeuge à 3 Mio. €
- NKQ von 1,5

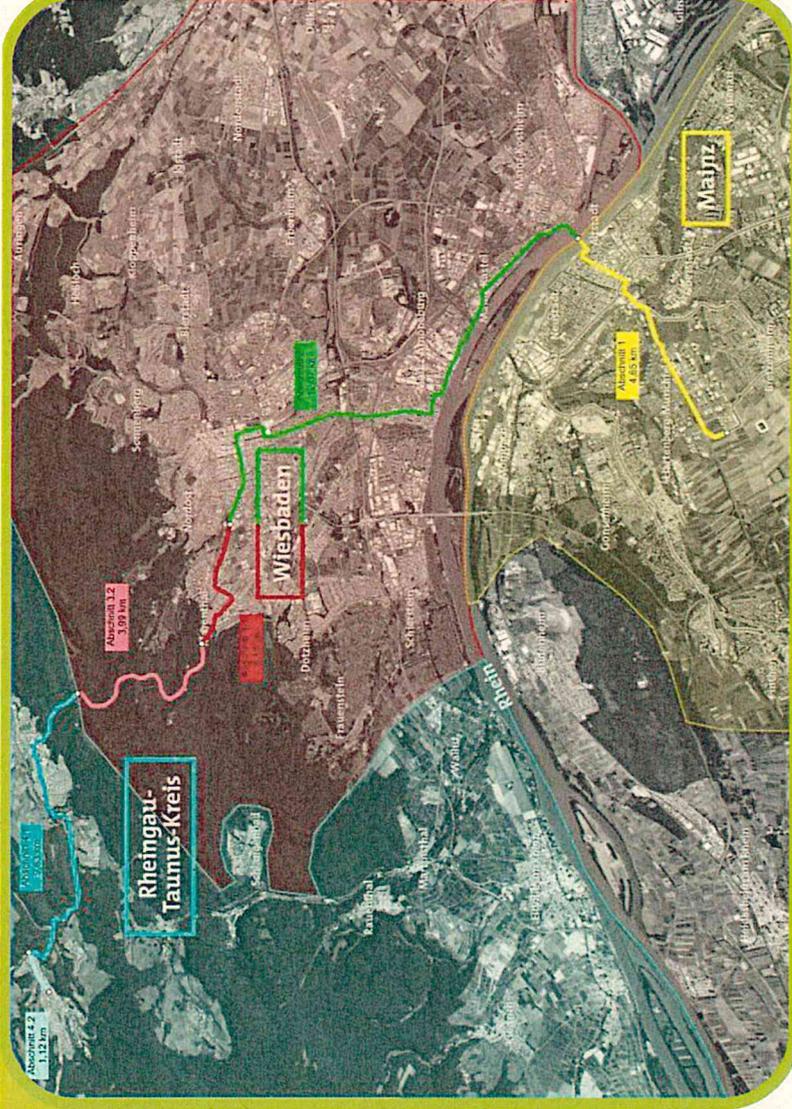


2. Planung, Bau und Betrieb sollten zusammen betrachtet werden



CityBahn – Die Planungsabschnitte

- **Abschnitt 1** – Mainz Hochschule bis Mainz-Kastel-Brückenkopf: Streckenlänge ca. 4,7 km (davon 2,9 km Bestandsnetz)
- **Abschnitt 2** – Mainz-Kastel-Brückenkopf bis Hochschule RheinMain (über Rheingaustraße/Biebrich): Streckenlänge ca. 12,4 km
- **Abschnitt 3** – Hochschule RheinMain bis Stadtgrenze Wiesbaden: Streckenlänge ca. 8,2 km
- **Abschnitt 4** – Stadtgrenze Wiesbaden bis Bad Schwalbach Schmittbergplatz: Streckenlänge ca. 10,8 km
- **GESAMTLÄNGE CA. 36,1 KM**
(Neubaustrecke 33,2 km)



Vorschlagslinienführungen

Vorschlagslinienführung in den Abschnitten 1 und 2

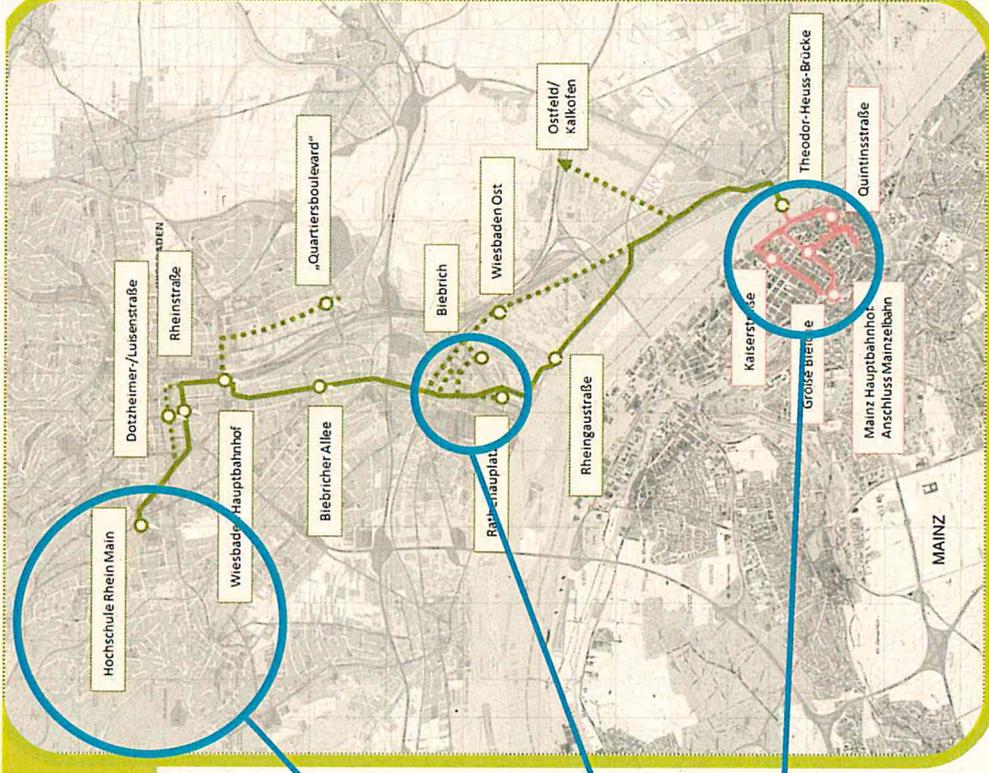
mit gewählten Varianten über:

- Rheinstraße (WI)
- Rheingaustraße (WI)

mit offenen Varianten:

- zur Anbindung der Aartalstrecke (Dotzheim oder Klarenthal mit weiteren Untervarianten)
- in Biebrich (Rathausstraße oder Stettiner Straße)
- in der Mainzer Innenstadt (Große Bleiche, Kaiserstraße oder Quintinsstraße)

In den Abschnitten 3 und 4 laufen derzeit die Vorplanungen



Fahrzeuge – Dimensionierung gemäß NKU
Spezifizierung der echten Fahrzeuge keinesfalls abgeschlossen

- Fahrzeugtyp **Zweirichtungsfahrzeug**
- Fahrzeugbreite **2,65 m**
- Fahrzeuglänge **35 m** grundsätzlich (bei Doppeltraktion = **70 m**)
→ u.a. abhängig von Systemwahl (Betrieb mit Akku/ Supercaps bei oberleitungsfreiem Betrieb)
- Spurweite **1000 mm**
- Bogenhalbmesser **≥ 25 m**
- Entwurfgeschwindigkeit **70 km/h**
- Max. zulässige Steigung: **95 ‰**
- Nennspannung **750 V DC (+20 ‰/-30 ‰)**
- Achslast **≤ 10 t**
- Niederfluranteil **≥ 70 ‰**
- Kapazität **240 Personen (35 m Fahrzeug)**
- Fahrzeugkosten **3 Mio. €/ Stück (gem. NKU, Stand 2016)**

Betriebs- und Betreiberkonzept

Derzeit laufen intensive CityBahn-interne Abstimmungen zur **Ausarbeitung** eines umfassenden **Betriebs- und Betreiberkonzept**. Die Kanzlei Heuking begleitet diesen Prozess. Dabei müssen umfassende Rechtsfragen (Betrauungsfragen, Arbeits- und Tarifrecht, Steuerrecht, u. a.) beachtet und abgestimmt werden.

Ziel ist die Erarbeitung, **Gegenüberstellung** und Vorbewertung möglicher **Lösungs-Szenarien** (z. B. Modell Mannheim), die dann mit den politischen Entscheidungsträgern intensiv rückgekoppelt werden müssen.

Als Zwischenergebnis steht fest, dass neben der angedachten Nutzung des Mainzer Betriebshofes, **weitere betriebliche Infrastruktur** (z.B. Betriebshof, Abstellgleise) auch **in Hessen** realisiert werden muss.



3. Das Maß aller Dinge: das Gemeinde- Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG)



Basis für eine Finanzierung gemäß GVFG: die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

- Aktuelle NKU ist auf dem **Stand** von Dezember **2017**
- **Streckenführung** im Vergleich zur aktuellen NKU wurden merklich **geändert** (u. a. keine Führung über Kasteler Straße)
- Bistlang **keine Untersuchung** der Fragen von Doppel- vs. Einfachtraktion
- merkliche **Änderungen** des bestehenden **Busnetzes** (u. a. Linienführung 6)
- **Keine Aussage** zu **Variantenverläufen** in Klarenthal / Dotzheim

→ Aktuell Fortschreibung der NKU, Zwischenergebnisse Ende Q1 2020



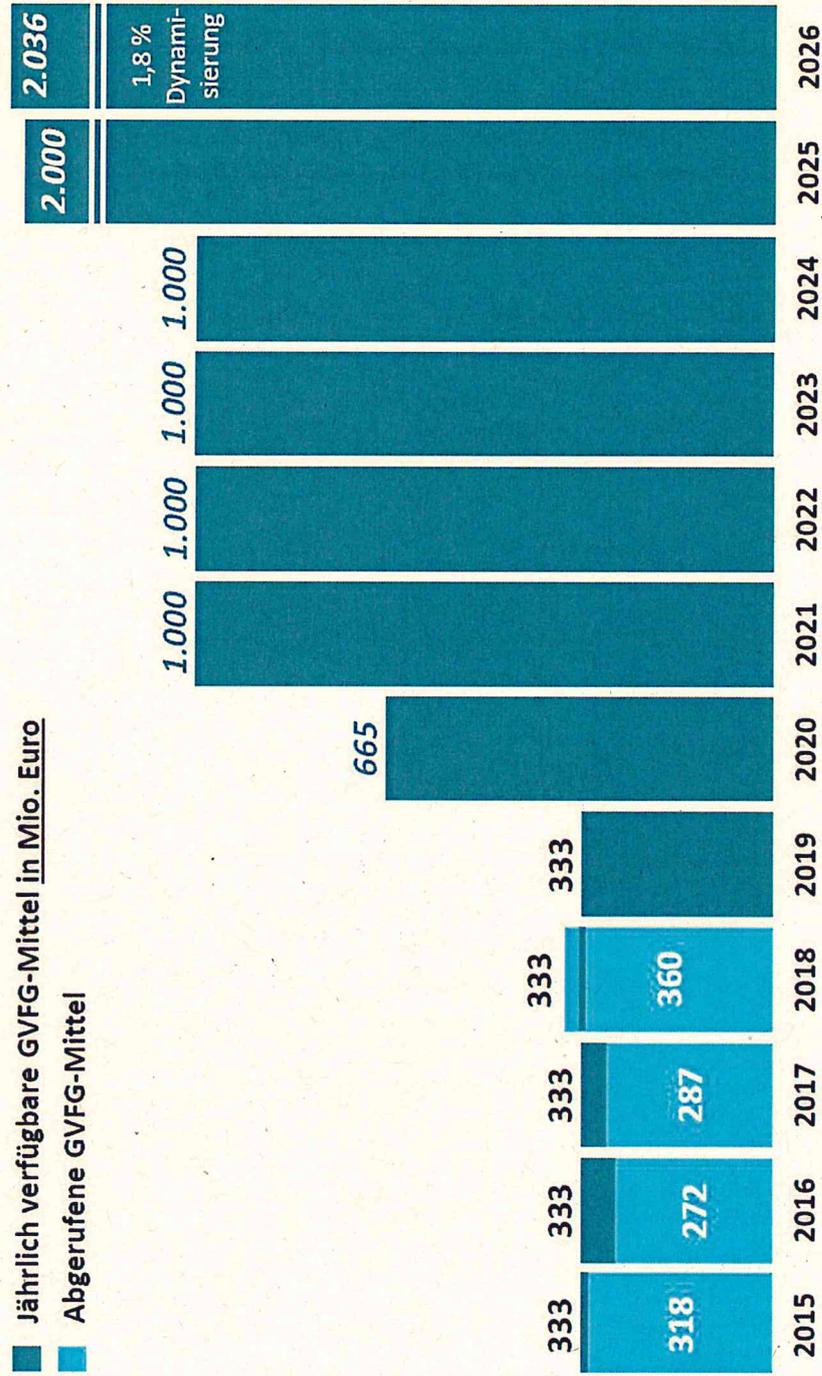
Sachstand GVFG-Novelle des BMVI

- **Verdreifachung der Finanzmittel** des Bundes auf 1. Mrd. € ab 2021
- **Dynamisierung der Mittel** um 1,8% p. a. ab 2026
- **Förderung** aller Schienenwegen wenn mind. 80 % besonderem Bahnkörper
 - d. h. auch **straßenbündige Strecken** werden bis zu einem $\leq 20\%$ gefördert
- Absenkung der **Förderschwelle** auf 30 Mio. €
- **Erhöhung des Fördersatzes** von bis zu 60% auf bis zu **75%**
- Überarbeitung (**Vereinfachung**) der **Standardisierten Bewertung**, Einbeziehung zusätzlicher Nutzenfaktoren Nachhaltigkeit, Klimaschutz u. Umweltverträglichkeit
- **Einbeziehung von Planungskosten** in Höhe von **10 %**

→ Aktuell Referentenentwurf und Ressortabstimmung, Ziel: **Inkrafttreten 1.1.2020**



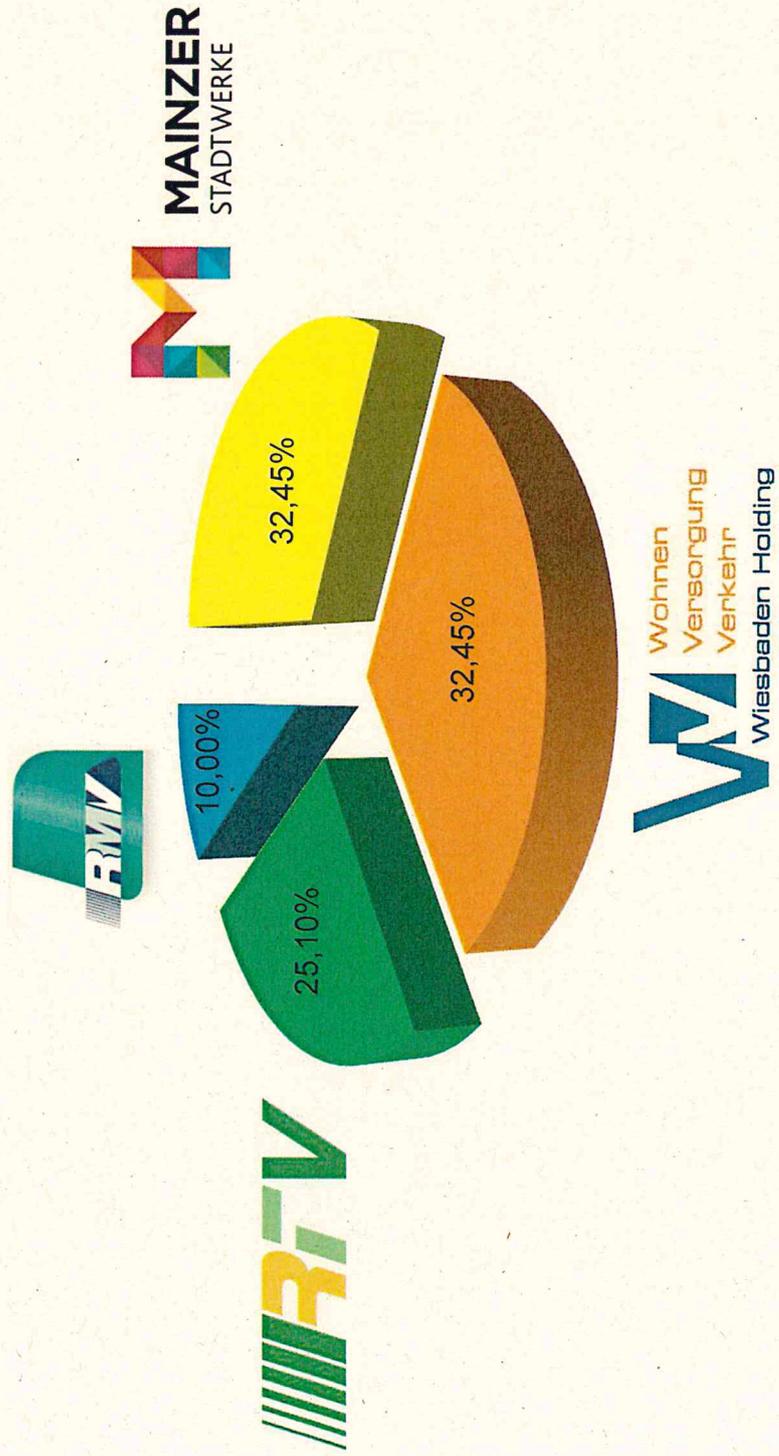
Abruf und Hochlauf der Mittel GVFG-Bundesprogramm



4. CityBahn GmbH ist Projekt- und Betriebsgesellschaft



Beteiligungsstruktur der CityBahn GmbH



CityBahn GmbH – Sachstand verbindliche Anfrage

Wesentliche Voraussetzungen bei dem Joint Venture CityBahn GmbH

Der **Steuerliche Querverbund** in der MSW und WVV muss für die Mobilitätsgesellschaften erhalten bleiben

Die Beauftragung des Betriebs erfolgt über einen **Öffentlichen Dienstleistungsauftrag**

Die verbindliche Anfrage zum **Steuerlichen Querverbund** wurde nun nach weiteren Bearbeitungsrunden am 8. November 2019 seitens Heuking im Auftrag der CityBahn GmbH gestellt

CityBahn GmbH deshalb nach wie vor nicht aktiv gesetzt



5. Bürger*innen beteiligen sich und entscheiden mit



Bürgerbeteiligungen und -entscheidungen in Wiesbaden und Mainz

- In **Wiesbaden** wird derzeit ein **Mobilitätsleitbild** entwickelt, in dem die zukünftige Mobilität in Wiesbaden diskutiert und definiert wird. Das Mobilitätsleitbild gilt als Grundlage für den geplanten Bürgerentscheid im Sommer 2020. Bis dahin ist nicht sicher, ob die CityBahn in Wiesbaden gebaut wird. Gleichzeitig diskutieren Bürger und Verwaltung über die Vorzugsstreckenführung in Biebrich und der Rheinstraße.
- Bei den **Bürgerbeteiligungs-Workshops** in Mainz und Wiesbaden wurden folgende Fragestellungen vorgebracht:
 - Länge der Fahrzeuge wegen Doppeltraktion und Breite wegen Netz in Mainz
 - Oberleitungsfreie Bahnen (super-caps/Akkus)
 - Niederfluranteil größer als 70% möglich
 - Sensitivitätsbetrachtungen in Kombination mit Betriebskonzepten notwendig

CityBahn



CityBahn GmbH
c/o ecos office center
Gustav-Stresemann-Ring 1
65189 Wiesbaden

www.citybahn-verbindet.de
info@citybahn-verbindet.de



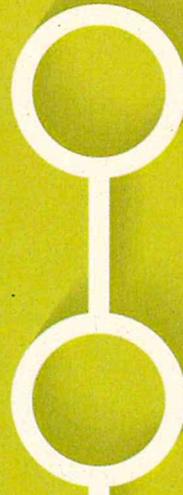
CityBahn

CityBahn verbindet

Städteausschuss Mainz-Wiesbaden

10. Dezember 2019

Hermann Zemmin



Anlage 3

Planungsstand Abschnitt „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule Rhein-Main“

- Die in der Vorplanung vorgeschlagene Streckenführung ist von den Ortsbeiräten und der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.
- Die darauf aufbauende **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** ist in vollem Gang.
- Der Biebricher Ortsbeirat hat gebeten, noch eine zusätzliche Streckenführung zu untersuchen. Die Vorplanung für diese Strecke läuft.
- Im **März 2020** muss eine **endgültige Entscheidung zur Biebricher Streckenführung** getroffen werden.
- Dann kann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Abschnitt „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule Rhein-Main“ so rechtzeitig abgeschlossen werden, dass die Unterlagen termingerecht nach den Sommerferien 2020 beim Regierungspräsidium Darmstadt zur Planfeststellung eingereicht werden könnten.



Planungsstand Abschnitt „Hochschule Rhein-Main bis Bad Schwalbach“

- Die CityBahn soll im Gegensatz zur früheren Aartalbahn nicht am Bad Schwalbacher Bahnhof enden, sondern **bis in die Innenstadt von Bad Schwalbach** fahren.
- Auf dem Wiesbadener Teil (Hochschule Rhein-Main bis Eiserne Hand) werden parallel noch **vier Streckenführungen** bis zur Auffahrt auf die Aartalbahnstrecke untersucht.
- Auf dem Teil des Rheingau-Taunus-Kreises (Eiserne Hand bis Bad Schwalbach Innenstadt) wird von der Eisernen Hand bis Bad Schwalbach Bahnhof die Strecke **auf der ehemaligen Aartalbahnstraße** entlangführen.
- Von Bad Schwalbach Bahnhof bis zur Innenstadt Bad Schwalbach wird auch nur eine Streckenführung untersucht.
- Die **Vorplanung** kann im **2. Quartal 2020 abgeschlossen** werden.
- Nach Zustimmung der Gremien von Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreises kann dann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung so rechtzeitig abgeschlossen werden, dass aus heutiger Sicht die Unterlagen zur Planfeststellung noch 2020 beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht werden können.

Beirat der CityBahn

- Die Beiratsmitglieder für Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis sind seit längerem benannt.
- Es wäre gut, wenn auch Mainz seine Mitglieder kurzfristig benennen würde, damit der Beirat kurzfristig zu seiner ersten Sitzung einberufen werden kann.



CityBahn

CityBahn GmbH
c/o ecos office center
Gustav-Stresemann-Ring 1
65189 Wiesbaden

www.citybahn-verbindet.de
info@citybahn-verbindet.de

