



# SITZUNGSVORLAGE

Nr. 1 7 - V - 0 4 - 0 0 0 4  
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) IV

Citybahn Mainz - Wiesbaden

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

## Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input type="radio"/>	→ s. unten <input checked="" type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

## Bestätigung Dezernent/in

Sigrid Möricke

Stadträtin

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich  
 Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.  
 → siehe gesonderte Stellungnahme

\_\_\_\_\_  
Stadtkämmerer

## A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind  **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.  
 finanzielle Auswirkungen verbunden.  
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

### I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel  rot  grün Prognose Zuschussbedarf:

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling  Investition  Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist):

abs.: \_\_\_\_\_  
 in %: \_\_\_\_\_

### III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um  Mehrkosten  
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
<b>Summe einmalige Kosten:</b>									

<b>Summe Folgekosten:</b>									

**Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:**  
 Finanzierung der Kosten für 2017 über WVV und ESWE-Verkehr.

## B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.) Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Citybahn Mainz-Wiesbaden, Gründung Projektgesellschaft Citybahn, Bereitstellung der Mittel für Vor- und Entwurfsplanung und für Bürgerbeteiligung

## Anlagen:

## C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
  - 1.1. seit Jahren die Fahrgastentwicklung in Wiesbaden weit über dem Bundesdurchschnitt liegt und der öffentliche Verkehr nicht mehr alleine mit Bussen zu bewältigen ist.
  - 1.2. die viel zu hohe Stickstoffbelastung der Luft in Wiesbaden zu einem wesentlichen Teil vom Verkehr verursacht wird.
  - 1.3. die Citybahn mit ihrer hohen Fahrgastkapazität die Innenstadt deutlich von Busfahrten entlasten kann, aufgrund ihres eigenen Fahrweges eine wesentlich höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bietet und in ihrer vollelektrischen Ausprägung einen wesentlichen Baustein des angestrebten emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden bildet.
  - 1.4. sich mit Schreiben vom 21.06.2016 sieben der im Wiesbadener Stadtparlament vertretenen Fraktionen für die Einführung einer Citybahn ausgesprochen haben.
  - 1.5. die Vorplanung der Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ in 2017 begonnen und abgeschlossen werden soll und die Finanzierung der Vorplanung dieser Strecke so vorgesehen ist, dass die geschätzten Kosten in Höhe von 3,1 Mio. € durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2016 von ESWE Verkehr (2,635 Mio. €) und durch den zugesagten Landeszuschuss (0,465 Mio. €) ausgeglichen werden können.
  - 1.6. ESWE Verkehr die Ausschreibung für die Vorplanungsleistungen der Citybahn Strecke (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2) bereits EU-weit bekannt gemacht hat und dass die Vergabe durch ESWE Verkehr unter Einhaltung aller vorgeschriebenen Fristen Ende März 2017 an den geeignetsten Bieter erfolgen kann.
  - 1.7. die erfolgreiche Umsetzung der Citybahn eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei allen wesentlichen Planungsschritten verlangt, die umfassend und transparent sein muss und die berechnigte Bürgeranliegen aufgreift. Die Bürgerbeteiligung soll direkt im Anschluss nach dem Beschluss dieser Vorlage beginnen.

2. Es wird beschlossen:

2.1. Dezernat IV / ESWE Verkehr wird beauftragt, parallel zu der bereits gemeinsam von der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (ESWE Verkehr), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) vergebenen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die Citybahn Mainz - Wiesbaden - Bad Schwalbach - die Vor- und Entwurfsplanung für die Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ in 2017 zu vergeben.

2.2. Dezernat I /WVV wird beauftragt, dass

- a. die weitere Verfolgung des Projektes Citybahn in Planung und Bau durch eine Projektgesellschaft Citybahn als Tochtergesellschaft der WVV Wiesbaden Holding GmbH erfolgt und dass als Gesellschaft entweder eine bereits vorhandene GmbH-Mantelgesellschaft oder eine neu zu gründende GmbH genutzt wird. Der Gesellschaftsvertrag und der Wirtschafts- und Finanzplan werden bei Beschlussfassung zur Gründung der „City-Bahn GmbH“ vorgelegt.
- b. sich die Landeshauptstadt Mainz, der Landkreis Rheingau-Taunus und der RMV direkt oder jeweils über eine beherrschte Gesellschaft an der Projektgesellschaft beteiligen können.
- c. von der WVV Wiesbaden Holding GmbH der Projektgesellschaft für 2017 insgesamt bis zu 3,4 Mio. € in Form einer Kapitaleinlage zur Verfügung zu stellen sind. Der Bedarf von bis zu 3,4 Mio. € teilt sich wie folgt auf:

bis zu 2,635 Mio. €

- für die Vorplanung der Citybahnstrecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“,

bis zu 0,765 Mio. €

- für den Beginn der sich an die Vorplanung anschließenden Entwurfsplanung dieser Strecke (0,1 Mio. €)
- für die umfassende Bürgerbeteiligung und Kommunikation (0,6 Mio. €) und
- für den Geschäftsbetrieb der Projektgesellschaft (0,065 Mio. €)

Von den bis zu 3,4 Mio. €, die insgesamt als Kapitaleinlage zur Verfügung zu stellen sind, werden 2,635 Mio. € durch Einsparungen im Wirtschaftsplan 2016 ESWE Verkehr erbracht. Bis zu 0,765 Mio. € werden von der WVV Wiesbaden Holding GmbH zusätzlich bereitgestellt.

- d. über die Zurverfügungstellung weiterer Finanzmittel für die Jahre 2018 ff mit der Vorlage des Wirtschaftsplanes der jeweiligen Jahre entschieden wird. Über die Investitionskosten / Zuschüsse (Strecke, Fahrzeuge) und die Betriebskosten wird nach Fertigstellung der Genehmigungsplanung entschieden.

## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

#### **Notwendigkeit der Citybahn**

Wiesbaden braucht aus drei wesentlichen Gründen die Citybahn Mainz-Wiesbaden in Form einer GmbH:

1. Der öffentliche Verkehr ist aufgrund der weiter steigenden Fahrgastzahlen mit Bussen allein nicht mehr zu bewältigen. ESWE Verkehr hat seit 2008 ein weit über dem Bundesdurchschnitt liegendes Wachstum der Fahrgastzahlen (2016: ESWE Verkehr 4,6 %, Bundesdurchschnitt 1,8 %) und auch in den nächsten Jahren ist von einem deutlichen Wachstum auszugehen.

Taktverdichtungen auf den Buslinien sind bereits jetzt in vielen Fällen nicht mehr möglich, da sich im Stadtzentrum die Busse, vor allem an den Haltestellen, gegenseitig behindern. Auch größere Busse bieten keine Abhilfe. Dort, wo es die Straßen zulassen, werden schon jetzt Gelenkbusse eingesetzt. Doppeldeckerbusse sind für den Einsatz im großstädtischen Spitzenverkehr nicht geeignet, da sie zwar theoretisch eine größere Kapazität besitzen, die Fahrgäste aber das obere Deck kaum benutzen, weil sie befürchten, nicht rechtzeitig zum Ausstieg zu gelangen. Dies hat gerade ein Pilotvorhaben in Frankfurt noch einmal bestätigt. Überlange Gelenkbusse sind ebenfalls kritisch zu sehen, da vor allem die Wiesbadener Innenstadtstraßen häufig zu eng sind und zu kleine Kurvenradien aufweisen und auch die Haltestellenlängen in den meisten Fällen nicht ausreichend sind.

Die Citybahn mit ihrer hohen Fahrgastkapazität würde die Innenstadt deutlich von Busfahrten entlasten. Außerdem bietet die Citybahn aufgrund ihres eigenen Fahrweges und der damit verbundenen geringen Störanfälligkeit durch den übrigen Verkehr eine wesentlich höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit als der Busverkehr.

Eine von ESWE Verkehr, MVG und RMV gemeinsam vergebene Machbarkeitsstudie bestätigt die hohe Entlastungswirkung und Qualitätssteigerung der Citybahn bei einem sehr deutlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis, so dass das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung auf dieser Basis die Citybahn für das GVFG-Bundesprogramm 2017 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angemeldet hat und für die Vorplanung der Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ einen Planungskostenzuschuss von 15 % gewährt.

Die für die Gewährung von Bundeszuschüssen unerlässliche Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurde auf dieser Basis ebenfalls gemeinsam von ESWE Verkehr, MVG, RMV und RTV bereits vergeben. Sie kann aber erst im Frühsommer 2017 fertiggestellt werden, weil das standardisierte Verfahren zur Erstellung dieser NKU derzeit vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überarbeitet wird, und diese Überarbeitung angewendet werden muss. Zur Verkürzung der Planungsdauer soll aber mit dem Einverständnis des Bundes und auf Wunsch des Landes wegen der sehr positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit der Planung der Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ bereits jetzt begonnen werden.

2. Die vollelektrische Citybahn bildet einen wesentlichen Baustein des angestrebten emissionsfreien ÖPNV in Wiesbaden und damit der dringend notwendigen Senkung der Schadstoffbelastung der Luft. Sie führt darüber hinaus zu einer deutlichen Wanderung von Pkw-Nutzern zum ÖPNV, was ebenfalls zur Luftreinhaltung beiträgt. Die Machbarkeitsstudie geht von täglich 82.000 Fahrgästen aus, davon 22.000 neu gewonnen, im Wesentlichen vom Pkw.
3. Die Städte Wiesbaden, Mainz und der Landkreis Rheingau-Taunushaben mittelfristig bessere Zukunftschancen, wenn sie eng im Nahverkehr zusammenarbeiten. Auch dabei ist die Citybahn ein ganz wichtiger Baustein.
4. Für die potentielle Beteiligung der anderen Projektteilnehmer an der City Bahn ist eine geeignete Organisationsform zu wählen. Die GmbH als Gesellschaftsform bietet die bestmögliche Voraussetzung, um sowohl das Projekt als auch einen möglichen späteren Betrieb durchführen zu können.

## Organisation

Für die weitere Verfolgung der notwendigen Citybahn-Aktivitäten wird die Gründung einer eigenen Projektgesellschaft als Tochter der WVV Wiesbaden Holding GmbH vorgeschlagen, weil dadurch eine Abgrenzung der Planungs- und Baukosten der Citybahn von den übrigen ÖPNV-Kosten Wiesbadens erleichtert wird. Außerdem können durch die angestrebte Beteiligung von Mainz, dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem RMV die einzelnen Planungen besser abgestimmt und dadurch Kosten gespart werden.

Für die Gründung dieser Projektgesellschaft kann entweder eine nicht genutzte Mantelgesellschaft, die bereits vorhanden ist, genutzt werden oder es kann eine Neugründung erfolgen. In beiden Fällen sind die Gründungskosten gering, die Neugründung erfordert einen längeren Zeitaufwand.

Die Betriebskosten können ebenfalls niedrig gehalten werden, weil die Projektgesellschaft auf dem Gelände von ESWE Verkehr untergebracht wird und damit die dort vorhandene technische und betriebliche Infrastruktur mit genutzt werden kann.

Für die fremd zu vergebenden Aufträge der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2 der HOAI) benötigt die Projektgesellschaft in 2017 keine zusätzlichen Mittel. Die auf 3,1 Mio. € geschätzten Kosten können durch Einsparungen von ESWE Verkehr im Wirtschaftsplan 2016 und durch den vom Land zugesagten Zuschuss beglichen werden. Alle Kostenschätzungen in dieser Vorlage für Investitionen, Planungen und Bürgerbeteiligungen beruhen auf Erfahrungen aus in letzter Zeit fertiggestellten und vergleichbaren oberirdischen Stadtbahnstrecken."

Da aber nach der bisherigen Terminplanung noch in diesem Jahr mit der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) begonnen werden kann, werden hierfür in 2017 nach einer Grobplanung noch ca. 0,1 Mio. € benötigt, die von der WVV Wiesbaden Holding GmbH bereitgestellt werden müssten. Ebenso müssten von der WVV Wiesbaden Holding GmbH für 2017 noch weitere ca. 0,6 Mio. € für die notwendige frühzeitige Bürgerbeteiligung/Projektkommunikation und den Geschäftsbetrieb der Projektgesellschaft bewilligt werden.

Die folgende Tabelle fasst die benötigten Mittel in 2017 und den Finanzierungsträger zusammen:

Jahr	Position	Mio. €	Träger
2017	Vorplanung	2,635	Einlage WVV Wiesbaden Holding GmbH aus Einsparungen Wirtschaftsplan ESWE Verkehr erwirtschaftet
		nachrichtlich: 0,465	Landeszuschuss
2017	Beginn Entwurfsplanung	0,1	
2017	Bürgerbeteiligung, Kommunikation	0,6	Einlage WVV Wiesbaden Holding GmbH (zusätzlich zu finanzieren)
2017	Geschäftsbetrieb Projektgesellschaft	0,065	
2017	Gesamt WVV Wiesbaden Holding GmbH	3,4	WVV Wiesbaden Holding GmbH
2017	Gesamt, einschl. Landeszuschuss	3,865	WVV Wiesbaden Holding GmbH und Land

### Zeitplan

Der ehrgeizige Zeitplan für die Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ sieht einen Abschluss der Genehmigungsplanungen in 2019 und einen frühestmöglichen Baubeginn Ende 2019/Anfang 2020 vor.

Eine Aufnahme des Verkehrs (ggf. auf einer Teilstrecke) könnte dann ab 2022 erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt soll auch bereits ein wesentlicher Teil der verbleibenden Busse im Rahmen der Zielsetzung „Emissionsfreier ÖPNV“ durch E-Busse ersetzt werden.

### Finanzierung:

Die Investitionskosten für den Fahrweg der Strecke „Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain, Wiesbaden“ werden in der Machbarkeitsstudie auf 149 Mio. € geschätzt. Davon würde der Bund 60 % der zuwendungsfähigen Kosten tragen. Mit dem Land Hessen sollte durch Verhandlung eine höchstmögliche Beteiligung von bis 27,5 % erreicht werden können. Der Rest von bis zu 12,5 % verbleibt bei der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Die gesamten Planungskosten (einschließlich Bauoberleitung) können auf 18 % der Baukosten, also rund 27 Mio. €, die sich auf die Jahre 2017 bis 2019 verteilen, geschätzt werden. Dafür werden, bis auf den vom Land zugesagten Zuschuss zu den Vorplanungskosten, keine Zuschüsse vom Bund oder Land gezahlt.

Die Investitionskosten für die Fahrzeuge lassen sich derzeit nur sehr grob mit 20 Mio. € schätzen. Zuschüsse des Bundes gibt es für die Fahrzeuge nicht. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung bereitet derzeit aber eine Regelung zur Fahrzeugförderung durch das Land vor. Geplante Förderquoten sind jedoch noch nicht bekannt.

Im Fahrbetrieb ist die Citybahn allerdings kostengünstiger als die alternative Busbedienung, denn die Citybahn hat sowohl geringere Personal- als auch Energiekosten und auch geringere Unterhaltungskosten als der alternative Busbetrieb.

## **Bürgerbeteiligung/Kommunikation**

Die erfolgreiche Umsetzung des Projektes Citybahn verlangt eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei allen wesentlichen Planungsschritten, die umfassend und transparent sein muss und die berechnete Bürgeranliegen aufgreift. Die Bürgerbeteiligung soll direkt im Anschluss nach dem Beschluss dieser Vorlage beginnen.

Ebenso notwendig ist eine umfassende Kommunikation, die auch die Information der maßgeblichen Institutionen wie Verbände und Vereine umfasst. Eine erste Kommunikationsrunde soll ebenfalls nach dem Beschluss dieser Vorlage durch die StVV erfolgen.

Die benötigten Finanzmittel für Bürgerbeteiligung/Kommunikation werden für die Jahre 2017 - 2019 auf jeweils 0,6 Mio. €, also insgesamt 1,8 Mio. € geschätzt und werden weder vom Bund noch vom Land bezuschusst.

## **II. Demografische Entwicklung**

*(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)*

Die Maßnahme trägt der demografischen Entwicklung Rechnung, da die stark ansteigende Zahl der älteren Einwohnerinnen und Einwohner, sowie die sich wandelnde Wertevorstellung der jüngeren Generationen, bei der die ständige Autobenutzung nicht mehr im bisherigen Umfang im Vordergrund steht, den Ausbau des ÖPNV erfordert.

## **III. Umsetzung Barrierefreiheit**

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

Die Vorgaben zur unbehinderten Mobilität gemäß der aktuellen Regel- und Sonderbauweisen des Oberbaus öffentlicher Verkehrsflächen in der Landeshauptstadt Wiesbaden werden berücksichtigt. Darin sind die gültigen Vorschriften und DINs berücksichtigt.

## **IV. Ergänzende Erläuterungen**

*(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)*

## **V. Geprüfte Alternativen**

*(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)*

Wiesbaden, Januar 2017

Sigrid Möricke  
Stadträtin