



SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 8 - V - 0 5 - 0 0 1 0**
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff: **Dezernat(e) V**

Linienführung CityBahn - Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain

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. <small>(wird von Amt 16 ausgefüllt)</small>	
a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" 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 type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent/in

Andreas Kowol
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

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

Imholz
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
Summe einmalige Kosten:									

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

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**.

Die Sitzungsvorlage beschreibt und begründet die geplante Linienführung der CityBahn durch die Stadtteile Kastel, Amöneburg, Biebrich, Südost, Mitte, Rheingauviertel-Hollerborn und Westend-Bleichstraße. Auf Grundlage dieser Linienführung kann die bereits beschlossene Entwurfs- und Genehmigungsplanung durchgeführt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Stadtplan mit Linienführung.

C Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr/die Stadtverordnetenversammlung wolle als Zwischenstand beschließen:

Es wird zur Kenntnis genommen dass:

1. sich als Ergebnis der Vorplanung unter Einbeziehung der Bürgerbeteiligungsergebnisse und der Diskussion mit den betroffenen Ortsbeiräten die als Anlage dargestellte Linienführung *Theodor-Heuss-Brücke - Rampenstraße - Wiesbadener Straße - Biebricher Straße - Rheingaustraße - Glarusstraße - Adolf-Todt-Straße - Stettiner Straße - Rathenauplatz - Straße der Republik - Biebricher Allee - Wiesbaden Hauptbahnhof - Bahnhofstraße - Rheinstraße - Ringkirche - Klarenthaler Straße - Hochschule RheinMain* für die CityBahn zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Hochschule RheinMain ergeben hat. Diese Linienführung entspricht in wesentlichen Bereichen derjenigen Führung, die dem Ausschuss am 12.12.2017 vorgestellt wurde, und die sich aus den am 12.12.2017 dargelegten Gründen wesentlich von der Machbarkeitsuntersuchung zugrunde gelegten Version unterscheidet. Das jetzt vorgelegte Ergebnis der Vorplanung enthält
 - in der Wiesbadener Innenstadt mit der Führung durch die Rheinstraße gegenüber der ebenfalls untersuchten Führung durch die Luisenstraße und Dotzheimer Straße und
 - in Biebrich mit der Führung durch die Rheingaustraße gegenüber den alternativ untersuchten Führungen durch die
 - Kasteler Straße
 - Rudolf-Dyckerhoff-Straße
 - Breslauer Straße

jeweils diejenige Lösung, die unter Berücksichtigung der

- Nutzungsmöglichkeit für möglichst viel Fahrgäste
- technischen Realisierbarkeit
- späteren betrieblichen Vorteilhaftigkeit

das Optimum bildet.

Der Nutzen-Kosten-Faktor bleibt gegenüber dem am 12.12.2017 vorgestellten Wert stabil.

2. die in der Anlage dargestellte Linienführung für die CityBahn zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Hochschule RheinMain der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zugrunde gelegt wird.
3. die Vorplanung für den Mainzer Streckenabschnitt „Theodor-Heuss-Brücke bis Hauptbahnhof Mainz“ unmittelbar vor dem Abschluss steht und damit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung des Mainzer und des Wiesbadener Streckenabschnitts parallel bearbeitet werden können.
4. durch den Beschluss des Kristages des Rheingau-Taunus-Kreises vom 08.03.2018, der CityBahn GmbH als Gesellschafter beizutreten und die Vorplanung für den Streckenabschnitt „Eiserne Hand (Stadtgrenze Wiesbaden) bis Bad Schwalbach“ kurzfristig aufzunehmen, auch die Vorplanung für den Abschnitt „Hochschule RheinMain bis Eiserne Hand“ kurzfristig begonnen werden kann.
5. Dezernat V, ESWE Verkehr und CityBahn GmbH auf der Grundlage des gültigen Nahverkehrsplans und in Abstimmung mit der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft GmbH (RTV) ein optimiertes ÖPNV-Netz entwickeln, bei dem die CityBahn durch die Strecke Mainz/ Wiesbaden Hochschule RheinMain/ Bad Schwalbach und weitere notwendige Strecken (z.B. Erschließung Ostfeld/ Kalkofen) zum Rückgrat-System und ein Bus-/ SchnellBus-System die erforderliche Ergänzung zu einem für alle Bürger und Bürgerinnen attraktiven Gesamtsystem darstellen.
6. bei der Entwicklung des optimierten ÖPNV-Netzes zur Ergänzung der CityBahn insbesondere auch die Anbindung der nicht-innerstädtischen Stadtteile und Vororte Wiesbadens verbessert wird.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Am 12.12.2017 wurde in der gemeinsamen Sitzung des Wiesbadener Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr und des Mainzer Verkehrsausschusses eine Vorschlagsvariante für die Linienführung der CityBahn vorgestellt. Diese führte von der Theodor-Heuss-Brücke über Kastel, Amöneburg und Biebrich durch die Wiesbadener Innenstadt zur Hochschule RheinMain. Eine Kenntnisnahme der Stadtverordnetenversammlung erfolgte in der Sitzung am 21.12.2017 (17-V-05-0010).

Diese Vorschlagsvariante diente als Grundlage der Diskussion im Online-Dialog von Dezember 2017 bis Ende Januar 2018 sowie den vier Wiesbadener Infomessen im Januar 2018. Die Ergebnisse daraus, sowie Rückmeldungen aus Ortsbeiräten und laufende Erörterungen mit den Fachämtern, flossen in eine Überarbeitung der Vorschlagsvariante ein. Das Ergebnis dieser Überarbeitung ist in Anlage 1 ersichtlich.

Diese Beteiligung hat gegenüber der Vorschlagsvariante vom 12.12.2017 zu zwei wesentlichen Änderungen geführt:

- in der Innenstadt die Führung über die Rheinstraße,
- in Biebrich die Führung über Rathenauplatz und Rheingaustraße.

Unter Berücksichtigung

- der Förderwürdigkeit
- der technischen Realisierbarkeit,
- der späteren betrieblichen Vorteile und
- einer attraktiven Anbindung möglichst vieler Wiesbadenerinnen und Wiesbadener

bietet diese Linienführung in der Summe nach derzeitigem Planungsstand ein Optimum.

Das sich daraus ergebende Betriebskonzept sieht derzeit montags bis freitags zwischen Hochschule RheinMain und Biebrich tagsüber einen 5-Minuten-Takt vor, auf dem weiteren Streckenabschnitt von Biebrich nach Mainz einen 10-Minuten-Takt. Für den Abendverkehr ist ein 10-Minuten-Takt bzw. 20-Minuten-Takt vorgesehen. Nachts soll ein durchgehender 60-Minuten-Takt zwischen Hochschule RheinMain und Mainz angeboten werden.

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)

/

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)

/

IV. Ergänzende Erläuterungen

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

Zusätzlich zu den o.g. Punkten haben weitere Anregungen aus Bürgerschaft und Ortsbeiräten Eingang in die Planung gefunden:

Kastel:

- Zusätzliche CityBahn-Haltestelle „Johannes-Goßner-Straße“ (Anregung Online-Dialog)
- Zusätzliche Bushaltestelle der Linie 33 Ecke Otto-Suhr-Ring/Wiesbadener Str. zur Verbesserung der Umsteigesituation (Anregung Infomessen)

Amöneburg:

- Eine CityBahn-Haltestelle für den Stadtteil Amöneburg (Anregung Ortsbeirat; wird mit neuer Linienführung in der Biebricher Straße realisiert)

Biebrich:

- Busnetzanpassung mit weiterhin umsteigefreier Anbindung der Siedlung Parkfeld an die Innenstadt durch Verlängerung der Buslinie 3 (Anregung Infomessen). Hierdurch wird zugleich eine umsteigefreie Verbindung zwischen Biebricher Gewerbegebieten und Mainzer Straße geschaffen.
- Verbesserte Anbindung des Bahnhofs Wiesbaden Ost an Biebrich und Schierstein durch Umlegung der Buslinie 9 von der Rheingaustraße in die Kasteler Straße

Südost:

- Zur Verbesserung der Umsteigesituation ist die Führung der Linien 5, 15 und 48 in Ost-West-Richtung über Rheinstraße sowie Bahnhofstraße und weiter zum Dernschen Gelände (Bussteig C) mit einer neuen Haltestelle an der Ecke Rheinstraße/Bahnhofstraße in Prüfung.

Hinsichtlich der Diskussion um eine weitere Rheinbrücke, die keine Bedingung für eine erste CityBahn-Linie Mainz - Wiesbaden darstellt, eröffnet die Variante über die Rheingaustraße/-Biebricher Straße zugleich Perspektiven für eine zukünftige weitere Netzverknüpfung zwischen Mainz und Wiesbaden. Für zukünftige Netzerweiterungen der CityBahn wird eine Netzkonzeption unter Berücksichtigung diesbezüglicher Ortsbeiratsbeschlüsse entwickelt.

V. Geprüfte Alternativen

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

Wiesbaden-Innenstadt

In der Wiesbadener Innenstadt wurde auch eine Führung über die Luisenstraße und untere Dotzheimer Straße geprüft. Aufgrund des beengten Straßenquerschnitts ist eine Trennung von Bus, Straßenbahn und Wirtschaftsverkehr nicht möglich, so dass ein behinderungsfreier Betrieb der CityBahn nicht sichergestellt werden kann. Weiterhin steht die Einrichtung von CityBahn-Haltestellen aufgrund deren Entwicklungslängen in Zielkonflikt mit anderen Anforderungen (z.B. Grundstückzufahrten, Rettungswege).

Biebrich

In Biebrich wurden auch Führungen über die Kasteler Straße, die Rudolf-Dyckerhoff-Straße, die Breslauer Straße und die Rathausstraße geprüft.

Kasteler Straße

Das Biebricher Zentrum wäre über eine Stichstrecke zum Rathenauplatz nur im 10-Minuten-Takt statt im 5-Minuten-Takt an die Wiesbadener Innenstadt erschlossen.

Von Biebrich aus wären Kastel und Mainz nicht direkt mit der CityBahn erreichbar, sondern nur per Umstieg am Herzogsplatz.

Für die vom Ortsbeirat Biebrich gewünschte Entlastung des Ortskerns und des Rheinuferes vom Durchgangsverkehr spielt die Kasteler Straße eine hervorgehobene Rolle. Diese Funktion kann die Kasteler Straße besser erfüllen, wenn sich der Individualverkehr den Straßenraum nicht mit dem ÖPNV teilen muss.

Rudolf-Dyckerhoff-Straße

Durch diese Linienführung wäre ein längerer eingleisiger Abschnitt erforderlich. Eine Führung der CityBahn würde hier angesichts des engen Straßenquerschnitts zudem zu erheblichen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer führen.

Breslauer Straße

Für die vom Ortsbeirat gewünschte Entlastung des Ortskerns und des Rheinufers vom Durchgangsverkehr spielt die Breslauer Straße eine hervorgehobene Rolle. Diese Funktion kann die Straße besser erfüllen, wenn sich der Kfz-Verkehr hier den Straßenraum nicht mit weiteren Verkehrsteilnehmern teilen muss.

Rathausstraße

Aufgrund des beengten Straßenquerschnitts wäre hier eine Trennung von Bus, Straßenbahn und Wirtschaftsverkehr nicht möglich, so dass ein behinderungsfreier Betrieb der CityBahn nicht sichergestellt werden kann. Weiterhin stünde die Einrichtung von CityBahn-Haltestellen aufgrund deren Entwicklungslängen in Konflikt mit anderen Anforderungen (z.B. Grundstückzufahrten, Rettungswege).

Wiesbaden, 11. Mai 2018

Andreas Kowol
Stadtrat