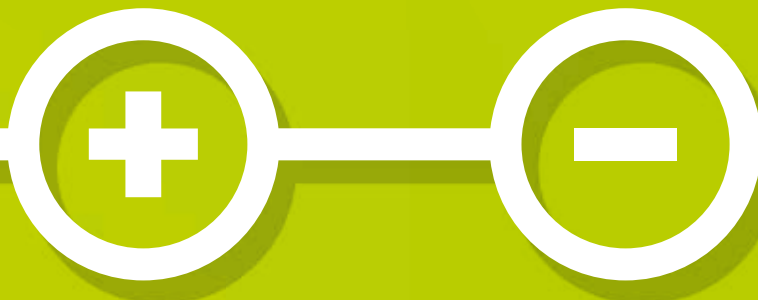


**Bürgermitwirken
in Wiesbaden**

CityBahn verbindet Dialog und Planung



Das erste Mitwirken der Wiesbadenerinnen und Wiesbadener in Zahlen und Fakten:

Online-Dialog Wiesbaden:	13. Dezember 2017 bis 31. Januar 2018
Infomesse Südost/Mitte:	18. Januar 2018
Infomesse Rheingauviertel/Westend:	23. Januar 2018
Infomesse Biebrich:	25. Januar 2018
Infomesse Amöneburg/Kastel:	30. Januar 2018

1	Vorwort	4
2	Bürgermitwirken online und vor Ort	6
	<i>Der Online-Dialog und die Infomessen</i>	
3	Die Vorplanung der CityBahn für Wiesbaden im Bürgerdialog	8
	<i>Dialogpunkte in der Übersicht</i>	
4	Im Dialog	10
	<i>Zentrale Anregungen und Wünsche zur Vorplanung aus dem Bürgerdialog</i>	
5	Die überarbeitete Vorschlagslinienführung der CityBahn GmbH	17
	Der Planungsprozess für die CityBahn in der Übersicht	18



1

Liebe Wiesbadenerinnen und Wiesbadener,

wir wollen die beste Lösung für die Mobilität in unserer Region, in der zwei Landeshauptstädte künftig zu einer attraktiven Metropole zusammenwachsen. Deshalb sind wir auch ehrlich an Ihren Ideen und Ihrer Mitarbeit interessiert. Im Dezember vergangenen Jahres luden wir daher Wiesbadenerinnen und Wiesbadener dazu ein, die CityBahn mitzugestalten. Über den Online-Dialog unter www.citybahn-verbindet.de brachten sie sich mit **3.399 Bewertungen** und **876 Kommentaren** umfangreich in den Planungsprozess ein. Die gesammelten Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge wurden darüber hinaus im Januar 2018 auf **vier Infomessen** entlang der geplanten Linienführung diskutiert. Vor Ort setzten sich rund **1.350 Bürgerinnen und Bürger** mit Planungsdetails auseinander und diskutierten mit Planern sowie den Verantwortlichen der CityBahn. Insgesamt **5.349 Bewertungen** und **385 Anmerkungen** gaben die Besucherinnen und Besucher der Infomessen ab. In Mainz startete die intensive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger mit dem Online-Dialog am 10. April 2018. Anschließend besuchten **rund 450 Menschen** die Infomesse im Kurfürstlichen Schloss, wo sie **2.151 Bewertungen** und **232 Anmerkungen** einbrachten. Da das Format von den Bürgerinnen und Bürgern der beiden Landeshauptstädte so gut angenommen wurde, wird auch der Rheingau-Taunus-Kreis Infomessen zur CityBahn ausrichten.

Die gesammelten **10.124 Anregungen und Wünsche aus dem Wiesbadener Bürgermitwirken** behandelten Themen wie Anzahl und Lage der Haltestellen, Umsteigemöglichkeiten, Parkraum und Lärmentwicklung, aber auch Fragen zu Planungsdetails. Wir haben erkannt, was Ihnen wichtig ist. Und haben darauf ja auch schon reagiert.

Hiermit möchten wir Ihnen die zentralen Anregungen der Wiesbadenerinnen und Wiesbadener vorstellen, die in die weitere Planung eingehen. **Wir haben gemeinsam mit den Planern versucht, Ihre Wünsche bestmöglich mit den verkehrlichen Notwendigkeiten und den finanziellen Auswirkungen auszubalancieren und in die Vorplanung einzubringen** – dabei müssen unsere Änderungen an der Planung natürlich umsetzbar und finanzierbar bleiben. Denn an dieser Stelle legt uns der Fördergeber enge Fesseln an. Im nächsten Schritt werden die Pläne der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.

Wir werden Sie weiterhin über die folgenden Planungsschritte rund um die CityBahn auf dem Laufenden halten und Sie auch an den kommenden Entwicklungen beteiligen. Bleiben Sie also neugierig und verfolgen Sie das Projekt so aufmerksam wie bisher, denn nur mit Ihrer Hilfe planen wir die beste CityBahn für alle Bürgerinnen und Bürger.

Mit besten Grüßen

Eva Kreienkamp
Geschäftsführung CityBahn GmbH

Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin
Geschäftsführung CityBahn GmbH

Die CityBahn: Ein spannendes Projekt im Rahmen der Bürgerbeteiligung

Wiesbaden macht sich auf den Weg – mit der CityBahn hin zu einer Neuausrichtung der städtischen und regionalen Mobilität, mit den „Leitlinien für Bürgerbeteiligung“ hin zu einer neuen Beteiligungskultur, einer stärkeren Einbindung der Bürgerschaft bei städtischen Projekten! Die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über alle Facetten eines Projektes zu informieren, sie bei den ersten Planungen einzubinden, sie nach ihren Ideen und Vorstellungen zu befragen – und zwar weit bevor es die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung vorsieht – und sie aktiv teilhaben zu lassen sind Grundsätze der „Wiesbadener Leitlinien für Bürgerbeteiligung“. Sie geben den freiwilligen Beteiligungsverfahren seit Juli 2016 verlässliche Regeln und haben zum Ziel, gemeinsam Kompromisse und bestenfalls ein Konsens zum Wohle aller zu erreichen. Gerade bei einem in der Bevölkerung so umstrittenen Projekt wie der CityBahn ist es wichtig, nicht im „luftleeren Raum“ zu diskutieren. Behauptungen sind schnell aufgestellt. Nachvollziehbare Vorplanungen, um zu klären, ob ein Projekt wie die CityBahn überhaupt technisch möglich ist, ob es bei der Betrachtung von Nutzen und Kosten förderungswürdig ist – denn nur dann gibt es eine Chance auf eine Realisierung – brauchen bei so einem komplexen Projekt eine gewisse Zeit. Daraus ergibt sich ein echtes Dilemma für die Bürgerbeteiligung der CityBahn GmbH: Sie soll einerseits die Bürgerschaft frühzeitig informieren. Um andererseits überhaupt Pläne vorlegen zu können, zu denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise und Anregungen abgeben können, müssen die Fachleute aber erst einmal arbeiten können. Da jedoch bereits für die Beauftragung der Vorplanung ein Beschluss der Stadtverordneten gefasst werden muss, der öffentlich bekannt wird, haben manche Bürgerinnen und Bürger dann das Gefühl, nicht frühzeitig genug informiert zu werden. Gut nachvollziehbar, aber dem ist nicht so!

Die Stabsstelle für Bürgerbeteiligung beim Oberbürgermeister begleitet den von der CityBahn GmbH eingeleiteten Beteiligungsprozess und war von Anfang an in die Konzeption einbezogen. Bürgernahe Infomessen statt einer zentralen Vortragsveranstaltung in der Innenstadt sind gutes Konzept und das angemessene Format für dieses gesamtstädtische Projekt. Die vier Standorte im Stadtgebiet erlaubten es vielen Menschen, im Laufe des jeweiligen Nachmittags die Infomesse zu besuchen. Sie konnten sich dort ausführlich über das Gesamtprojekt und die Auswirkungen in ihrer Nachbarschaft informieren. Dies wurde auch in der Teilnehmerbefragung entsprechend honoriert.

Auch wir, die Stabsstelle Bürgerbeteiligung, waren auf den Infomessen vertreten und haben viele interessante Gespräche zur Bürgerbeteiligung in Wiesbaden geführt. Der Prozess der Bürgerbeteiligung ist aus der Sicht der Stabsstelle gut angelegt und sollte auch in der weiteren Planungsphase intensiv fortgeführt werden.

Gabriele Kotzke
Juliane Rösler
Stabsstelle Bürgerbeteiligung
der Landeshauptstadt Wiesbaden

2

Bürgermitwirken online und vor Ort

Der Online-Dialog

Die intensive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte im ersten Schritt über die Projektwebsite www.citybahn-verbindet.de. Im Dezember 2017 konnten sich zunächst interessierte Wiesbadener, im April 2018 dann auch Mainzer online informieren, persönliche Vor- und Nachteile diskutieren sowie Anregungen einbringen. Anhand eines Gesamtstreckenplans mit verschiedenen Linienführungen und Infopunkten wurden sowohl die übergeordnete Planung als auch Planungsdetails zu Straßenraum, Querungen, Netzanbindung und Haltestellen – soweit sie in dieser frühen Planungsphase schon vorlagen – dargestellt.

Die Infomessen

Im Rahmen von vier Infomessen entlang der Vorschlagslinienführung konnten Wiesbadenerinnen und Wiesbadener ab Januar ihre Meinung zu den einzelnen Planungsständen äußern. Bei den Veranstaltungen hatten sie die Möglichkeit, an Infoständen in den direkten Dialog mit Experten der zuständigen Ämter sowie Planungsbüros zu treten. Die Themen Planungsprozess und Gesamtplanung, Nutzen und Kosten der CityBahn sowie Mobilitätsstrategien von ESWE Verkehr und der Mainzer Mobilität standen dabei im Mittelpunkt. Auch die bis dahin eingegangenen Anregungen aus dem Online-Dialog wurden auf Moderationskarten präsentiert und den Plänen zugeordnet. Die Bürgerinnen und Bürger konnten diese mithilfe von grünen und roten Punkten bewerten sowie um eigene Kommentare und Anregungen ergänzen.

Die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren gehen unmittelbar in die weiteren Planungen ein. Die unterschiedlichen Varianten werden von den Fachplanern eingegrenzt und optimiert – die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger finden dabei Berücksichtigung. Auf diese Weise entsteht eine überarbeitete Linienführung, die auf viele Wünsche einzahlt, dabei aber auch den verkehrlichen Anforderungen entspricht und weiterhin förderungswürdig ist.

Auf den folgenden Seiten sind die wichtigsten Änderungswünsche und Anregungen der Wiesbadener übersichtlich zusammengefasst. Sie alle gehen jetzt in die weitere Planung ein.



3

Die Vorplanung der CityBahn für Wiesbaden und Mainz im Bürgerdialog

Die Region Wiesbaden und Mainz soll sich wirtschaftlich weiterentwickeln und dabei so lebenswert bleiben, wie sie heute ist. Deshalb müssen wir **die aktuellen Verkehrsprobleme der Landeshauptstädte lösen**. Das engmaschige Busnetz ist in Wiesbaden mittlerweile an seiner Leistungsgrenze angelangt – **der Anteil des ÖPNV am gesamten Stadtverkehr liegt aktuell bei nur 16 Prozent**. Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen Mainzer Mobilität und ESWE Verkehr deshalb ein neues Schienenkonzept: Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und **täglich bis zu 100.000 Fahrgäste** befördern. Sie wird zu einer Verbesserung der Stadtluft führen und kann mit verkürzten Reisezeiten überzeugen. Auch die Innenstadt kann die moderne Straßenbahn deutlich entlasten: Da sie mehr Fahrgäste aufnehmen kann, ist sie deutlich leistungsfähiger als der Bus.

- Vorschlagslinienführung
- Optionen der Vorschlagslinienführung
- Geprüfte Alternativen
- Zentrale Punkte des Dialogs

1

300 Besucher
der Infomesse
66 Online-
Kommentare

4

Rheingauviertel/ Westend

Die CityBahn bindet neben der **wachsenden Hochschule RheinMain** auch den dicht besiedelten Stadtteil Westend an das Schienennetz an. Auf Wunsch vieler Studierender sowie des Präsidenten der Hochschule RheinMain, Prof. Dr. Detlev Reymann, wollen die Planer eine eigene Haltestelle für den Campus am Kurt-Schumacher-Ring realisieren. Über einen weiteren Halt auf Höhe der Gneisenastraße können die Bewohnerinnen und Bewohner des **Feldherrenviertels** angeschlossen werden.



Nutzer-
kommentar
6
Stimmen

Zielgruppen bitte berücksichtigen

Wie ich soeben lese (in einer Antwort der Moderation vom 2.1.2018) soll es keine Haltestelle an RMHS und keine am Elsässer Platz geben, sondern eine dazwischenliegende "Kompromiss-Haltestelle", die ja dann irgendwo im Bereich der AOK angesiedelt sein wird, bzw. am Kreuzungsbereich zum 2. Ring.
Damit werden 1. die Studierenden abgehängt, die einen viel längeren Fußweg zur Haltestelle haben und sicher mit Begeisterung auf eine solche planerische Glanzleistung reagieren und 2. die Anwohner im äußeren Westend (Feldherrenviertel). Im Bereich der "Kompromiss-Haltestelle" gibt es damit weder ein "Ziel" (Hochschule für Reisende dorthin) noch ein "Start" (für Anwohner von dort), da die geringste Wohnbebauung genau in diesem Bereich zu finden ist.
Zum Vergleich: im Bereich der Uni/HS Mainz gibt es 3 Haltestellen der Mainzbahn (ok, der Campus ist auch etwas größer).
So sieht es für mich momentan so aus, als wäre die Planung eine reine "Grüne-Tisch-Planung" ("wir planen mal") und an realen Bedürfnissen vorbei.



2

300 Besucher
der Infomesse
172 Online-
Kommentare

Südost/Mitte

Eine Haltestelle in **unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone** soll einen attraktiven Zugangspunkt für den Einzelhandel und die Gastronomie im Herzen der Stadt schaffen. Auf Anregung der Bürgerinnen und Bürger wird die **Variante über die Rheinstraße** im folgenden Planungsverlauf mit **Priorität weiterverfolgt**. Die deutlich schmalere Luisenstraße wird voraussichtlich nicht von der CityBahn befahren. Momentan erarbeiten die Planer eine Anbindung an das Busnetz.

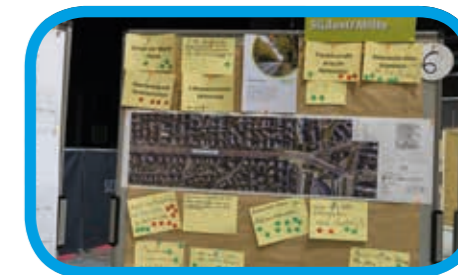


Nutzer-
kommentar
7
Stimmen

Rheinstraßenvariante

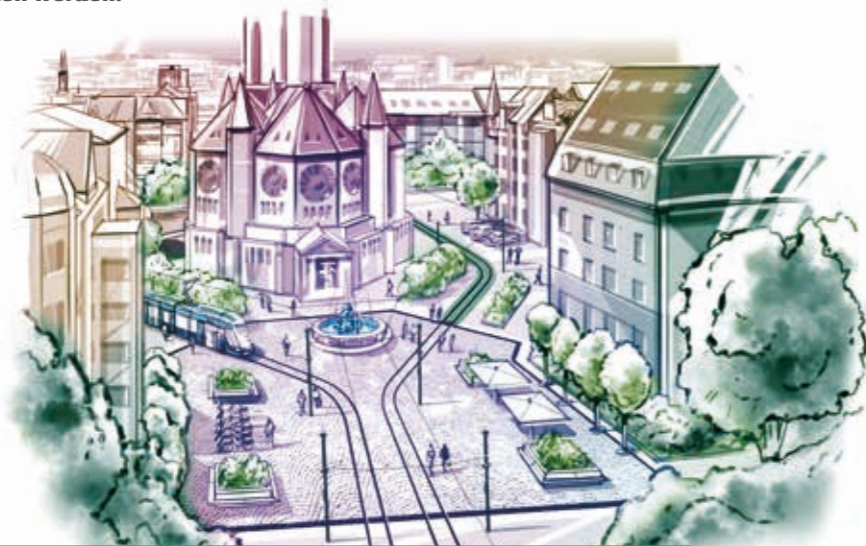
Ich finde die Variante über die Rheinstraße mittlerweile sehr spannend.
1. Zeitgewinn gegenüber der Variante Dotzheimer Straße.
2. Bessere Anbindung des Rheingauviertels.
3. Vorteil für Pendler die zum HBF wollen (Es ist einfach nervig mit dem Bus jeden Tag durch die Innenstadt zu ruckeln wenn man nur zum HBF möchte).
4. Buslinien könnten im aktuellen Netz weitgehend erhalten bleiben.
5. Ablehnung gegen das Projekt aus den Vororten Kohlheck/ Dotzheim/ Frauenstein wird geringer, da es weiterhin eine direkte Busanbindung in die City geben wird.
6. Beruhigung der Ringkirche.
7. Fußgängerzone wird trotzdem tangiert.
8. Die Rheinstraße ist eine breite Straße und lässt mehrere Verkehrsarten nebeneinander zu, gleichzeitig ist genug Platz für eine komplett eigene Bahntrasse.

Einziges Nachteil: Ich befürchte dass Bäume gefällt würden. Vielleicht ließe sich dies aber auch irgendwie verhindern.



Ringkirche

Da sich die Bürgerinnen und Bürger mehrheitlich für die **Variante über die Rheinstraße** ausgesprochen haben, könnten die Planer auch einen **verkehrsberuhigten Platz an der Ringkirche** realisieren – ein Wunschprojekt vieler Wiesbadenerinnen und Wiesbadener. Zunächst muss jedoch eine alternative Führung des Pkw-Verkehrs sowie Ersatz für den wegfallenden Parkraum gefunden werden.



Nutzerkommentar

28 Stimmen

Anbindung Rheingauviertel/Rheinstraße

Die Aufwertung des Bereiches um die Ringkirche mit MIV "Befreiung" und Citybahnhaltestelle ist eine sehr gute Idee und macht das Rheingauviertel definitiv attraktiver und befiehlt es zudem von dem auch vorhandenen Durchgangsverkehr in der Marcobrunner-/Rüdesheimer-/Rauenthaler-Straße von und zur Ringkirche. Auch, daß die bisher ÖPNV-freie Zone Rheinstraße durchfahren werden soll ist eine gute Idee und wird auch die Bahn beschleunigen, da das bisherige verspätungsfördernde "gemuckel" der Busse durch die untere Dotzheimer Straße/Luisenplatz/Ecke Bahnhofstraße endlich eine Ende hätte. Eine Anbindung des Luisenplatzes wäre dann ja ebenfalls von Seiten der Rheinstraße gegeben.



Bahnhofstraße

Der Vorschlag der Planer, den **Umweltverbund** (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) in der **Bahnhofstraße** zu stärken, wurde im Bürgerdialog sehr positiv bewertet. Deshalb soll künftig eine Fahrtrichtung für Autos gesperrt werden, die zweite Fahrbahnälfte könnte für Pkw weiterhin befahrbar bleiben. Die Haltestelle befände sich demnach künftig in **Mittellage**. Bequeme und sichere Umsteigeverbindungen zum Regional- und Fernverkehr sowie zu den ESWE-Bussen werden aktuell von den Planern erarbeitet.



Nutzerkommentar

12 Stimmen

Ja, Umweltverbund stärken!

Ich finde das Projekt CityBahn ebenfalls großartig und begrüße die Idee, die Bahnhofstraße für MIV zu sperren. Dadurch gewinnt man Platz für getrennte und sichere Spuren für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV. Eventuell mit Rasengleis und neuen Bäumen. Bitte unbedingt die momentan sehr schlechte Situation für Fahrradfahrer verbessern. Ein durchgehender zweispuriger Fahrradweg ohne abgesenkte Bordsteine und getrennt von den übrigen Verkehrsteilnehmern wäre genial!

Eine Verkehrswende muss mutig sein und ein Schritt wie dieser bringt einen großen Fortschritt an Lebensqualität und eine ernsthafte Stärkung der Alternativen zum Auto!



5

450 Besucher
der Infomesse
284 Online-
Kommentare

Biebrich

Die Biebricher Allee hat sich als **schnellste Verbindung** zwischen den Rhein-Stadtteilen und dem Hauptbahnhof erwiesen. Durch die Erschließung der Wohngebiete entlang der Allee können zudem viele potenzielle Fahrgäste angebunden werden. Für den Streckenverlauf über die Biebricher Allee forderten die Bürgerinnen und Bürger im Dialog eine Lösung, die den **Baumbestand schont und den Alleecharakter der Straße bewahrt**. Die Planer schlagen Haltestellen in Mittellage vor, sodass nur an den drei Haltestellen auf der Allee weniger als zehn bis fünfzehn Prozent der Bäume weichen und an anderer Stelle in Wiesbaden wieder eingepflanzt werden müssten.



Nutzer- kommentar

24 Stimmen

Auf die Frage, nach Vorrang von Bäumen oder Auto-Fahrspur

Kann es nur eine Antwort geben: der Erhalt möglichst vieler Bäume.

Durch den Bau der CityBahn werden möglichst viele Autofahrer auf die Bahn umsteigen. Die Zahl der Autos wird hoffentlich signifikant sinken.

Bäume gehören wie bei vorherigen Beiträgen schon nachzulesen ist, maßgeblich zur Biebricher Allee dazu. Sie behindern die Sicht der unmittelbaren Anwohner auf die Autoschlange und reduzieren Lärm und Luftschadstoffe.



6

Biebrich Mitte/ Rheinufer

Die Biebricherinnen und Biebricher sprachen sich mehrheitlich gegen die Linienführungen über die Kasteler Straße oder die Rudolf-Dyckerhoff-Straße aus und brachten stattdessen eine **Weiterführung der Strecke in Richtung Rheinufer** ins Spiel. Die Planer arbeiten deshalb derzeit an einer neuen Linienführung: Sie soll über die **Stettiner Straße** bis zum Rheinufer und von dort über die **Biebricher und die Wiesbadener Straße** bis zum Brückenkopf führen. Durch die Änderung erhöht sich die Fahrzeit geringfügig, der bevölkerungsreiche Stadtteil kann somit jedoch von Süden nach Norden vollständig angebunden werden. Weil bei dieser Streckenführung mehr Einwohner in Biebrich Zugang zur CityBahn erhalten, wird der Nutzen-Kosten-Quotient stabil bleiben.



Nutzer- kommentar

24 Stimmen

Rheinufer - warum nicht sofort anbinden?

Mit der Verbindung nur bis zum Rathenauplatz wird in meinen Augen ein dauerhaftes Provision installiert. Warum macht man es nicht gleich richtig? Nicht vergessen sollte man den Umstieg auf Busse. Zum Beispiel bisherige Linie 9. Die rund 450 Meter Fußweg machen den Umstieg nicht besonders attraktiv. Ein Schlenker hingegen macht die Buslinien am Rheinufer entlang wieder ein Stück unattraktiver.

Selbe Situation gibt es in Mainz-Lerchenberg und der Linie 54. Ein Ündling in meinen Augen.

Nutzer- kommentar

24 Stimmen

Verlängerung zum Rheinufer

Mann sollte die Citybahn von Anfang an bis zum Rheinufer verlängern wie es als Idee auch in der Machbarkeitsstudie von 2016 drin Wahr. Dies könnte über Rathausstraße, Rheingaustraße, Wilhelm-Kopp-Straße und Stettiner Str. erfolgen.

7

Amöneburg/ Kastel

125 Besucher
der Infomesse
121 Online-
Kommentare

Während des Bürgerdialogs in den Amöneburg/Kastel-Stadtteilen war die **Theodor-Heuss-Brücke** das zentrale Thema. Eine neue Ampelanlage – unabhängig vom Bau der CityBahn – soll die Situation auf der Theodor-Heuss-Brücke verbessern. Fußgänger könnten die Fahrbahn am Brückenkopf künftig geschlossen im Pulk queren oder durch eine neue Straßenunterführung an die Haltestellen gelangen. Pkw könnten dann über zwei Fahrspuren in den Hochkreisel einfahren. Damit die CityBahn auf der Brücke nicht im Stau steht, soll sie über eine Vorrangschaltung auf die Brücke geführt werden.

Zudem forderten viele Wiesbadenerinnen und Wiesbadener den **Bau einer weiteren Rheinquerung**, um die Theodor-Heuss-Brücke zu entlasten. Hier sind derzeit weder die Planungs- und Bauzeit noch die Erstellungskosten oder die Förderwürdigkeit absehbar. Sicher ist, dass Planung und Bau der Brücke den Zeitplan des Projekts CityBahn bei weitem überschreiten. Das Thema wird jedoch aktuell – parallel und unabhängig zur laufenden Planung der CityBahn – ergebnisoffen in den Verkehrsausschüssen beider Landeshauptstädte diskutiert.



Nutzer-
kommentar

17
Stimmen

Wo liegt das Problem?

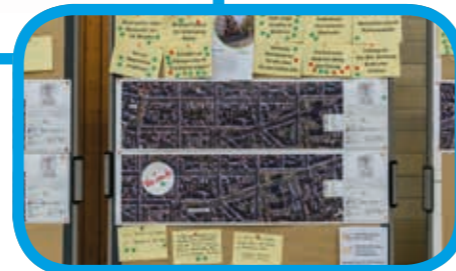
Das Problem der Theodor-Heuss-Brücke heißt: nicht Citybahn. Das Problem der Brücke heißt Boelckestraße, die von den Autofahrern schon heute massiv zur Abkürzung zwischen der A66 und Mainz genutzt wird, um die Staus auf der A66 und der A643 zu umfahren. Macht man die Passage über die Boelckestraße schwieriger, statt sie noch über die Galonskestraße hinaus vierspurig auszubauen, löst sich auch das Problem der Heuss-Brücke.

Nutzer-
kommentar

29
Stimmen

Zusätzliche Brücke definitiv nötig!

Auch wenn das Geld nicht da ist, wird eine weitere Brücke benötigt. Die Bahn wird sonst nur im Stau stehen.



5

Die überarbeitete Vorschlagslinienführung der CityBahn GmbH

Wiesbaden Hauptbahnhof

Der Planungsprozess für die CityBahn in der Übersicht

2016

Machbarkeitsstudie

- Prüfung des Bedarfs eines neuen Schienensystems
- Machbarkeitsuntersuchung einer exemplarischen Variante

2017

Vorplanung, Nutzen-Kosten-Untersuchung und frühe Bürgerbeteiligung

Vorplanung

- Planer betrachten mögliche Varianten des Linienverlaufs
- Vorschlagslinienführung als Grundlage der frühen Bürgerbeteiligung

Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Gutachter untersuchen das Vorhaben nach standardisiertem Bewertungsverfahren
- Berücksichtigung von Kriterien wie Reisezeiten von ÖPNV-Fahrgästen, vermiedene Pkw-Fahrten, Klima- und Umweltwirkungen, Verkehrssicherheitsaspekte und die Kosten des ÖPNV-Betriebs

2018

Frühe Bürgerbeteiligung

- Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung samt Vorschlagslinienführung
- Bürgerinnen und Bürger stellen Fragen, gehen mit Planern in den Dialog und geben Anregungen zur Ausarbeitung der Vorschlagslinienführung

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

- Planer erstellen Unterlagen für den Planfeststellungsantrag
- Anregungen der Bürgerinnen und Bürger gehen in die Entwurfsplanung ein
- Ingenieurbüros erarbeiten ein detailliertes und realisierbares Konzept für die Linienführung inklusive Haltestellen sowie wichtiger Verknüpfungspunkte
- Berechnung der Kosten für die festgelegte Variante
- Förderanträge werden beim hessischen und rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium eingereicht

ab
2019

Planfeststellungsverfahren

- Öffentliche Auslage der Unterlagen (gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange sowie Fachbehörden
- Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden und Trägern öffentlicher Interessen; abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

ab
2020

Planfeststellungsbeschluss

- Anschließend Ausschreibung und Vergabe des Projekts an Baufirmen

An allen Planungs- und Ausarbeitungsschritten werden die Bürgerinnen und Bürger aus Mainz, Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis intensiv beteiligt. Eine jeweils aktuelle Übersicht des Verfahrensstandes finden Sie im Internet unter www.citybahn-verbindet.de.

Herausgeber

V. i. s. d. P.: Lisa Uphoff
CityBahn GmbH • c/o ecos office center
Gustav-Stresemann-Ring 1 • 65189 Wiesbaden
info@citybahn-verbindet.de • www.citybahn-verbindet.de

Bildnachweise

Illustrationen: Klaus Trommer

Konzept und Realisierung

CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation GmbH
Freiheit 1 (Europaplatz) • 45128 Essen

