

Auf Infomessen, in Gesprächen, in den Sozialen Medien oder in den Kommentarspalten auf den Webseiten der lokalen Presse: Wiesbadener und Mainzer haben viele Fragen rund um das Projekt CityBahn. Unsere FAQ geben Antworten und Ausblicke, erläutern Zahlen und Zusammenhänge.

Gesamtnetz und Konzept

Was ist heute anders als bei den früheren Anläufen für eine Straßenbahn?

Das Bevölkerungswachstum der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz hat sich sehr viel stärker entwickelt als noch vor 15 Jahren angenommen. Mehr Menschen benötigen mehr Arbeitsplätze, Bildungsangebote und Fläche. Die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten in Wiesbaden, Mainz und im Untertaunus bringt eine steigende Nachfrage nach Mobilität mit sich. Die wachsenden Hochschulen sorgen für weitere Einpendler und Zuzügler. Das führt dazu, dass die Verkehrssysteme Pkw und Bus die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben.

Die CityBahn wird zwei große Probleme der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz lösen: Erstens unterstützt sie ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität dabei, die seit Jahren kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen, da die bereits bestehende Bus-Taktung keine weiteren Fahrten zulässt. Zweitens wird die CityBahn einen großen Beitrag dazu leisten, die Schadstoffbelastung in der Luft effektiv zu senken und somit weitere Überschreitungen der Grenzwerte für hochgiftige Stickoxide zu vermeiden. In Zukunft soll sie täglich 98.000 Fahrgäste transportieren.

Worin besteht der planerische Unterschied zu früheren Anläufen für eine Straßenbahn?

Im Gegensatz zu den vergangenen Planungen wird bei der CityBahn eine Mitnutzung der Mainzer Straßenbahninfrastruktur von Beginn an integriert. Das rückt die beiden Städte nicht nur näher zusammen, sondern spart vor allem Kosten. Da die Mainzer Mobilität Betrieb und Wartung der CityBahn übernehmen wird, muss in Wiesbaden keine eigene Hauptwerkstatt gebaut werden. Perspektivisch können durch eine Mitnutzung des Mainzer Straßenbahnnetzes durch die CityBahn zusätzliche, umsteigefreie Verbindungen zwischen Wiesbadener und Mainzer Stadtteilen entstehen – insbesondere, wenn die CityBahn in der Region zu einem Netz ausgebaut wird.

Da Wiesbaden und Mainz das Projekt gemeinsam realisieren wollen, haben ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität zusammen die Projektgesellschaft „CityBahn GmbH“ gegründet. Der Rheingau-Taunus-Kreis ist der Projektgesellschaft im März 2018 beigetreten.

Wie viele Fahrgäste werden künftig mit der CityBahn unterwegs sein?

Dem Zwischenergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) vom 12.12.2017 zufolge fahren künftig rund 100.000 Fahrgäste am Tag mit der CityBahn. Bereits heute sind auf den stark frequentierten Linien 4, 6 und 14 insgesamt schon über 60.000 Fahrgäste am Tag unterwegs. Allein an den Haltestellen Hauptbahnhof Wiesbaden, Luisenplatz und Bismarckring steigen schon heute an Werktagen rund 20.000, 15.000 und 10.000 Menschen in die Busse.

Dabei gilt es zu beachten, wie Fahrgastzahlen berechnet werden. Prinzipiell wird jeder Mensch, der einen Bus oder eine Straßenbahn betritt als „ein Fahrgast“ gewertet – auch wenn dieser Mensch bereits mehrere Fahrten absolviert hat. Wenn ein Fahrgast auf seiner Reise beispielsweise zweimal umsteigen muss, betritt er insgesamt dreimal einen Bus und geht somit mit drei Fahrten (= drei Fahrgäste) in die Rechnung ein. Der durchschnittliche Wiesbadener ÖPNV-Nutzer absolviert 2,3 Fahrten am Tag an und steigt demnach relativ selten um.

Planung und Beteiligung

Wie ist der Stand der Planung?

Die Vorplanung für das Projekt CityBahn ist auf Wiesbadener Seite abgeschlossen. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern haben die Planer eine Strecke von der Hochschule RheinMain über die Rheinstraße und den Hauptbahnhof bis zum Rathenauplatz erarbeitet: Zwischen der Hochschule RheinMain und dem Rathenauplatz fährt die CityBahn im 5-Minuten-Takt, von diesem Punkt aus fahren die Bahnen im 10-Minuten-Takt über die Rheingaustraße in Richtung Mainz beziehungsweise zurück in Richtung Wiesbaden Hauptbahnhof.

In Mainz läuft die Bürgerbeteiligung vom 9. bis zum 30. April 2018. Die beauftragte Planungsgemeinschaft hat eine Vorschlagslinienführung mit drei Varianten vom Mainzer Hauptbahnhof West bis zur Theodor-Heuss-Brücke ermittelt. Eine Infokarte auf www.citybahn-verbundet.de bietet neben einer Darstellung der Vorschlagslinienführung samt Infopunkten zu wichtigen Streckenabschnitten auch einen direkten Einstieg in eine Dialog-Zentrale. Dort können sich die Mainzerinnen und Mainzer einbringen und die Planungsstände kommentieren. Am 23. und 24. April 2018 findet die Mainzer Infomesse im Kurfürstlichen Schloss statt. Die Anmerkungen und Fragen aus dem Online-Dialog können die Bürgerinnen und Bürger dann vor Ort mit den Fachleuten besprechen. Die Anmerkungen und Fragen aus dem Online-Dialog werden dann auch auf den Infomessen entlang der geplanten Linienführung besprochen. Die aufbereiteten Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung gehen unmittelbar in die weiteren Planungen ein.

Auch der Rheingau-Taunus-Kreis ist der CityBahn GmbH im März beigetreten.

Im Anschluss an die Vorplanung geht das Vorhaben in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Fachleute bereiten dann die Unterlagen für den Planfeststellungsantrag auf und erarbeiten ein detailliertes und realisierbares Konzept für die Linienführung inklusive Haltestellen sowie wichtiger Verknüpfungspunkte. Auch die Anregungen der Bürgerinnen und Bürgern gehen in die Entwurfsplanung ein.

Wonach eine Variante ausgewählt wurde, können auch die Kosten genauer berechnet werden. Auf Grundlage dieser Berechnungen werden die Förderanträge erstellt und anschließend beim hessischen und rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium eingereicht.

Wie und wo kann ich mich in die Bürgerbeteiligung einbringen?

In Mainz läuft die Bürgerbeteiligung vom 9. bis 30. April zum 2018. Die beauftragte Planungsgemeinschaft hat eine Vorschlagslinienführung mit drei Varianten vom Mainzer Hauptbahnhof West bis zur Theodor-Heuss-Brücke ermittelt. Eine Infokarte auf www.citybahn-verbundet.de bietet neben einer Darstellung der Vorschlagslinienführung samt Infopunkten zu wichtigen Streckenabschnitten auch einen direkten Einstieg in eine Dialog-Zentrale. Dort können sich die Mainzerinnen und Mainzer einbringen und die Planungsstände kommentieren. Am 23. und 24. 2018 findet die Mainzer Infomesse im Kurfürstlichen Schloss statt. Die Anmerkungen und Fragen aus dem Online-Dialog können die Bürgerinnen und Bürger dann vor Ort mit den Fachleuten besprechen. Die Anmerkungen und Fragen aus dem Online-Dialog werden dann auch auf den Infomessen entlang der geplanten Linienführung besprochen. Die aufbereiteten Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung gehen unmittelbar in die weiteren Planungen ein.

Die erste Phase der Bürgerbeteiligung auf Wiesbadener Seite ist abgeschlossen. Die Termine für die Bürgerbeteiligung im Rheingau-Taunus-Kreis steht noch nicht fest. Städteübergreifend werden die Bürgerinnen und Bürger der Region in den kommenden Monaten weitere Möglichkeiten erhalten, sich in den Dialog einzubringen und Fragen zu stellen. So sollen zu einem späteren Zeitpunkt beispielsweise die Anforderungen an die Bahnen sowie die einzelnen Haltestellen diskutiert werden. Aktuelle Informationen zur Bürgerbeteiligung finden Sie unter www.citybahn-verbundet.de.

Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Was ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die CityBahn wurde nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, Version 2006 durchgeführt. Die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein bundesweit einheitlich vorgeschriebenes Verfahren zur volkswirtschaftlichen Bewertung von Investitionen in den Öffentlichen Verkehr. Sie ist somit eine Verfahrensanweisung, mit der sich bestimmen lässt, ob der Nutzen eines Vorhabens beispielsweise durch Einnahmen, Emissionsminderung, Zeitersparnisse und vermiedene Verkehrsunfallkosten dessen Kosten für den Grunderwerb, Gleisbau, die Anschaffung der Fahrzeuge oder die Betriebskosten rechtfertigt. Wenn der gesamtgesellschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt, gilt das Vorhaben als wirtschaftlich und ist dem Grunde nach förderungswürdig.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellt und seit 1976 wiederholt überarbeitet und fortgeschrieben. Die Standardisierte Bewertung beinhaltet ein wissenschaftlich fundiertes und allgemein anerkanntes Bewertungsverfahren. Für die finanzielle Förderung nachdem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von ÖPNV-Maßnahmen ist dieses gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren bei Investitionsvolumen > 25 Mio. Euro verpflichtend.

Für die CityBahn wurde im Rahmen der Vorplanung ein deutlich positiver Nutzen-Kosten-Faktor von 1,5 ermittelt, sodass jetzt weitere Planungsschritte folgen können. Dabei gilt es zu beachten, dass dieser Faktor ein Zwischenergebnis darstellt und den zum Zeitpunkt der Untersuchung aktuellen Planungsstand bewertet. Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird eine finale Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Beteiligung der Fördermittelgeber von Bund und Land durchgeführt. Diese NKU wird vom abschließend vom Bund geprüft.

Wie hoch ist der Nutzen-Kosten-Faktor für die CityBahn und was bedeutet der Wert für das Projekt?

Insgesamt erbrachte die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die gesamte Strecke von Bad Schwalbach bis zur Hochschule Mainz den hohen NKU-Quotienten von 1,5. Der Wert belegt, dass bei der CityBahn der gesamtgesellschaftliche Nutzen die Kosten des Projekts deutlich übersteigt. Damit gilt der Bau der CityBahn als förderungsfähig und kann nach einer finalen Prüfung der NKU von Land und Bund bezuschusst werden. Die Untersuchung wurde nach einem standardisierten,

vom Bundesverkehrsministerium vorgegebenen Bewertungsverfahren durchgeführt, das Kriterien wie Reisezeiten von ÖPNV-Fahrgästen, vermiedene Pkw-Fahrten, Klima- und Umweltwirkungen, Verkehrssicherheitsaspekte sowie die Kosten des ÖPNV-Betriebs berücksichtigt und Auskunft über die Wirtschaftlichkeit des untersuchten Vorhabens gibt. Dabei gilt es zu beachten, dass dieser Faktor ein Zwischenergebnis darstellt und den zum Zeitpunkt der Untersuchung aktuellen Planungsstand bewertet. Kurz vor Baubeginn wird eine finale Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Beteiligung der Fördermittelgeber von Bund und Land durchgeführt. Diese NKU wird vom abschließend vom Bund geprüft

Was kostet die CityBahn-Strecke? Wer übernimmt die Finanzierung?

Aktuell werden die Investitionen auf Basis der Machbarkeitsstudie für die Gesamtstrecke von Bad Schwalbach bis zur Hochschule Mainz auf rund 305 Millionen Euro geschätzt. Für den Abschnitt von Hochschule zu Hochschule fallen etwa 149 Millionen Euro auf Wiesbadener Seite und 34 Millionen Euro auf Mainzer Seite an. Der Bund übernimmt dabei jeweils 60 Prozent der Kosten. In Wiesbaden werden das Land Hessen 27,5 und die Stadt 12,5 Prozent tragen. In Mainz laufen derzeit weitere Verhandlungen zur Finanzierung des Baus mit dem Land Rheinland-Pfalz.

Was kosten die CityBahn-Fahrzeuge?

Die CityBahn GmbH hat die Fahrzeugkosten in der Nutzen-Kosten-Untersuchung mit 3 Millionen Euro veranschlagt. Der Ansatz bezieht sich auf marktübliche Preise für eine konventionelle Straßenbahn die 35 Meter lang und 2,40 Meter breit ist. Insgesamt benötigt die CityBahn GmbH auf der Strecke von Mainz über Wiesbaden bis Bad Schwalbach etwa 40 Fahrzeuge.

Detaillierte Fahrzeugkosten ergeben sich nach der Vergabe der ausgeschriebenen Leistung.

Was kostet die Vorplanung und wer trägt die Kosten?

Die Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung hat am 16.02.2017 die Mittel für die Vorplanung der CityBahn bewilligt. Die Stadt Wiesbaden stellt 3,4 Millionen Euro zur Verfügung, das Land Hessen 465.000 Euro. Das Land Hessen hat inzwischen auch dem Rheingau-Taunus-Kreis eine Bezuschussung der Vorplanung zugesagt.

Könnte das Geld nicht besser in Bildung oder andere Bereiche investiert werden?

Bund und Länder legen in verschiedenen Gremien die grundsätzliche Ausrichtung ihrer Politik und die Handlungsfelder fest. Zur Erreichung dieser Ziele stellen sie unterschiedliche Förder-

programme bereit. So wird das Projekt CityBahn vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Diese Mittel dürfen ausschließlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen verwendet werden. Weitere Gelder kommen aus der Verkehrsinfrastrukturförderung des Landes Hessen. Auch diese Zuschüsse sind zweckgebunden. Die Finanzierung der CityBahn steht somit nicht in Konkurrenz zur Finanzierung von Bildungsprojekten.

Verlieren Mitarbeiter von ESWE Verkehr oder Mainzer Mobilität durch die CityBahn ihre Arbeitsplätze?

ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität verzeichnen eine starke Zunahme bei den Fahrgastzahlen. Bei insgesamt über 110 Millionen Fahrgästen brauchen ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität jede einzelne Busfahrerin und jeden einzelnen Busfahrer, um den dichten Takt fahren zu können, den die Städte in der Region benötigen. Sobald die CityBahn ihren Betrieb aufnimmt, werden zudem viele Menschen vom Pkw auf den Öffentlichen Personennahverkehr umsteigen und für einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen sorgen. Langfristig werden ESWE Verkehr und Mainzer Mobilität daher mehr Mitarbeiter beschäftigen. Neue Angestellte sollen von Anfang an zu CityBahn- und/oder Kombifahrern ausgebildet werden. Die aktuellen Busfahrerinnen und Busfahrer können eine Umschulung absolvieren.

Fahrzeug

Welche Fahrzeuge kommen auf der CityBahn-Linie zum Einsatz?

Die finale Wahl des Bahnmodells ist Abhängig von verschiedenen Parametern wie beispielsweise der Strecken-, Haltestellen- und Werkstattinfrastruktur. Die Wahl des Herstellers ist demnach noch nicht gefallen.

Als mögliche Referenzfahrzeuge für die CityBahn wurden im Laufe der bisherige Planung folgende Straßenbahn-Modelle betrachtet:

- **Bombardier Flexity 2** (für De Lijn in Antwerpen im Einsatz)
- **Bombardier Cobra** (für die ZVB in Zürich im Einsatz)
- **Siemens Avenio** (für die MVG in München im Einsatz)

Im Mittel weisen die verschiedenen Modelle eine Kapazität von 240 Passagieren auf. Als weitere Planungsprämissen werden eine Länge von 35 Metern (Doppeltraktion 70 Metern) und eine Breite

von 2,40 Metern angesetzt. Auch diese Vorgaben werden von den drei oben genannten Fahrzeugtypen erfüllt.

Welche Breite sollen die Fahrzeuge der CityBahn haben?

Da Länge und Breite der CityBahnen abhängig von der Strecken-, Haltestellen- und Werkstattinfrastruktur sind, können derzeit noch keine Festlegungen erfolgen. Als Planungsprämissen werden eine Länge von 35 Metern (Doppeltraktion 70 Metern) und eine Breite von 2,40 Metern angesetzt. Derzeit produzieren mehrere Hersteller Straßenbahnen, die den angesetzten Maßen entsprechen und dabei die erforderliche Fahrgastzahl von rund 240 Personen (Doppeltraktion 480 Personen) befördern können.

Ist die CityBahn barrierefrei nutzbar?

Ja, die CityBahn wird barrierefrei nutzbar sein. Der Gesetzgeber schreibt im Personenbeförderungsgesetz eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 vor.

Kann ich in der CityBahn ein Fahrrad mitnehmen?

Ja, die Fahrradmitnahme in der CityBahn wird wie bei Bus und Bahn üblich über die Beförderungsbestimmungen des RMV/VMW geregelt.

Linienführung

Wo wird die CityBahn entlangfahren?

Gibt es bereits eine festgelegte Linienführung?

Während der Vorplanung in Wiesbaden haben die Planer gemeinsam mit den Wiesbadenerinnen und Wiesbadenern eine technisch umsetzbare und wirtschaftliche Vorschlagslinienführung zwischen der Theodor-Heuss-Brücke und der Hochschule RheinMain erarbeitet. Die künftige Linienführung soll vom Kasteler Brückenkopf über den Biebricher Rathenauplatz sowie die Biebricher Allee bis zum Hauptbahnhof führen. Vom Hauptbahnhof aus verläuft die Vorschlagslinienführung durch die Innenstadt bis zur Hochschule RheinMain. Ein zusätzlicher Ast soll künftig vom Hauptbahnhof aus auch den Quartiersboulevard Konradinallee mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen anbinden.

Wonach der Mainzer Stadtrat am 7. Februar 2018 grünes Licht gegeben hat, befindet sich das Projekt auch in Mainz in der Vorplanung. Drei von den Planern erarbeitete Streckenvarianten werden den Bürgerinnen und Bürgern in den kommenden Wochen vorgestellt, im Dialog sollen sie diskutieren, ob die Bahn künftig hinter der Theodor-Heuss-Brücke über die Kaiserstraße, die Große Bleiche oder die Ludwigsstraße fahren soll. An das Mainzer Bestandsnetz schließt jede der drei Varianten noch vor dem Hauptbahnhof an.

Insgesamt erhalten rund 200.000 Menschen direkten Zugang zur Straßenbahn, in Zukunft soll sie täglich 98.000 Fahrgäste transportieren.

Welche Haltepunkte fährt die CityBahn an?

Die Planung zur Lage der Haltestellen ist nicht abgeschlossen. Künftig soll das Einzugsgebiet jeder einzelnen CityBahn-Haltestellen im Radius etwa 400 bis 500 Meter betragen. An Streckenabschnitten mit geringer Nachfrage kann dieser auch größer sein.

Werden mit Einführung der CityBahn Buslinien eingestellt?

Und wird der Weg zur nächsten Haltestelle damit weiter als jetzt?

Ob und welche Buslinien gegebenenfalls anzupassen sind, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen, da sich das Projekt noch in der Vorplanung befindet und die genaue Linienführung sowie die Haltepunkte noch nicht feststehen.

Künftig bildet Die CityBahn ein neues, starkes Rückgrat für den ÖPNV – mit einem dichten Takt sowie attraktiven und zuverlässigen Reisezeiten. Sie wird die Kapazitäten erhöhen und kann auf den Hauptachsen die Fahrgastnachfrage von bereits heute stark belasteten Buslinien übernehmen. Der Linienverlauf weiterer Buslinien wird an die CityBahn angepasst, um CityBahn sowie Bus optimal zu verknüpfen.

Wichtige Vorgaben für die Planung sind:

- Der Busverkehr übernimmt in den Korridoren der CityBahn eine Zubringer- und Verknüpfungsfunktion.
- Der Busverkehr dient abseits der CityBahn-Linienführung zur Feinerschließung aller Wohn- und Gewerbegebiete.
- Die Buslinienführung außerhalb der CityBahn-Korridore wird grundsätzlich beibehalten.

- Die Kapazitäten von CityBahn und Bus hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeuggröße werden aufeinander abgestimmt.
- Die Integration und Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ist wichtig.

Die CityBahn ist Teil eines Gesamtkonzeptes für die Mobilität in Wiesbaden und Mainz, rund 200.000 Menschen erhalten direkten Zugang zur Straßenbahn. Bei den Planungen wird ein Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 betrachtet und bewertet. Unterm Strich wird sich das ÖPNV-Angebot in Wiesbaden und Mainz durch die Citybahn spürbar verbessern.

In welchem Takt verkehrt die CityBahn zwischen der Hochschule RheinMain und der Hochschule Mainz?

Das Betriebskonzept der CityBahn sieht derzeit von Montag bis Freitag tagsüber zwischen Hochschule RheinMain und Biebrich einen 5-Minuten-Takt vor, auf dem weiteren Streckenabschnitt von Biebrich nach Mainz fährt die Straßenbahn im 10-Minuten-Takt. Für den Abendverkehr ist ein 10-Minuten-Takt bis Biebrich sowie ein 20-Minuten-Takt bis Mainz vorgesehen. Nachts soll ein durchgehender 60-Minuten-Takt zwischen Hochschule RheinMain und Mainz angeboten werden.

Wird die Theodor-Heuss-Brücke die zusätzliche Belastung durch die CityBahn aushalten?

Die Theodor-Heuss-Brücke muss an einzelnen Punkten statisch verstärkt werden. Ein Gutachten bestätigt jedoch, dass die Tragfähigkeit der Brücke grundsätzlich auch für die CityBahn ausreicht.

Wird die Theodor-Heuss-Brücke durch die CityBahn noch anfälliger für Stau?

Eine von Fachleuten durchgeführte Verkehrssimulation gibt einen Ausblick auf den Verkehrsfluss auf der Theodor-Heuss-Brücke bei Nutzung durch die CityBahn: Demnach wird durch eine neue Ampelschaltung erreicht, dass mit Realisierung der CityBahn die Zufahrt der Autos auf die Brücke verbessert wird. Die Studie besagt zudem, dass die Theodor-Heuss-Brücke ohne die neue Ampelschaltung die wachsenden Verkehrsströme spätestens im Jahr 2030 nicht mehr bewältigen kann. Die neue Ampelschaltung verbessert demnach nicht nur den jetzigen Zustand, sondern ist zudem die einzige Möglichkeit, den Verkehrsfluss auf der Brücke auch in Zukunft zu gewährleisten. Da die CityBahn auf einem Großteil ihrer Linienführung auf einer eigenen Fahrspur unterwegs ist, verringern sich die Fahrzeiten insgesamt deutlich.

Wird eine weitere Brücke zwischen Wiesbaden und Mainz gebaut?

Die Entscheidung über die Planung einer dritten Rheinbrücke zwischen Wiesbaden und Mainz liegt nicht bei der CityBahn GmbH, sondern den politischen Vertretern beider Landeshauptstädte.

Derzeit sind weder Planungs- und Bauzeit noch Erstellungskosten und Förderfähigkeit für eine zusätzliche Rheinbrücke 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.

Verkehrsberuhigte Straßen verlagern den Verkehr auf umliegende Strecken. Sind diese dann überlastet?

Im Zuge der weiteren Planungen erfolgt eine Betrachtung möglicher Verkehrsverlagerungen im Straßennetz. Hierzu werden einzelne Knotenpunkte (Kreuzungen) und ganze Straßenzüge mittels Simulationen im Detail betrachtet und Wechselwirkungen zur Linienführung der CityBahn im Straßennetz dargestellt. Bedarfsweise werden Maßnahmen zur Situationsverbesserung vorgeschlagen.

Wollen die Mainzer überhaupt die CityBahn?

Die Stadt Mainz hat sich mit der „Mainzelbahn“ und der „Zollhafenbahn“ für ein Straßenbahnnetz und dessen Ausbau entschieden. Die im Dezember 2017 eingeweihte Mainzelbahn-Strecke wurde von den Fahrgästen sehr schnell angenommen: Bereits im zweiten Monat des Betriebs wurden die erst für Ende 2018 erwarteten Fahrgastzahlen übertroffen. Auf der neun Kilometer langen Strecke zwischen Hauptbahnhof und Lerchenberg waren im Januar 2018 an Werktagen jeweils bis zu 17.000 Fahrgäste unterwegs.

Eine verkehrliche Anbindung der Städte Mainz und Wiesbaden stärkt die Metropolregion Rhein-Main und ist ein Gewinn für die Bürgerinnen und Bürger beider Landeshauptstädte. Zudem sind die Mainzer Stadtwerke der CityBahn GmbH, die Planung, Bau und Betrieb der CityBahn durchführen wird, als mit Wiesbaden gleichberechtigter Gesellschafter beigetreten. Die Ergebnisse der Vorplanung wurden am 12. Dezember 2017 in einer gemeinsamen Sitzung der Verkehrsausschüsse der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz vorgestellt.

Werden weitere Stadtteile an das CityBahn-Netz angebunden?

Viele der rund 70.000 Einpendler nach Wiesbaden kommen aus dem Rheingau-Taunus-Kreis – im März 2018 ist er der Planungsgesellschaft CityBahn GmbH beigetreten. Mit Anbindung des Kreises

sollen auch die Wiesbadener Stadtteile Klarenthal und/oder Dotzheim an die CityBahn angeschlossen werden. Zudem greift auch der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden (<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/verkehrsentwicklung/nahverkehrsplan.php>) im Kapitel 6.1 die Entwicklung eines Netzes auf. Neben einer ersten Betriebsstufe zur Verbindung der Städte Wiesbaden und Mainz sind weitere Linienäste für einen perspektivischen Netzaufbau aufgezeigt.

Die CityBahn-Linie zwischen Mainz und der Hochschule RheinMain ist der erste Schritt hin zu einem CityBahn-Netz für das Doppelzentrum Wiesbaden/Mainz und die Region. Rund 200.000 Menschen erhalten direkten Zugang zur Straßenbahn, perspektivisch sollen auch das Gebiet Ostfeld/Kalkofen und weitere Mainzer und Wiesbadener Stadtteile an das Netz angebunden werden.

Warum verlängert man nicht einfach die S-Bahn und lässt diese dann zum Beispiel in einem Tunnel durch die Innenstadt fahren?

S-Bahnen haben eine grundsätzlich andere Aufgabe als Straßenbahnen. Sie bedienen lange Strecken mit großen Abständen zwischen den Haltestellen. Die CityBahn soll dagegen eine schnelle, kleinräumige Bedienung mit kurzen Haltestellenabständen als Ergänzung zur S-Bahn sichern.

Straßenraum

Fährt die CityBahn auf einer eigenen Fahrspur?

Die CityBahn soll wo immer möglich auf einer eigenen Fahrspur fahren, um den übrigen Verkehr nicht zu behindern und selbst leistungsfähiger zu sein. Zwischen der Theodor-Heuss-Brücke und der Hochschule RheinMain soll sie daher weitgehend mit eigener Fahrspur unterwegs sein.

Wird die komplette CityBahn-Strecke eingezäunt?

Nein, die Strecke wird nur an sicherheitsrelevanten Stellen wie beispielsweise an Kindergärten oder Schulen eingezäunt, um Gefährdungen auszuschließen.

Wie und wo kann ich das Gleisbett der CityBahn überqueren?

Beim Bau der CityBahn berücksichtigen die Planer auch die Interessen mobilitätseingeschränkter Menschen. Sie planen barrierefreie Fußgängerüberwege mit ein. Die genaue Position der Querungsanlagen stimmt die CityBahn GmbH im Rahmen der momentan laufenden Beteiligung mit

Bürgerinnen und Bürgern sowie Institutionen wie den Senioren-Beiräten der beiden Landeshauptstädte ab. Die Planer erarbeiten dazu Vorschläge und Empfehlungen, wobei auch Schulwege besonders berücksichtigt werden.

Auch für den Pkw-Verkehr wird die Querung des Gleisbetts an Kreuzungen sowie im Bereich von Einfahrten möglich sein.

Wird der Verkehrsfluss langsamer, wenn sich Pkw den Straßenraum mit der CityBahn teilen müssen?

Mit der CityBahn wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrsräume insgesamt verbessert. Das bedeutet, dass mehr Menschen schneller im Verkehrsraum unterwegs sind als vorher. Eine von Fachleuten durchgeführte Verkehrssimulation gibt darüber hinaus einen Ausblick auf den Verkehrsfluss auf der Theodor-Heuss-Brücke bei Nutzung durch die CityBahn: Demnach wird durch eine neue Ampelschaltung erreicht, dass mit Realisierung der CityBahn die Zufahrt der Autos auf die Brücke verbessert wird, bescheinigten die Gutachter.

Der Platz auf der Straße ist ohnehin schon knapp bemessen. Warum gibt man den Raum nicht lieber dem Radverkehr?

Der Wechsel im Mobilitätsverhalten der Menschen kann nur im Zusammenspiel aus Fahrrädern, E-Mobilität, CityBahn und Car-Sharing gelingen. Die CityBahn steht folglich nicht in Konkurrenz zum Fahrrad, da der Flächenbedarf der CityBahn nur einen Bruchteil der gesamten städtischen Verkehrsflächen ausmacht. Jedoch wird mit der CityBahn die Chance eröffnet, Straßenquerschnitte neu zu gestalten und ein Ausbau des Radwegenetzes zu forcieren. Überall, wo die CityBahn bauliche Veränderungen an Straßen erforderlich macht, wird der Radverkehr mitgedacht.

Abgesehen davon bringt die CityBahn auch einen weiteren großen Vorteil für die Radfahrerinnen und Radfahrer mit sich: Die Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit einer Stadtbahn, die auf einer eigenen Trasse unterwegs ist, ist im Vergleich zum Auto sehr gering. Ein Umstieg vom Auto auf die CityBahn erhöht somit auch die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer in der Stadt.

Werden für die CityBahn Parkplätze entfallen?

Der öffentliche Verkehrsraum wird sich mit dem Vorhaben CityBahn verändern. Eine neue Aufteilung der Verkehrsflächen zugunsten der CityBahn wird die Folge sein. In welchem Umfang alternative Standorte – zum Beispiel für Pkw-Stellplätze – erforderlich werden, wird im Rahmen der Planung mit den Behörden, Fachämtern und der Politik besprochen. Ein Konzeptentwurf wollen die Planer den Bürgerinnen und Bürgern in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorstellen.

Werden Baustellen jahrelang die Strecke blockieren?

Beim Bau der CityBahn gilt: Sobald ein Abschnitt fertiggestellt ist, fährt die Bahn. Der Baubeginn soll von der Theodor-Heuss-Brücke aus in beide Richtungen erfolgen. Sobald dieser erste Abschnitt fertiggestellt ist, können die Bürgerinnen und Bürger mit der CityBahn von Mainz-Kastel bis Mainz fahren. Jeder weitere Bauabschnitt wird unmittelbar nach der Fertigstellung für die Fahrgäste bereitstehen. Während der Bauphasen soll ein abgestimmtes Baustellenmanagement die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellen. Dieses berücksichtigt auch die anstehenden Erneuerungsmaßnahmen der Straßeninfrastruktur sowie Arbeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen. Auch ohne die Realisierung der CityBahn würden diese Baustellenaktivitäten zu verkehrlichen Beeinträchtigungen führen.

Können autonome Fahrzeuge die CityBahn ersetzen?

Große Automobilhersteller arbeiten bereits an autonomen Fahrzeugen, im Jahr 2020 könnten die ersten vollautonomen Pkw auf die Straße kommen. Dass sich das autonome Fahren im ÖPNV bisher nicht etabliert hat, liegt aktuell am nicht ausgereiften Stand der Technik, offenen Fragestellungen sowie den hohen Investitionen, die mit einem Aus- oder Umbau verbunden sind. Primär eignen sich Neubauprojekte und geschlossene Systeme für eine Automatisierung, doch auch dort müssen Stationen nachgerüstet, die Technik gekauft und ein geeignetes Sicherheitskonzept aufgestellt werden.

Bevor autonome Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren dürfen, müssen viele offene Fragen geklärt werden: Wer trägt die Schuld bei Verkehrsunfällen? Widerspricht die vollständige Vernetzung und zentrale Steuerung sämtlicher Fahrzeuge dem Datenschutz der Verkehrsteilnehmer? Welchem Verkehrsteilnehmer soll ein Wagen im Notfall ausweichen – und welchem nicht?

Vielbefahrene Strecken kann der autonome Verkehr ohnehin nur geringfügig entlasten, denn in ein autonomes Fahrzeug passen nicht mehr Passagiere als in einen konventionellen Pkw. In einer Straßenbahn in Doppeltraktion finden hingegen rund 480 Fahrgäste Platz. Autonome Fahrzeuge können die CityBahn daher nicht ersetzen, sondern lediglich eine Zubringerfunktion übernehmen und somit den ÖPNV insgesamt ergänzen und stärken.

Stadtgestaltung

Verschandeln die CityBahn und ihre Fahrdrachtmasten künftig das Stadtbild?

Das Stadtbild der Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz liegt auch der CityBahn GmbH am Herzen. Da die CityBahn an das bestehende Mainzer Straßenbahn-Netz angeschlossen werden soll, wird sie fahrdrahtgebunden unterwegs sein. Eine mit zusätzlichen Batterien bestückte Bahn, wie sie beispielsweise in Nizza fährt, wäre zwar städtebaulich optimal, ist in puncto Reichweite, Fahrzeuggewicht und Energieverbrauch hingegen derzeit noch nachteilig. Inwieweit in einer übernächsten Fahrzeuggeneration grundsätzlich auf einen Fahrdrachtbetrieb verzichtet werden kann, hängt vom weiteren technischen Fortschritt ab und bleibt abzuwarten.

Soweit wie möglich sollen die vorhandenen Beleuchtungsmasten in Wiesbaden und Mainz zu Mehrzweckmasten umgestaltet werden. Straßenlaternen, Verkehrsschilder und Fahrdracht werden sich einen Mast teilen.

Im Ausland werden teilweise schon batteriebetriebene, schienenlose Fahrzeuge im ÖPNV eingesetzt. Sind solche Lösungen auch für die CityBahn denkbar?

Die Idee, in Wiesbaden und Mainz ein schienenloses Transportsystem umzusetzen, erscheint zwar auf den ersten Blick charmant, dennoch wiegen die Vorteile die Nachteile nicht auf. Gegen Sonderformen spurgebundener Transportsysteme, wie „Autonomous Rail Rapid Transit“ (ART) aus China oder „Tramway sur pneumatiques“ aus Frankreich spricht aus Sicht der CityBahn GmbH in erster Linie der Bau einer zusammenhängenden Busspur. Um eine eigene Busspur für den neuen Verkehrsträger zu schaffen, müssten die Straßenbauer den gesamten Linienverlauf auf einer Breite von 4,25 Metern pro Fahrtrichtung versiegeln. Beim Bau eines Straßenbahn-Netzes können sie das Gleisbett hingegen in 3,25 Meter schmale Schotter- oder Rasenflächen fassen. Auch das Gewicht der Akkus an Bord von „ART“ und „Tramways sur pneus“ ist ein wichtiges Argument für eine fahrdrahtgebundene Lösung, da die zusätzliche Last Auswirkungen – beispielsweise auf die Tragfähigkeit der Theodor-Heuss-Brücke – hat. Um Fahrspurrillen vorzubeugen, müsste zudem die Linienführung im Innenstadtbereich in Betonbauweise realisiert werden. Bemerkenswert ist zudem, dass die beiden französischen TVR-Betriebe („gummibereifte Straßenbahnen“) in Caen (bis 2019) und Nancy (bis 2022) momentan auf einen klassischen Straßenbahnbetrieb mit Schienen umgestellt werden.

Nicht zuletzt wurde die CityBahn GmbH im Zuge der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Wiesbaden und Mainz gegründet, um das Konzept eines gemeinsamen Straßenbahn-Netzes für

beide Landeshauptstädte umzusetzen. Da Mainz bereits über ein Straßenbahn-Netz verfügt, gilt ein schienengebundenes Verkehrssystem in Meterspur momentan als bevorzugte Variante. Schließlich kann die CityBahn auf diese Weise problemlos an das bestehende Netz in Mainz angeschlossen werden.

Kann die CityBahn anstelle von Fahrdrabt mit Induktionsladung fahren?

Grundsätzlich ist diese Lösung aus optischen Gründen attraktiv. Wie ein Gutachten zeigt, ist sie jedoch aufgrund der höheren Investitionskosten für den Bau, die Fahrzeuge und den Betrieb unwirtschaftlich, verlängert durch die Ladezeiten die Reisezeit und wird deshalb von den Fahrgästen nicht akzeptiert.

Verliert mein Grundstück durch die CityBahn an Wert?

Alle Untersuchungen zu den Folgewirkungen von Neubauten von Straßenbahnen haben ergeben, dass die Immobilien- und Grundstückswerte in der Nähe der Linienführung gestiegen sind. Diese Entwicklung erwarten wir auch für Wiesbaden. Das wirtschaftliche Engagement von Investoren in das Gebiet Zollhafen Mainz belegt zudem die Attraktivität einer Straßenbahn-Anbindung.

Lärm- und Umweltschutz

Welchen Einfluss hat die CityBahn auf die Stickoxidbelastung in den Landeshauptstädten?

Mit Einführung der CityBahn wird die Stickoxidbelastung in den Landeshauptstädten sinken. Die CityBahn fährt emissionsfrei. Zudem belegen Studien, dass viele Autofahrerinnen und Autofahrer dazu bereit sind, auf ein modernes und attraktives Straßenbahnsystem umzusteigen. Die im Dezember 2017 vorgelegte NKU für die CityBahn geht von rund 17.000 vermiedenen Personenfahrten im Pkw pro Tag aus. Das sind ca. 36 Millionen weniger Pkw-Kilometer pro Jahr und vermindert den CO₂ Ausstoß um rund 4.500 Tonnen pro Jahr.

Ist die CityBahn emissionsfrei unterwegs und woher kommt der Strom für die Straßenbahn?

Ja, die CityBahn ist eine mit Strom betriebene Straßenbahn und fährt emissionsfrei, wobei der Strom aus regenerativen Quellen stammt.

Wären E-Busse nicht die bessere Alternative?

Die Leistungsfähigkeit der Busse ist nicht mit der CityBahn zu vergleichen. In einer Straßenbahn in Doppeltraktion finden bis zu 480 Fahrgäste Platz. An gleicher Stelle müssten drei Gelenkbusse oder sechs Standardbusse fahren, und die hätten auf den Wiesbadener Straßen, insbesondere in der Wiesbadener Innenstadt, keinen Platz. Da die CityBahn größtenteils auf eigenen Gleiskörpern getrennt von den Fahrspuren des Pkw-Verkehrs fährt, steht sie auch nicht im Stau und befördert künftig hohe Fahrgastkapazitäten schneller am Stau vorbei. Deshalb wird im Stadtbahnausbaukonzept angestrebt, möglichst viele Strecken auf eigenen Gleiskörpern bauen zu können.

Zudem schneidet die Straßenbahn auch in puncto Betriebskosten günstiger ab, als E-Busse. Darüber hinaus sind E-Busse in der Reichweite eingeschränkt und können nur kürzere Strecken befahren.

Aus Mainz hört man manchmal von Erschütterungen und quietschenden Bremsen entlang der neuen Straßenbahnstrecke. Droht das bei der CityBahn auch?

Das Thema Lärm und Erschütterungen bei Straßenbahnsystemen ist wichtig und wird bei der Bau- und Betriebsweise nachhaltig berücksichtigt, sodass Lärm- oder Erschütterungsprobleme minimiert und Grenzwerte nicht überschritten werden. Dabei fließen die Erfahrungen aus der Planung und Realisierung der Mainzelbahn in die aktuellen Planungen ein.

Wie die Studie Lärm – Straße und Schiene (https://www.lfu.bayern.de/buerger/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf) des Bayerischen Landesamts für Umwelt zeigt, schneiden bei derselben Zahl an Fahrgästen „in puncto Verkehrslärm innerorts S- und Trambahnen mit Rasengleis am günstigsten ab.

Müssen für die CityBahn Stadtbäume gefällt werden?

Wie bei jeder großen Infrastrukturmaßnahme lässt sich das Fällen von Stadtbäumen nicht überall vermeiden und vollständig ausschließen. Jedoch wird es für jeden gefälltten Stadtbaum Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen geben. Dabei wird jeder Baum ersetzt. Im weiteren Verlauf der Planung wird dieses sensible Thema mit den zuständigen Behörden und Fachämtern besprochen, um eine zukunftsfähige Lösung zu finden, die den hohen Wert des Stadtgrüns und der Lebensqualität Wiesbadens erhält.