Christoph Klein
Abgeordneter
des Kreistages
Rheingau-Taunus

Herrn
Kreistagsvorsitzenden
Klaus-Peter Willsch
Heimbacher Straße 7
65307 Bad Schwalbach

22/17

fn 1518

Sehr geehrter Herr Willsch,

bitte leiten Sie folgenden Antrag an den Kreistag weiter:

Der Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises beschließt die Nichtteilnahme des Kreises an der CityBahn GmbH Mainz/Wiesbaden und befürwortet die Anlehnung an Variante 3 (SPNV-Verkehr) der Untersuchung zur Vereinbarkeit eines Museums- und Tourismusverkehrs mit der CityBahn auf der Aartalbahn seitens des Büros Stadtverkehr.

Begründung

Erst am 8.VIII.2017 wurde die CityBahn GmbH von den Mainzer Stadtwerken und der WVV Wiesbaden Holding notariell gegründet. Gegenstand der GmbH sollen Planung, Bau und Betrieb der CityBahn sein.

Das bedeutet, daß noch keine durchdachte Planung der CityBahn vorliegt. Es gibt zwar Vorstellungen über den Streckenverlauf, aber offensichtlich überhaupt keine feste Planung zur Lösung der anstehenden Probleme wie die Mainzer Auffahrt zur Theodor-Heuß-Brücke, den Anschluß an den Wiesbadener Hauptbahnhof und die Streckenführung durch Wiesbaden. Es ist noch nicht einmal klar, ob für die CityBahn ein eigener Gleiskörper gebaut werden soll oder nicht (ein eigener Gleiskörper würde auf der Theodor-Heuß-Brücke und in Wiesbaden unweigerlich schwere Verkehrsprobleme verursachen, eine CityBahn ohne eigenen Gleiskörper könnte den Verkehr auf den genannten Strecken ebenfalls beeinträchtigen). Der Zeitpunkt der Fertigstellung einer CityBahn ist somit überhaupt nicht absehbar; fest steht lediglich, daß es bis zur Fertigstellung noch Jahre dauert – wenn die anstehenden Probleme überhaupt gelöst werden können und die CityBahn fertiggestellt werden kann, was wohl niemand garantieren kann. In all diesen Jahren bleibt das Aartal vom ÖPNV ausgeschlossen – und wird vielleicht niemals an eine CityBahn angeschlossen werden können.

Wie die laufende Mainzer Straßenbahn (in Mainz auch als „Rumpelbahn" bekannt) zeigt, können auch akustische Beeinträchtigungen durch die CityBahn auf der Aartalstrecke nicht ausgeschlossen werden. Ein Vergleich mit der finnischen Eisenbahn zeigt, daß es einen Zusammenhang zwischen Gleisbreite und Gleisgüte gibt, die enge Meterspur der CityBahn für das Aartal also durchaus nachteilig sein kann.

Darüber hinaus würde die CityBahn das Aartal bahntechnisch zerteilen: Im Norden die Normalspur, im Süden die Meterspur. Das ist doch wohl wenig sinnvoll; wenn schon eine Aartalbahn, sollte sie auch das ganze Aartal bedienen.

Die erwähnte Variante 3 wäre auch mit einem Museums- und Tourismusverkehr vereinbar, was dem Aartal guttun würde.

Für die Variante 3 der erwähnten Untersuchung wäre übrigens der nächstliegende Ansprechpartner zu den Zügen die VIAS-Gesellschaft, die u.a. die *durch* den Rheingau führende Bahnstrecke Wiesbaden-Neuwied *und neben* anderen Zügen im Schnellverkehr die Bahnstrecke Wiesbaden-Frankfurt betreibt – mit modernen Zügen.

Zu erwähnen sind auch die laut erwähnter Untersuchung viel günstigeren jährlichen Kosten. Zur Erinnerung: Die CityBahn würde etwa 5.555,3 Tsd. Euro je Jahr kosten, der SPNV-Verkehr dagegen 130,2 Tsd. Euro je Jahr, plus möglicher Beteiligung an den Betriebskosten der Bahn.

Es spricht daher so ziemlich alles gegen die CityBahn und für den SPNV-Verkehr.

Christoph Klein

Abgeordneter des Kreistages Rheingau-Taunus