



Der Magistrat

Dezernat I

Dezernat für
Stadtentwicklung und Bau

19. Mai 2022

Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 25.05.2022 Frage Nr. 70
gestellt durch den Stadtverordneten Herrn Maritzen der Fraktion Bündnis90/Die Grünen

Frage:

Schienernanbindung Projekt Ostfeld – urbanes Gebiet

Bei der Planung des Projektes Ostfeld/Kalkofen wird in verschiedenen Beschlüssen und Machbarkeitsstudien auf die Notwendigkeit einer Schienernanbindung der Trabantenstadt Ostfeld hingewiesen.

Ich frage den Magistrat:

1. Da eine Straßenbahn jedoch vorerst nicht in Betracht kommt: Soll eine Anbindung über eine Normalspur-Eisenbahn erfolgen?
2. Ist für eine optimale ÖPNV-Anbindung ein zentraler Haltepunkt in der Mitte des Wohngebiets geplant? Wenn ja, soll dieser oberirdisch oder unterirdisch ausgeführt werden?
3. Liegt eine Kostenschätzung für eine/die Eisenbahnanbindung im Entwicklungsgebiet der SEM vor? (Wenn ja,) mit welchen Kosten wird gerechnet?
4. Warum werden die Kosten für zwei Haltepunkte in der Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgeführt, die Kosten für die Eisenbahngleise aber nicht?
5. Werden außer einer Schienernanbindung Möglichkeiten gesehen, die 19.000 zusätzlichen Autofahrten, die durch die SEM Ostfeld entstehen, zu vermeiden?

Die Frage der/des Stadtverordneten Herrn Maritzen beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Nach Entscheidung der Bürgerschaft vom 01.11.2020 gegen die Einführung einer CityBahn in Wiesbaden steht die Prüfung alternativer Schienernanbindungen des neuen Stadtteils Ostfeld im Fokus. Anfang des Jahres 2021 wurde nach einer europaweiten Ausschreibung die

Bietergemeinschaft Schüßler Plan/Mailänder mit einer umfassenden Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel dieser Studie ist die Abschätzung der Machbarkeit einer Eisenbahnlinie über das Ostfeld. Dafür werden verschiedene Varianten der Erschließung geprüft, die auch erforderliche Brückenbauwerke, die vorhandene Topographie und städtebauliche Aspekte berücksichtigen. Als erstes Zwischenergebnis wurde die Machbarkeit der Schaffung einer Verkehrsstation an der Ländchesbahn für das Bundeskriminalamt (BKA) im Grundsatz bestätigt. Im weiteren Verlauf werden neben der Machbarkeit einer Eisenbahnlinie über das Ostfeld auch das Verhältnis von Nutzen und Kosten nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung zum Nachweis einer grundsätzlichen Förderfähigkeit gegenüber gestellt. Der Abschluss der Untersuchung ist im Spätsommer 2022 vorgesehen.

Zu 2:

Zur Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr ist die Schaffung von Haltepunkten erforderlich. Die unter 1. genannte Machbarkeitsstudie befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase. Anzahl, Lage und topografische Anordnung einer Haltestelle wird im Rahmen der laufenden Machbarkeitsstudie untersucht. Zwischenergebnisse hierzu liegen noch nicht vor.

Zu 3:

Aufgabe der bereits genannten Machbarkeitsstudie ist auch die Abschätzung der wirtschaftlichen Seite nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung zum Nachweis einer grundsätzlichen Förderfähigkeit. Diese Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Zu 4:

Mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Land laufen bereits erste Sondierungsgespräche. Vertiefende Gespräche bezüglich Fördermittel können erst nach Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie geführt werden. Aus diesen Verhandlungen wird sich ergeben, welche Kostenanteile auf die LHW grundsätzlich entfallen. Steht dieser Anteil fest, ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, welche Kosten über das Treuhandvermögen und welche Kosten unter Umständen über den städtischen Haushalt getragen werden müssen. Bei dieser Frage ist maßgeblich, inwieweit die Kosten durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme selbst hervorgerufen werden oder aus einem allgemeinen Bedarf der LHW resultieren. Die Ursächlichkeit der jeweiligen Maßnahme ist also entscheidend. Vorbehaltlich der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der zu führenden Gespräche mit Bund, Land und Betreibern über den grundsätzlichen Kostenanteil der LHW, ist bei Haltepunkten, die das Entwicklungsgebiet direkt erschließen, die Ursächlichkeit eher zu bejahen als bei Gleisen, die zum allgemeinen Trassennetz gehören. Dementsprechend sind gemäß dem Vorsichtsprinzip die Kosten für zwei Haltepunkte in der Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen.

Zu 5:

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 17.09.2020 zur förmlichen Festlegung des Entwicklungsbereiches „Ostfeld“ wurden zahlreiche qualitative Beschlüsse gefasst. Einer dieser Beschlüsse bezieht sich auf den Bereich Mobilität und legt insbesondere fest, dass der neue Stadtteil Ostfeld möglichst autoarm bzw. autofrei gestaltet werden soll. Dies kann gelingen, wenn die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote so attraktiv sind, dass eine private Kfz-Nutzung keinen signifikanten Vorteil mehr für die Nutzerseite erbringt. Es ist eine der planerischen Aufgaben, die Unterbringung der sicherlich dennoch vorhandenen Kfz zu steuern mit dem Ziel, dass der Lebensraum „Straße“ dem Menschen zugeordnet ist und nicht dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

Mit Blick auf die in der Frage genannten Autofahrten ist zu sagen, dass die Abschätzung der erforderlichen Verkehrsnachfrage sich an der Attraktivität der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur des MIV sowie der Qualität und Quantität der alternativen Mobilitätsangebote bemisst. Gemeinsam mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt wird derzeit eine vertiefende Verkehrsuntersuchung vorbereitet, die unter anderem die Verkehrsnachfrage abschätzen und Lösungen zur qualitativen Abwicklung des MIV ermitteln wird.

Ergebnisse und Empfehlungen zu Erschließungsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden auch in den Prozess der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden eingespielt.

In Vertretung



Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister