

SITZUNGSVORLAGE

Nr. **1 1 - V - 0 4 - 0 0 1 0**

(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) IV

Schienengebundener ÖPNV in Wiesbaden und der Region

Anlage/n:

☒ Bericht zum Beschluss ÖPNV stärken - WiBahn auf die Schiene bringen Nr. 0250 vom 16.06.2011

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Kämmerei	Personalvorlage <input type="checkbox"/>	→ s. unten
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>

Beratungsfolge

DL-Nr. **31/M**
(wird von Amt 16 ausgefüllt)

Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>	erforderlich <input type="checkbox"/>
Magistrat 01. Nov. 2011	Tagesordnung A <input checked="" type="checkbox"/>	Tagesordnung B <input type="checkbox"/>
Eingangsstempel Amt 10	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="checkbox"/>	erforderlich <input checked="" type="checkbox"/>
Ausschuss	öffentlich <input type="checkbox"/>	nicht öffentlich <input type="checkbox"/>
Eingangsstempel Amt 16		

Bestätigung Dezernent/in


Sigrid Möhrcke
Stadträtin

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

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

Dr. Müller
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: Stand August 2011

abs.: -1.512.224,96
 in %: - 4,1

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	Gesamt-kosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/Üpl in €	Finanzierung (Sperre, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
	x	2011		200.000	200.000				Zuschuss an ESWE Verkehr
	x	2011				200.000			Budget Dezernat IV
Summe einmalige Kosten:				200.000	200.000	200.000			

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

Die konkrete Kontierung wird in Abstimmung mit Dezernat I/20 festgelegt.

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. III.; 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.

In Wiesbaden soll ein Schienenverkehrssystem eingeführt werden, das die Mobilität auf den innerstädtischen Hauptkorridoren sowie die Verknüpfung mit der Region verbessert und zukunftsfähig macht, sich harmonisch in die vorhandene Architektur einfügt, den Wirtschaftsstandort Wiesbaden stärkt und umweltpolitische Aspekte nachhaltig berücksichtigt.

C Beschlussvorschlag:

1. Für eine Entscheidung zum Konzept eines Wiesbadener Schienenverkehrssystems (Arbeitstitel) sind folgende Unterlagen zu erarbeiten:
 - Detaillierter Investitionsplan
 - Jährliche Betriebskosten
 - Überprüfung der Förderungsmöglichkeiten und -bedingungen des Landes und des Bundes
 - Meilensteine der Umsetzung
 - Zeitplan
 - Finanzierungsmöglichkeiten
 - Haushaltswirkung
 - Inhaltlicher und terminlicher Ablaufplan zur weiteren Bearbeitung des Projektes bis zum Erreichen des Planfeststellungsbeschlusses
 - Vorschlag der organisatorischen gesellschaftsspezifischen Umsetzung
- 2 Für die Erarbeitung der unter Beschlusspunkt 1 aufgeführten Unterlagen erhält Dezernat IV/ ESWE Verkehr einen Betrag von 200.000 € im Jahr 2011; die Deckung erfolgt innerhalb des Dezernatsbudgets. Dezernat I / 20 wird mit der haushaltsrechtlichen Umsetzung beauftragt.
- 3 Die Stadtverordnetenversammlung spricht sich nachdrücklich für eine transparente Planung, eine breite Bürgerbeteiligung und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit beim Projekt Wiesbadener Schienenverkehrssystem aus.
- 4 Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt daher Dezernat IV, im ersten Quartal 2012 die Vorbereitungen zu treffen zur Einarbeitung des Projektes in den lokalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und zur Anmeldung des Projektes in die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans beim Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie zur Beschlussfassung vorzulegen.
- 5 Es wird Kenntnis genommen von den aktualisierten Daten der ersten Betriebsstufe eines Wiesbadener Schienenverkehrssystems auf dem Streckenabschnitt Kohlheck / Klarenthal - Innenstadt - Hauptbahnhof - Hasengartenstraße - Anna-Birle-Straße.

D Begründung

Ad 1:

Für eine Entscheidung über ein schienengebundenes ÖPNV-Konzept sind folgende Unterlagen zu erarbeiten:

- Detaillierter Investitionsplan
- Jährliche Betriebskosten
- Überprüfung der Förderungsmöglichkeiten und -bedingungen des Landes und des Bundes

Das schienengebundene ÖPNV-Projekt ist bereits in einer ersten Betriebsstufe mit einem Investitionskostenvolumen von mehr als 50 Mio. € förderfähig neben Mitteln des Landes Hessen auch mit Mitteln des Bundes, im Wesentlichen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Voraussetzung hierfür ist das Einreichen einer detaillierten Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem bundeseinheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV. Als Förderfähigkeitskriterium gilt ein Nutzen-Kosten-Quotient von mindestens +1,0.

Grundsätzlich kann - analog dem damaligen Projekt Stadtbahn Wiesbaden - von der Förderung der Infrastruktur von bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Kosten ausgegangen werden. Eine Förderung der benötigten Schienenfahrzeuge gibt es derzeit nicht.

Zur Abklärung der Förderfähigkeit des Projektes wurde 2011 ein Sondierungsgespräch mit dem Land Hessen geführt. Die Vertreter des Landes Hessen haben ihre Projektunterstützung sowie die Kontaktaufnahme mit dem Bundesverkehrsministerium zugesagt.

Die Durchführung der detaillierten Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV ist für das erste Quartal 2012 vorgesehen.

Die erforderliche Anmeldung in das Förderprogramm und die Abgabe des Förderantrages können gegen Ende des ersten Quartals 2012 auf dieser Basis vorgenommen werden.

In diesem Projektfortgang sind die Anforderungen von Landes- und Bundeszuschussgeber im Standardisierten Bewertungsverfahren zu berücksichtigen.

- Meilensteine der Umsetzung
- Zeitplan
- Finanzierungsmöglichkeiten
- Haushaltswirkung
- Inhaltlicher und terminlicher Ablaufplan zur weiteren Bearbeitung des Projektes bis zum Erreichen des Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere mit Aussagen zu folgenden Arbeitsschritten und Projektphasen:
 - Beschreibung der Planerleistungen mit den HOAI-Phasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung);
 - Vorbereitung der Vergabe dieser Planerleistungen bis zum Erreichen des Planfeststellungsbeschlusses;
 - Maßnahmen zur Durchführung einer Projektöffentlichkeitsarbeit.
- Vorschlag der organisatorischen gesellschaftsspezifischen Umsetzung

Ad 2:

Für die Erarbeitung der unter Beschlusspunkt 1 aufgeführten Unterlagen erhält Dezernat IV/ ESWE Verkehr einen Betrag von 200.000 € im Jahr 2011; die Deckung erfolgt innerhalb des Dezernatsbudgets. Dezernat I / 20 wird mit der haushaltsrechtlichen Umsetzung beauftragt.

Dezernat I / 20 wird mit der haushaltsrechtlichen Umsetzung beauftragt.

Ad 3:

Der gesamte Planungsprozess eines schienengebundenen ÖPNV-Projektes soll in transparenter Form mit einer breiten Bürgerbeteiligung und einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden.

Insbesondere in weitergehenden Phasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung soll das Projekt in den betroffenen Ortsbeiräten, in Bürgerversammlungen, in Informations- und Podiumsveranstaltungen sowie Presseterminen transparent im jeweiligen Planungsstand erläutert werden.

Die Vorteile des Systems sollen in Printform und elektronischen Medien dargestellt werden. Den Bürgerinnen und Bürgern sollen die Wirkungen erklärt und deren Anregungen sollen in den Planungsprozess eingespielt werden.

Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit und des Projektmarketing wird es sein, einen sinnvollen und für Wiesbaden Identitätsstiftenden Namen für das Wiesbadener Schienenprojekt zu finden.

Ad 4:

Mit der Entscheidung über das Konzept wird die Einführung eines schienengebundenen Nahverkehrssystems in Wiesbaden angestrebt, das durch den Busverkehr ergänzt wird. Das dadurch entstehende gesamte ÖPNV-System weist eine deutlich höhere Angebotsqualität und Attraktivität auf als der bisher rein straßengebundene ÖPNV in Wiesbaden.

Mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel kann ein höherer Verkehrswert des ÖPNV in Wiesbaden erreicht werden. Somit kann durch den positiven Verkehrswert des Schienensystems der Verkehrswert des Gesamtsystems ÖPNV im Ballungsraum Rhein-Main gesteigert werden.

Dies ist in den Nahverkehrsplänen zu dokumentieren. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV (§ 8 Personenbeförderungsgesetz).

Die Stadt Wiesbaden hat als Aufgabenträger im ÖPNV einen Nahverkehrsplan aufzustellen (§ 7, § 14 ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen). Der Zweite Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden wurde mit Beschluss Nr. 0168 der Stadtverordnetenversammlung vom 30.04.2008 verabschiedet.

Für die Rhein-Main-Region stellt als zuständiger Verkehrsverbund die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) den regionalen Nahverkehrsplan auf (§ 7, § 14 ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen).

Der Regionale Nahverkehrsplan befindet sich derzeit in der Fortschreibung. Die Beschlussfassung des Aufsichtsrates des RMV über die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans ist für Ende 2012 / Anfang 2013 vorgesehen.

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt daher Dezernat IV, im ersten Quartal 2012 die Vorbereitungen zu treffen

- zur Einarbeitung des Projektes in den lokalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und
- zur Anmeldung des Projektes in die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans beim Rhein-Main-Verkehrsverbund

sowie zur Beschlussfassung vorzulegen.

Ad 5:

Ausgangslage

Die Landeshauptstadt Wiesbaden erfüllt als Oberzentrum mit rund 275.000 Einwohnern eine bedeutende Funktion in der wachsenden Metropolregion Rhein-Main. Die hessische Landeshauptstadt ist attraktiver Wohnstandort, bietet eine Vielzahl an Arbeitsplätzen, insbesondere im tertiären Bereich, und verfügt über Einrichtungen mit hohem Zentralitätsgrad für Funktionen wie Bildung, Kultur, Gesundheitswesen und Verkehr sowie Einrichtungen zur Deckung des Bedarfs der Bevölkerung der Stadt und ihrer Einzugsbereiche.

Um die Standortvorteile und die Attraktivität der hessischen Landeshauptstadt im Hinblick auf die Mobilität der Bevölkerung zu erhalten und zu stärken, ist über rein verkehrsplanerische Maßnahmen hinaus ein ganzheitlicher Ansatz zu wählen.

Hierbei ist Verkehrsplanung als integrierte Mobilitätsplanung zu begreifen. Es sind Mobilitätsmanagementkonzepte statt verkehrsplanerischer Insellösungen zu entwickeln. Stadtentwicklung und Mobilitätsentwicklung sind simultan und nicht seriell zu betreiben, d. h. Siedlungs- und Verkehrsachsen werden zusammen entwickelt und weiterentwickelt.

Mit der Umgestaltung von Straßen und Stadtvierteln wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Qualität der Mobilität gesteigert.

Der Anstieg der Energiepreise der vergangenen Jahre und der prognostizierte enorme Anstieg der Energiepreise in der Zukunft führen gerade in Ballungsräumen zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl, weg vom Individualverkehr, hin zu öffentlichen Systemen.

Wirtschaftskrise und Schuldenkrise erfordern die Realisierung tragfähiger und nachhaltiger Maßnahmen.

Schließlich erfordern umweltpolitische Ziele und Klimaschutz ein Handeln der Kommunen: Es sind insbesondere die Themenfelder Lärm und Luftschadstoffe relevant.

So verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die CO₂-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken.

Ferner ist beispielsweise die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid ab 2010 ist nach der Richtlinie 2008/50/EG seitens der Europäischen Union verbindlich vorgegeben. Die Umsetzung erfolgt durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (22. BImSchG / 12.06.2007). Die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ ab 2010 stellt die Kommunen bundesweit vor enorme Herausforderungen. An vielen verkehrsnahen Messstandorten wird der Grenzwert derzeit deutlich überschritten. Die Stickstoffdioxidkonzentrationen haben sich auf hohem Niveau stabilisiert. Hauptverursacher der Stickoxide ist der Kraftfahrzeugverkehr. Auch in Wiesbaden ist der Grenzwert für Stickstoffdioxid überschritten. Aufgrund der Aufforderung des Landes Hessen, Maßnahmen zur Reduzierung von Stickstoffdioxid zu ergreifen, hat die Stadt Wiesbaden einen Maßnahmenkatalog erarbeitet (Sitzungsvorlage Nr. 10-V-36-0030), der als eine Maßnahme die Attraktivitätserhöhung des ÖPNV in Ballungsräumen identifiziert.

Nicht zu vergessen sind die künftigen Rahmenbedingungen der Europäischen Union. So sieht das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission vom 28.03.2011 vor, dass es im Jahre 2050 keine konventionell betriebenen Fahrzeuge mehr in Städten geben soll.

ÖPNV in Wiesbaden

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden im Öffentlichen Personennahverkehr in Wiesbaden seit mehr als fünf Jahrzehnten im Lokalverkehr ausnahmslos straßengebunden mit Omnibussen abgedeckt.

Im Regionalverkehr ist Wiesbaden mit der Region durch straßen- und schienengebundene Verkehrslinien verbunden. Die Schiene spielt bisher mit Stationen von S-Bahn und Regionalbahn nur für den ein- und auspendelnden Verkehr eine Rolle. Der öffentliche Personenfernverkehr erreicht Wiesbaden auf der Schiene nur mit wenigen täglichen Fahrten.

Zur Optimierung und Stärkung der Standortvorteile der Stadt Wiesbaden ist es erforderlich, immer wieder nach Wegen zu suchen, das ÖPNV-Verkehrsangebot zu stärken. Auch die Vernetzung von Stadt und Region ist im Hinblick auf die Mobilitätsanforderungen der Menschen sehr bedeutsam.

Unbestritten ist, dass das Wiesbadener Bussystem bereits gut entwickelt und ausgebaut ist. Die Fahrgastzahlen des lokalen Busverkehrs der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH betragen ca. 50 Mio. Personen jährlich; die Steigerungsraten der Nutzung des ÖPNV liegen in Wiesbaden über dem Bundesdurchschnitt. Die im Wesentlichen im Rahmen der bestehenden Angebotskapazitäten realisierten Nachfragesteigerungen im Bussystem stoßen bereits jetzt an Grenzen.

Um die steigende Fahrgastnachfrage zu bewältigen, ist es erforderlich, das ÖPNV-Angebot zu optimieren: Beispiele sind die seit 24.10.2011 für das 4. Quartal 2011 realisierte Taktverdichtung der Buslinie 6 zwischen Wiesbaden und Mainz vom 10- auf einen 7,5-Minuten-Takt montags bis freitags tagsüber sowie die in der Sitzungsvorlage Nr. 11-V-04-0001 zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 vorgesehene Einführung eines 5-Minuten-Taktes nachmittags zwischen Innenstadt, Hochschule Rhein-Main und Klarenthal.

Schienengebundener ÖPNV in Wiesbaden

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 16.06.2011 mit Beschluss Nr. 0250 den Magistrat gebeten, Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV durch die Ergänzung um Schienenverkehrsangebote zu prüfen.

Schienensysteme im ÖPNV sind geeignet, hohe Fahrgastpotentiale, möglichst entlang räumlicher Korridore, mit attraktiven Verkehrsangeboten zu bedienen, die sich durch leistungsfähige moderne Fahrzeuge und dichte Fahrplankontakte auszeichnen.

Besondere Leistungsfähigkeit und Attraktivität erreichen diese Schienenverkehrsangebote in der Qualität von Metropol-S-Bahnen durch die Vernetzung des innerstädtischen Verkehrsraumes nicht nur mit den Außenbezirken, sondern mit der Region.

Für Wiesbaden - die Innenstadt und Außenbezirke - sowie zur Vernetzung mit der Region wurden Schienenverkehre gemäß folgendem konzeptionellen Ansatz überprüft:

Ausgangspunkt der Überlegungen ist der heutige Lokal- und Regionalbusverkehr, der mit annähernd 100 Fahrten in der Spitzenstunde je Richtung die innerstädtischen Straßenzüge wie Friedrichstraße, Luisenstraße und Bahnhofstraße befährt. Aufgrund steuerungstechnischer Maßnahmen an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten besteht zwar eine Leistungsfähigkeitsreserve an den Netzknoten von weiteren noch rund 50 Prozent; einzelne Bushaltestellen müssten jedoch in Längsentwicklung und Bürgersteigtiefe ertüchtigt werden, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu erhalten.

Eine Erhöhung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes um 50 Prozent führte jedoch zu einer erheblichen Störanfälligkeit des Systems, einer Erhöhung der Anzahl der Omnibusse im Stadtgebiet, insbesondere im Zentrum, um die Hälfte, verbunden mit erheblichen Problemen der Stadtverträglichkeit, der Aufenthaltsqualität und der Quermöglichkeiten für Fußgänger im zentralen urbanen Raum.

Zudem würden die angestrebten höheren Beförderungszahlen aufgrund der geringeren Platzkapazität der Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV erheblich größere Ressourcen an Fahrzeugen und Fahrdienstmitarbeiter/-innen erfordern.

In Anlehnung an die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV ergibt sich folgender Vergleich an Platzkapazitäten:

12 m-Soloomnibus	70 Fahrgäste
18 m-Gelenkbus	100 Fahrgäste
30 m-Schienenfahrzeug	175 Fahrgäste

Eine ÖPNV-Netzbetrachtung Schienenverkehr zeigte bereits im Jahr 1999, dass für Wiesbaden insbesondere folgende städtische Bereiche / Korridore relevant für hohe Fahrgastaufkommen sind:

- Verbindung Innenstadt (Luisenplatz bzw. Friedrichstraße/Dernsches Gelände) - Hauptbahnhof
- Westlicher Korridor (Innenstadt - Dotzheim / Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken, Schelmengraben)
- Nord-Westlicher Korridor (Innenstadt - Westend - Klarenthaler Straße - Hochschule Rhein-Main Klarenthal, Kohlheck)
- Östlicher Korridor (Innenstadt - Bierstadt)
- Süd-Östlicher Korridor (Innenstadt - Mainzer Straße - Gewerbegebiet Petersweg)
- Süd-Westlicher Korridor (Innenstadt - Gräselberg sowie Innenstadt - Biebrich - Äppelallee/Hagenauer Straße - Schierstein)
- Östlicher Korridor (Innenstadt - Berliner Straße/Abraham-Lincoln-Straße - Erbenheim - Nordenstadt)

Nukleus eines Schienenverkehrssystems für Wiesbaden sind die Verbindung Innenstadt - Hauptbahnhof sowie aufkommensstarke Relationen zwischen der Innenstadt und Außenbezirken.

Die Korridore decken hohe Nachfragepotentiale ab, z. B.

- Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte wie Berufsschulzentrum, Hochschule Rhein-Main
- große Siedlungsbereiche wie Westend, Klarenthal, Kohlheck, Gräselberg, Erbenheim/Hochfeld, Dotzheim/Schelmengraben
- Schwerpunkte an Arbeitsplatzstandorten wie Abraham-Lincoln-Straße, Behördenberg Schiersteiner Straße, Justiz- und Verwaltungszentrum Mainzer Straße

Von und zur Region bestehen Verknüpfungspunkte mit dem Regionalverkehr, z. B. am Hauptbahnhof, am Bahnhof Wiesbaden Ost, am Bahnhof Erbenheim und am Bahnhof Biebrich.

Es entsteht somit eine Netzwirkung aus drei bis vier verkehrlich sinnvollen und hoch attraktiven Linien des Schienenverkehrs. Die regionale Vernetzung erfolgt zunächst über Verknüpfungspunkte. Alle übrigen Verkehre des ÖPNV verbleiben straßengebunden in der Bedienung durch Omnibusbetrieb.

Als mittel- bis langfristige Perspektive ist eine umsteigefreie Verbindung zwischen Stadt und Region anzustreben, beispielsweise über

- DB-Strecke ab Wiesbaden-Ost in Richtung Rhein-Main-Flughafen, Frankfurt bzw. Mainz
- DB-Strecke ab Wiesbaden-Schierstein in Richtung Rheingau
- DB-Strecke ab Erbenheim in Richtung Niedernhausen
- DB-Strecke ab Wiesbaden-Kohlheck in Richtung Bad Schwalbach

Hierzu ist von Anfang an auf Systemkompatibilität zu achten, insbesondere durch die Normalspur mit 1.435 mm Spurweite.

Ein schienengebundener ÖPNV in Wiesbaden bietet gegenüber einem reinen ÖPNV auf der Straße folgende Optimierungspotentiale:

Verkehrspolitische Aspekte

- schnelle Erreichbarkeit von Innenstadt und Hauptbahnhof
- kurze Reisezeiten
- große Platzkapazitäten
- hoher Fahrkomfort
- Barrierefreiheit
- deutliche Angebotsverbesserung und Attraktivitätssteigerung

Planungspolitische Aspekte

- harmonische Eingliederung in die vorhandene Architektur
- ganzheitliche Gestaltung der Straßenräume
- Schaffen neuer Grünflächen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wirtschafts- und standortpolitische Aspekte

- Belebung des Stadtkerns
- Stärkung des Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Einkaufs-, Messe-Standortes Wiesbaden
- Steigerung des Wohnwertes

Umweltpolitische Aspekte

- Abgasreduzierung
- Lärmreduzierung
- Feinstaubreduzierung
- weniger Versiegelung
- ökologische Nachhaltigkeit

Zusammenfassend wird festgestellt, dass zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Wiesbaden unter Einbeziehung der stadtgestalterischen, wirtschafts- und umweltpolitischen Aspekte die Einführung eines Schienenverkehrssystems in Wiesbaden sinnvoll erscheint.

Beschreibung der ersten Betriebsstufe

Aus dem unter 1 geschilderten Gesamtnetz eines Schienenverkehrs für Wiesbaden und die Region wird die Verbindung Kohlheck bzw. Klarenthal - Hochschule Rhein-Main - Innenstadt - Hauptbahnhof - Korridor Mainzer Straße - Bahnhof Wiesbaden Ost - Gewerbegebiet Petersweg als erste Betriebsstufe definiert.

Gründe hierfür sind:

- Die Netzuntersuchung aus 1999 zeigte bereits, dass eine Schienenverbindung Kohlheck bzw. Klarenthal - Innenstadt - Hauptbahnhof - Korridor Mainzer Straße eine der größten verkehrlichen Nachfragewirkungen im Gesamtsystem aufweist.
- Für diese Verbindung besteht im beschlossenen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden eine ÖPNV-Vorhaltetrasse.
- Für die Verbindung von Kohlheck bzw. Klarenthal bis in den Korridor Mainzer Straße / ICE-Trasse liegt bezogen auf das o. g. Gesamtnetz mit einem Vorplanungsergebnis aus dem Jahr 2001 die größte Planungstiefe vor.
- Die genannten Faktoren begünstigen, diese Linie innerhalb des derzeit in der Bundesrepublik Deutschland bestehenden Finanzierungsinstrumentariums für Infrastrukturprojekte des ÖPNV mit Bundes und Landeszuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanztechnisch umzusetzen.

Die erste Betriebsstufe eines Wiesbadener Bahnnetzes besteht im Nordwesten Wiesbadens aus den Verzweigungsästen Kohlheck sowie Klarenthal und soll im Detail durch folgende Straßenzüge mit folgenden Haltestellen führen:

Linienast Kohlheck

Endhaltestelle „Kohlheck/Simeonhaus“ in der Greifstraße - Greifstraße - Sperberweg - Eulenstraße -
Haltestelle „Polizeischule“ - Schönbergstraße -
Haltestelle „Helmholtzstraße“ - Dolomitenstraße - Goerdelerstraße -
Haltestelle „Klosterweg“ - Goerdelerstraße -
Haltestelle „Anne-Frank-Straße“ - *weiter siehe unten*

Linienast Klarenthal

Endhaltestelle „Klarenthal/Hermann-Brill-Straße“ - Hermann-Brill-Straße - Graf-von-Galen-Straße -
Haltestelle „Graf-von-Galen-Straße“ - Geschwister-Scholl-Straße -
Haltestelle „Otto-Wels-Straße“ - Otto-Wels-Straße - Goerdelerstraße
Haltestelle „Anne-Frank-Straße“

Hauptabschnitt

Haltestelle „Anne-Frank-Straße“ - Goerdelerstraße -
Haltestelle „Hochschule Rhein-Main“ - Klarenthaler Straße -
Haltestelle „Elsässer Platz“ - Klarenthaler Straße - Dotzheimer Straße
Haltestelle „Bismarckring“ - Dotzheimer Straße -
Haltestelle „Schwalbacher Straße / LuisenForum“ - Luisenstraße -
Haltestelle „Luisenplatz“ - Luisenstraße - Bahnhofstraße -
Haltestelle „Rheinstraße / Rhein-Main-Hallen“ - Bahnhofstraße -
Haltestelle „Hauptbahnhof“ - Gartenfeldstraße -
Haltestelle „Welfenstraße“ zwischen Murnastraße und Mainzer Straße - Welfenstraße -
Quartiersboulevard -
Haltestelle „Weidenbornstraße“ - Quartiersboulevard -
Haltestelle „Hasengartenstraße“

Im Weiteren verläuft die erste Betriebsstufe über die ehemalige Industriegleisstrasse Gartenbauzentrale / ESWE und die ehemalige DB-Verbindungskurve zur Haltestelle Bahnhof Wiesbaden-Ost, verlässt die DB-Gleise in Richtung Gewerbegebiet Petersweg mit Haltestelle „Fritz-Ullmann-Straße“ - Peter-Sander-Straße - Haltestelle „Peter-Sander-Straße“ - Anna-Birle-Straße - Endhaltestelle „Anna-Birle-Straße“.

Die fahrplanmäßige Bedienung der ersten Betriebsstufe ist wie folgt vorgesehen:

Verkehrszeit	Hauptverkehrszeit	Normalverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Linienast Kohlheck	10-Min.-Takt	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt
Linienast Klarenthal	10-Min.-Takt	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt
Hauptabschnitt	5-Min.-Takt	7,5-Min.-Takt	15-Min.-Takt
Hasengartenstr. - Anna-Birle-Str.	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt

Wirkungen auf das ÖPNV-Angebot insgesamt und den MIV

Die betroffenen Buslinien im Einzugsbereich der ersten Betriebsstufe des Schienenverkehrsangebotes (Buslinien 2, 4, 14, 17, 27, 28, 33 und 39) sollen auf diesen Verkehr wie folgt angepasst bzw. zurückgenommen werden. Darüber hinaus wird eine Quartierbuslinie für Kohlheck und Klarenthal vorgesehen, die alle heutigen Haltestellen in diesen Siedlungen bedient.

Die Einführung eines Schienenverkehrssystems in Wiesbaden führt nicht nur zu Modifikationen im ÖPNV-Angebot, sondern hat auch Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV)

So wird in der Dotzheimer Straße zwischen Bismarckring und Schwalbacher Straße Durchgangs-MIV zu verlagern sein. Verkehr von Anwohnern, Liefer- und Ladetätigkeit, Zu- und Abfahrt der Parkhäuser, Entsorgungsbetrieb und Verkehr mit Rettungsfahrzeugen bleibt möglich.

Die Wirkungen auf den MIV werden im Zuge der Ausführungs- und Genehmigungsplanung strassenscharf und streckenabschnittsgenau ausgearbeitet. Ebenso werden für alle relevanten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen die erforderlichen Nachweise der Leistungsfähigkeit für das Schienensystem und den Gesamtverkehr erbracht.

Ergebnisabschätzungen für die erste Betriebsstufe

Für die erste Betriebsstufe wurde durch das von ESWE Verkehr beauftragte Ingenieurbüro, PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe, aktuell in einer überschlägigen Berechnung ein Nutzen-Kosten-Indikator als Quotient von +1,2 bis +1,5 ermittelt.

Dieser aufgrund konservativer Fahrgastprognosen und belastbarer Kostensätze ermittelte stabile Ergebniskorridor zeigt, dass das schienengebundene System bereits mit einer ersten Betriebsstufe auf dem Stadtgebiet Wiesbaden lebensfähig, verkehrlich sinnvoll und förderfähig ist. Die gleiche Ergebnisperspektive ist für die Betrachtung weiterer Korridore (siehe unter Begründung zu Beschlusspunkt 1) zu erwarten.

Bei einer Verknüpfung bzw. späteren Weiterführung des Systems in die Region sind positive Verkehrswertbeiträge zum vorhandenen ÖPNV-System in der Rhein-Main-Region zu erwarten.

Die Gutachter gehen für die erste Betriebsstufe von 6.000 bis 12.000 zusätzlichen Fahrgästen pro Werktag im schienengebundenen ÖPNV-System in Wiesbaden aus. Hierbei stellen über 80 % der Fahrgäste verlagerten Verkehr dar, d. h. diese Personen würden ihr Mobilitätsbedürfnis statt mit dem Individualverkehr durch den ÖPNV mit dem schienengebundenen Verkehrssystem abdecken.

Dies bedeutet umgekehrt 17 bis 28 Mio. eingesparte Pkw-Kilometer pro Jahr, verbunden mit 4.000 t bis 7.000 t eingesparter CO₂-Emissionen pro Jahr.

Der stärkste Querschnitt der ersten Betriebsstufe ist mit 18.000 bis 23.000 Fahrgästen pro Tag zwischen Innenstadt / Luisenplatz und Hauptbahnhof prognostiziert.

Damit würde ein schienengebundenes Verkehrssystem mit jährlich 920.000 km (Strecke Kohlheck / Klarenthal bis Hasengartenstraße) bis 1.250.000 km (Strecke bis Anna-Birle-Straße) bereits mit der ersten Betriebsstufe rund 10 % der heutigen Nutzwagenkilometer des lokalen Busverkehrs übernehmen.

Die aktualisierten Investitionskosten der ersten Betriebsstufe betragen auf Preisstand 2006:

Für die Strecke Kohlheck / Klarenthal bis Hasengartenstraße	117 Mio. €,
davon	
72 Mio. € Fahrweginvestitionen,	
27,5 Mio. € Fahrzeuginvestitionen, bzw.	

für die Strecke Kohlheck / Klarenthal bis Anna-Birle-Straße	189, 5 Mio. €,
davon	
108 Mio. € Fahrweginvestitionen,	
57 Mio. € Fahrzeuginvestitionen,	
zzgl. 4,5 Mio. € Investitionen für Betriebshofgebäude, -ausstattung und	
13 bis 20 Mio. € an Planungskosten.	

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

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.)

V. Geprüfte Alternativen

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

Wiesbaden, 31. Oktober 2011

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a large, flowing 'M' and a trailing flourish.

Sigrid Möricke
Stadträtin

Stellungnahme der Kämmerei zur SV 11-V-04-0010

Stadtbahn Wiesbaden

Schienegebundener ÖPNV in Wiesbaden und der Region

Die Sitzungsvorlage beschreibt das weitere Vorgehen in der Konzeptions- und Planungsphase zur Stadtbahn Wiesbaden. Die Entscheidung muss in mehreren Stufen getroffen und kann jeweils nur mit den jeweiligen Beträgen und Finanzierungen gefällt werden. Hierbei sind die Förderzusagen z. B. von Land und Bund von besonderer Bedeutung.

Dies beinhaltet vor allem Finanzierungsschwerpunkte, Investitionsplan mit einem Zeit- und Maßnahmenplan. Weiterhin wird eine Kosten-Nutzen Analyse erstellt.

Zur Erarbeitung des Konzeptes wird Dez IV / ESWE Verkehr üpl 200 T€, die aus dem Dezernatsbudget gedeckt werden, bereitstellen.

Es wird folgende ergänzende Beschlussfassung empfohlen:

Zu 1.) Die Entscheidung nach Vorlage des Konzeptes erfolgt stufenweise in Abhängigkeit der jeweiligen Meilensteine im Hinblick auf die Investitions- und Finanzierungskosten. Solche Meilensteine sind v.a.

- eine Förderungszusage von mindestens 85% der Gesamtkosten
- die Realisierbarkeit des städtischen Anteils in zukünftigen städtischen Haushalten und
- ggf. weiteren Punkten.

Für eine Entscheidung zum Konzept zur Stadtbahn Wiesbaden sind folgende Unterlagen zu erarbeiten:

- Detaillierter Investitionsplan
- Jährliche Betriebskosten
- Überprüfung der Förderungsmöglichkeiten und – bedingungen des Landes und des Bundes
- Meilensteine der Umsetzung
- Zeitplan
- Finanzierungsmöglichkeiten
- Haushaltswirkung
- Inhaltlicher und terminlicher Ablaufplan zur weiteren Bearbeitung des Projektes Stadtbahn Wiesbaden bis zum Erreichen des Planfeststellungsbeschlusses
- Vorschlag der organisatorischen gesellschaftsspezifischen Umsetzung

Zu 2.) Für die Erarbeitung der unter Beschlusspunkt 1 aufgeführten Unterlagen **stellt** Dezernat IV/ ESWE Verkehr einen Betrag von 200.000 € **üpl.** im Jahr 2011 **bereit**. Die Deckung erfolgt innerhalb des Dezernatsbudgets. Dezernat I / 20 wird mit der haushaltsrechtlichen Umsetzung beauftragt.

Neu: (alter Beschlusspunkt 4 streichen)

4.) Die Einarbeitung in den lokalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und weitere Fortschreibungen in den Plänen erfolgen ebenfalls stufenweise (Evaluierung), wenn die Konzeptstufen jeweils vorliegen und die vorgenannten Bedingungen erfüllt sind.

Wiesbaden, den 4 November 2011
2004 3265ha



Dr. Müller
Oberbürgermeister

Tagesordnung I Punkt 5 der öffentlichen Sitzung am 16. Juni 2011

Antrags-Nr. 11-F-33-0007

ÖPNV stärken - WIBahn auf die Schiene bringen

- Gemeinsamer Antrag der Stadtverordnetenfraktionen von CDU und SPD vom 07.06.2011 -

Wiesbaden hat einen gut funktionierenden Stadtbusverkehr, der wesentlich zur Umwelt- und Lebensqualität und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beiträgt. Die wachsenden Anforderungen des Klimaschutzes und die Bedürfnisse einer alternden Bevölkerung erfordern jedoch eine zunehmende Stärkung des ÖPNV. Deshalb gilt es - neben der Optimierung und Attraktivitätssteigerung des Stadtbussystems - für die Landeshauptstadt Wiesbaden als integrales Element der Region intelligente Verkehrsprojekte zu entwickeln, um mit einem ein noch attraktiveren Angebot zunehmend mehr Menschen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu gewinnen.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, die Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV durch die Ergänzung um Schienenverkehrsangebote zu prüfen.

Dabei soll vorrangig die Realisierungsmöglichkeit einer Schienenverbindung in die Innenstadt, unter Berücksichtigung existierender Verbindungen vom und zum Hauptbahnhof, geprüft werden, insbesondere

- welche Trassenführung unter Berücksichtigung vorhandener Schienenwege zur Ergänzung oder Entlastung vorhandener Busverkehre - auch aus Sicht der Stadtentwicklung und des Baurechts - in Betracht kommt,
- welche Standorte mit zu erwartend hohem Fahrgastaufkommen (Einkaufsbereiche, Arbeitsplatzstandorte, Gewerbegebiete, Hoch- und Berufsschulstandorte) als Ein- und Aussteigeorte für geeignet erscheinen,
- welcher Investitionsbedarf sich aus den möglichen Varianten ergibt und welche Fördermöglichkeiten und Finanzierungs- und Betreibermodelle dafür geltend gemacht werden können.

Beschluss Nr. 0250

Der gemeinsame Antrag der Stadtverordnetenfraktionen von CDU und SPD vom 07.06.2011 betr.

ÖPNV stärken - WIBahn auf die Schiene bringen

wird angenommen.

Seite 2 des Beschlusses 0250 vom 16. Juni 2011

Dem Magistrat
mit der Bitte um weitere Veranlassung

Wiesbaden, .06.2011

Nickel
Stadtverordnetenvorsteher

Der Magistrat
-16 -

Wiesbaden, .06.2011

Dezernat IV
mit der Bitte um weitere Veranlassung

Abdruck:

Dezernat V
mit der Bitte um Kenntnisnahme

Dr. Müller
Oberbürgermeister

Beschluss des Magistrats

Nr. 0836 vom 08. November 2011

Schienengebundener ÖPNV in Wiesbaden und der Region

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

1. *Die Entscheidung nach Vorlage des Konzeptes erfolgt stufenweise in Abhängigkeit der jeweiligen Meilensteine im Hinblick auf die Investitions- und Finanzierungskosten. Solche Meilensteine sind v.a.*

- *eine Förderzusage von ca. 85% der Gesamtkosten der Infrastruktur*
- *die Realisierbarkeit des städtischen Anteils in zukünftigen städtischen Haushalten und ggf. weiteren Punkten.*

Für eine Entscheidung zum Konzept eines Wiesbadener Schienenverkehrssystems (Arbeitstitel) sind folgende Unterlagen zu erarbeiten:

- Detaillierter Investitionsplan
 - Jährliche Betriebskosten
 - Überprüfung der Förderungsmöglichkeiten und -bedingungen des Landes und des Bundes
 - Meilensteine der Umsetzung
 - Zeitplan
 - Finanzierungsmöglichkeiten
 - Haushaltswirkung
 - Inhaltlicher und terminlicher Ablaufplan zur weiteren Bearbeitung des Projektes bis zum Erreichen des Planfeststellungsbeschlusses
 - Vorschlag der organisatorischen gesellschaftsspezifischen Umsetzung
2. Für die Erarbeitung der unter *Ziffer 1* aufgeführten Unterlagen *stellt* Dezernat IV/ ESWE Verkehr einen Betrag von 200.000 € *üpl.* im Jahr 2011 *bereit*. Die Deckung erfolgt innerhalb des Dezernatsbudgets. Dezernat I / 20 wird mit der haushaltsrechtlichen Umsetzung beauftragt.
3. Die Stadtverordnetenversammlung spricht sich nachdrücklich für eine transparente Planung, eine breite Bürgerbeteiligung und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit beim Projekt Wiesbadener Schienenverkehrssystem aus.
4. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt daher Dezernat IV, im ersten Quartal 2012 die Vorbereitungen zu treffen zur Einarbeitung des Projektes in den lokalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und zur Anmeldung des Projektes in

die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans beim Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie zur Beschlussfassung vorzulegen.

5. Es wird Kenntnis genommen von den aktualisierten Daten der ersten Betriebsstufe eines Wiesbadener Schienenverkehrssystems auf dem Streckenabschnitt Kohlheck / Klarenthal - Innenstadt - Hauptbahnhof - Hasengartenstraße - Anna-Birle-Straße.
6. *Dezernat IV wird beauftragt, zu prüfen, ob für das o.g. Projekt EU-Fördermittel beantragt werden können.*
7. *In der Begründung zur Vorlage ist unter 5. „Wirkungen auf das ÖPNV-Angebot insgesamt und den MIV“ im ersten Satz „wie folgt“ zu streichen.*

(Ziffern 3, 4 und 5 antragsgemäß)

+

+

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
mit der Bitte um weitere Veranlassung
(Originalvorlage ist beigelegt)

Dezernat IV z. K.

Wiesbaden, den 08. November 2011

Der Magistrat



Dr. Müller
Oberbürgermeister

