



MBKS Schiene Ostfeld - Bericht RP Darmstadt 2024

Stand 01.09.2024

Darstellung der ÖPNV-Erschließung (Schienenverkehr) im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Ostfeld (SEM Ostfeld)

Am 7. Mai 2021 stimmte die Regionalversammlung Südhessen dem Antrag der Landeshauptstadt Wiesbaden auf Zielabweichung vom Regionalplan Südhessen im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Ostfeld zu. Der Zulassungsbescheid des RP Darmstadt vom 12. Mai 2021 beinhaltet die Maßgabe einer Planung, Herstellung und Inbetriebnahme von Schienenanschlüssen für den zukünftigen zentralen Behördenstandort des Bundeskriminalamts (BKA) mit bis zu 7.000 Mitarbeitenden im Norden und das urbane Stadtquartier im Süden des städtebaulichen Entwicklungsbereichs.

Um für das Entwicklungsgebiet Ostfeld ein hochwertiges und attraktives öffentliches Nahverkehrssystem aufzubauen, hat das Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden im Januar 2022 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie (MBKS II) für eine Schienenanbindung mit der Eisenbahn beauftragt. Im Rahmen der Studie wurde geprüft, ob und wie die vorhandene Schieneninfrastruktur genutzt und ausgebaut werden kann. Neben der technischen Machbarkeit mehrerer Planfälle wurde auch die verkehrliche Untersuchung und die Ermittlung von Nutzen-/Kosten-Quotienten vorgenommen.

Behördenstandort Bundeskriminalamt

Priorität hat zunächst die Anbindung des künftigen Standorts des Bundeskriminalamts (BKA). Die beauftragte MBKS II (Planfall 1) hat hierzu ergeben, dass im Bereich des geplanten zentralen BKA-Standorts ein Haltepunkt an der Strecke der Ländchesbahn realisiert werden kann und eine zeitnahe Schienenanbindung möglich ist.

Die Schienenanbindung des Behördenstandortes kann als Teil eines Stufenkonzepts in aufeinanderfolgenden Umsetzungsphasen einer Gesamtmaßnahme realisiert werden: Als kurzfristige Übergangslösung (Ausbaustufe 1a) kann unter Beibehaltung der derzeitigen Taktung vorerst ein Bahnsteig auf der Nordseite der Ländchesbahntrasse errichtet werden.

In der darauffolgenden Umsetzungsphase (Ausbaustufe 1b) ist mit einem zweiten Gleis und einem weiteren Bahnsteig eine Taktverdichtung und damit ein attraktives Fahrplanangebot im 15-Minuten-Takt zwischen dem Behördenstandort und Wiesbaden Hauptbahnhof möglich.

Die Kosten für die erste Ausbaustufe (1a) mit einem Bahnsteig belaufen sich auf voraussichtlich 1,9 Mio. Euro. Für den Ausbau mit einem weiteren Bahnsteig (Ausbaustufe 1b) und für die Taktverdichtung werden ca. 8 Mio. Euro veranschlagt (jeweils ohne Planungskosten und USt).

Die Stadtverordnetenversammlung der LH Wiesbaden hat die Ergebnisse der MBKS II (Planfall 1) zum BKA-Halt am 13.07.2023 zur Kenntnis genommen und in einem Beschluss das Verkehrsdezernat der LH Wiesbaden beauftragt, die nächsten erforderlichen Schritte, u. a. der Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG für einen Bahnhof im Bereich des geplanten BKA-Standorts umzusetzen. Außerdem wurde das Verkehrsdezernat beauftragt, die Kosten und mögliche Fördermittel für die Planung, Herstellung und Inbetriebnahme des Bahnhaltes zu ermitteln.

Die LHW ist im stetigen Austausch mit Vertretern des Landes Hessen, der DB AG und des RMV. Eine Förderung des neuen BKA-Haltespunktes wurde grundsätzlich in Aussicht gestellt und für die Realisierung des neuen BKA-Haltespunktes können laut DB AG Synergien mit dem Bau der Wallauer Spange durch die DB Netz AG genutzt werden.

Die Ergebnisse der MBKS II (Planfall 1) werden in das anstehende Bauleitplanverfahren für das BKA eingespielt und im derzeit laufenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb berücksichtigt.

Stadtquartier

Für das Stadtquartier Ostfeld wurde die Machbarkeit einer schienengebundenen Anbindung mit einer Eisenbahnlinie (Planfall 2, trassiert gemäß EBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) geprüft und das Verhältnis von Nutzen und Kosten nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung gegenübergestellt. Im Ergebnis liegt der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator nicht im Bereich einer Förderfähigkeit.

Daraufhin erfolgte auf Empfehlung der beauftragten Gutachter die Untersuchung einer Erschließung des Stadtquartiers bei Anwendung der BOStrab (Planfälle 3 + 4, trassiert gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) und Einführung einer Zwei-System-Bahn-Lösung. Dies hat insbesondere den Vorteil, dass eine bessere und stadtverträgliche Erschließung des neuen Stadtquartiers ermöglicht wird. Ferner sind für eine Stadtbahn andere Trassierungsparameter zu berücksichtigen, die zu Kosteneinsparungen für einzelne Verkehrsanlagen führen. Sowohl für eine Linienführung zwischen Wiesbaden Hbf. und Mainz Hbf. (Planfall 3) als auch zwischen Wiesbaden Hbf. und Mainz-Kastel (Planfall 4) wurden Lösungen mit förderfähigen Nutzen-Kosten-Indikatoren gefunden. In der Machbarkeitsuntersuchung wurden die betrieblichen Rahmenbedingungen in einer entsprechenden Tiefe betrachtet, als Teil der weiteren Planung war darüber hinaus eine detaillierte fahrplantechnische Berechnung durchzuführen.

Das hierzu beauftragte Büro SMA hat ermittelt, dass bei der Mitnutzung von Eisenbahnstrecken maximal ein 30'-Takt möglich ist. Außerdem scheidet eine Führung zusätzlicher Züge nach Mainz Hbf. (Planfall 3) wegen der Wendesituation in Mainz Hbf. aus. Für die Variante Richtung Mainz-Kastel (Planfall 4) kann bei einem 30'-Takt die Ländchesbahn genutzt werden, jedoch muss diese zweigleisig bis zum BKA-Halt ausgebaut werden, in Wiesbaden Hbf. ist der Aufbau des Bahnsteiggleises 11 erforderlich und die Taunusbahn kann nur mit einem erheblichen Infrastrukturausbau mitgenutzt werden.

Zwischen den von der Planung Ostfeld berührten Dezernaten der LHW besteht Einvernehmen dahingehend, dass ein 30`Takt keine ausreichende Bedienungsqualität für ein weitgehend MIV-freies Quartier darstellt. Bei einem 15'-Takt können weder die Ländchesbahn noch

die Taunusbahn mitgenutzt werden, es ist eine eigene Stadtbahn-Infrastruktur erforderlich (keine Nutzung von Eisenbahnstrecken).

Da für die Variante Richtung Mainz-Kastel (30'-Takt) zusätzliche Kosten in relevanter Höhe verursacht werden, war eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung (Variante von Planfall 4) notwendig. Im Ergebnis liegt der ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator nicht im Bereich einer Förderfähigkeit.

Der Bericht zu den für das Stadtquartier durchgeführten Untersuchungen (Planfälle 2 – 4) werden den städtischen Gremien im Rahmen der jährlichen Berichterstattung zur Kenntnis gegeben. Nach Abschluss des Sitzungslaufes, voraussichtlich Ende Dezember 2024, werden diese Unterlagen auf der Projekthomepage www.mehrwiesbadenwagen.de zum Download bereitgestellt.

Nächste Schritte

Aufgrund der Maßgabe der Zulassungsentscheidung sind alle Möglichkeiten einer Schienenanbindung zu prüfen. Da bislang noch keine förderfähige Schienenerschließung nachgewiesen werden konnte, ist es erforderlich, weitere Untersuchungen zur Schaffung einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung des Ostfelds ohne Mitnutzung der DB-Gleise durchzuführen.

Die oben beschriebenen Ergebnisse wurden den politischen Vertretungen der LHW Anfang Juni 2024 in der Magistratskommission Ostfeld vorgestellt. **Aus der Politik kommt die Forderung, neben der Schienenerschließung auch eine vergleichbar leistungsfähige Buserschließung zu prüfen.** Die Ergebnisse von Schienenerschließung und Buserschließung sollen gegenübergestellt werden, sodass ein Vergleich der Erschließungsvarianten möglich ist. Die Ausschreibung dieser Untersuchung wird zeitnah vorbereitet.