

26. Aug. 2015



La^{15/18}
 Herr Oberbürgermeister
 Sven Gerich

Der Magistrat

über
 Magistrat

Dezernat für Stadtentwicklung,
 Bau und Verkehr

und

Stadträtin Sigrid Möricke

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
 Wolfgang Nickel

Herrn Hans-Martin Kessler
 Vorsitzender des Ausschusses für
 Planung, Bau und Verkehr

19. August 2015

Vorlagen Nr. 15-F-03-0040

Weiterentwicklung Baugebiet Hainweg: Verkehrsgutachten

Beschluss Nr. 0079 vom 5. Mai 2015, Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

Nach der Bürgerversammlung im Sommer war klar erkennbar, dass die Bevölkerung ausführlich über die Lösungsmöglichkeiten der Verkehrsproblematik informiert werden muss. Gemäß Berichterstattung wurde dieses Ziel bei der Bürgerversammlung am 19.2. 2015 nicht erreicht, daher muss die vertiefte Betrachtung im Fachausschuss nachgeholt werden.

Der Ausschuss möge daher beschließen:

Der Magistrat wird gebeten zu berichten:

I.

- Welche Fragestellungen und welche Zielformulierungen lagen dem Gutachten zugrunde?
- Welche Methodik wurde angewandt? Wurden Zählungen durchgeführt? Wenn ja, wo? Wurden alle Ein- und Ausfahrtstraßen von und nach Nordenstadt berücksichtigt?
- Welche Annahmen hinsichtlich umliegender Gebietsentwicklungen wurden zugrunde gelegt?
- Welche Verkehrsmengen ergeben sich daraus?
- Was sind die Kernaussagen und die Kernbewertungen des Gutachtens?
- Auf der Bürgerversammlung am 19.2.2015 gab es eine Reihe von kritischen Anmerkungen aus der Bürgerschaft hinsichtlich Methodik, Zahlenwerk und resultierende Annahmen und Bewertungen. Werden diese Anmerkungen inhaltlich bearbeitet und der Bürgerschaft erneut zur Diskussion vorgelegt?
- Momentan stehen im Gewerbegebiet Nordenstadt einige Bürogebäude leer und es gibt brachliegende Grundstücke, für die es schon Baugenehmigungen gibt. Sind diese in dem Gutachten (Ist-Zahlen und/oder Plan-Zahlen enthalten)?
- Ist das Ärztehaus in der Borsigstraße berücksichtigt? Wenn ja, mit wie vielen KFZ pro Tag? Decken sich diese Zahlen mit den Zahlen der KTB (Projektleitung des Ärztehauses; siehe Homepage)?
- Am Ende der Borsigstraße (Richtung Erbenheim) wird der M&S Holzmarkt ein neues Gebäude / Markt errichten. Sind diese Verkehrsmengen mit im Gutachten berücksichtigt?

II.

- Welche städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen schlägt der Magistrat vor, um den zu befürchtenden Anstieg der Verkehrsmenge in Nordenstadt und im gesamten Wiesbadener Osten mit Mitteln des Umweltverbunds abzufangen? Hierzu gehören besonders:
 - Schnellbusse zwischen den Vororten und der Wiesbadener Innenstadt sowie zwischen den Vororten und S-Bahn-Stationen Richtung Frankfurt
 - Nutzung der ICE-Trasse für den Nahverkehr mit Haltepunkt im Bereich Nordenstadt sowie Bau der Wallauer Spange
 - Einbindung in ein Fahrradschnellwegsystem Rhein-Main-West

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den noch zu klärenden Fragen aus der Bürgerversammlung teile ich Ihnen folgendes mit:

Welche Fragestellungen und welche Zielformulierungen lagen dem Gutachten zugrunde?

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sollten die Auswirkungen der Neuverkehre des geplanten Wohngebiets Hainweg auf die Qualität des Verkehrsablaufs im relevanten Auswirkungsbereich prognostiziert werden. Der danach bestimmte eigentliche Untersuchungsraum umfasst die an das geplante Wohngebiet angrenzenden Siedlungsgebiete nördlich der Heerstraße und östlich der Eichelhägerstraße mit dem zugehörigen Erschließungsstraßennetz sowie die nahegelegenen übergeordneten Straßen (Borsigstraße, Konrad-Zuse-Straße, Stolberger Straße, Hunsrückstraße, Ostring und Wallauer Weg). Verkehrsbeziehungen darüber hinaus wurden in der Prognose mitbetrachtet (siehe auch weiteren Text).

Soweit im Prognosezustand verkehrliche Mängel festzustellen waren, sollten zur Sicherung einer angemessenen Verkehrsqualität Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung unterbreitet werden. In die Maßnahmenüberlegungen waren alle Verkehrsarten einzubeziehen. Der ruhende Kfz-Verkehr war ebenfalls zu berücksichtigen.

Welche Methodik wurde angewandt?

Es wurde die Methode der Verkehrsentwicklungsplanung angewandt. Im Einzelnen sind zu nennen:

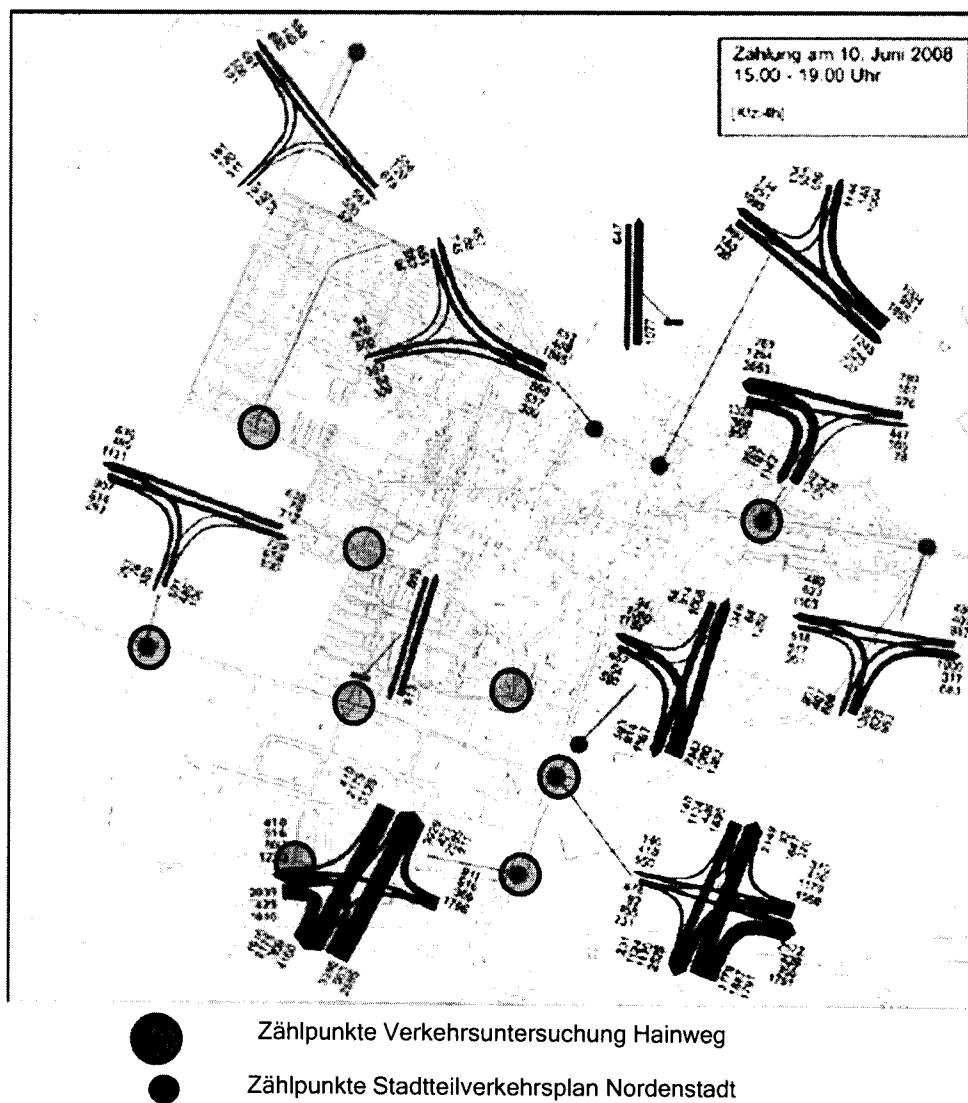
- Bestandsaufnahme mit umfangreicher Verkehrserhebung;
- Modellierung des Verkehrsgeschehens / Abbildung der aktuellen Verkehrsbelastung auf Grundlage der Modelle des Verkehrsentwicklungsplans und des Stadtteilverkehrsplans für Nordenstadt;
- Prognose des Verkehrsgeschehens unter Einbezug von Plandaten des Stadtplanungs- und des Tiefbau- und Vermessungsamts;
- Prüfung der Qualität der Verkehrsabwicklung und Identifikation von Schwachstellen;
- Erarbeitung verkehrlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Untersuchungsraum;
- Abschätzung der Maßnahmenwirkung;

Wurden Zählungen durchgeführt? Wenn ja, wo?

Es wurden Zählungen über 8 Stunden an den folgenden 9 Knotenpunkten durchgeführt:

- Konrad-Zuse-Straße / Borsigstraße
- Stolberger Straße / Borsigstraße / Rampe BAB A 66
- Stolberger Straße / Konrad-Zuse-Str. / Ostring
- Borsigstraße / Otto-von-Guericke-Ring
- Wallauer Weg / Hunsrückstraße
- Konrad-Zuse-Straße / Hessenring
- Westring / Heerstraße
- Hessenring / Eichelhägerstraße
- Hessenring / Horchheimer Straße

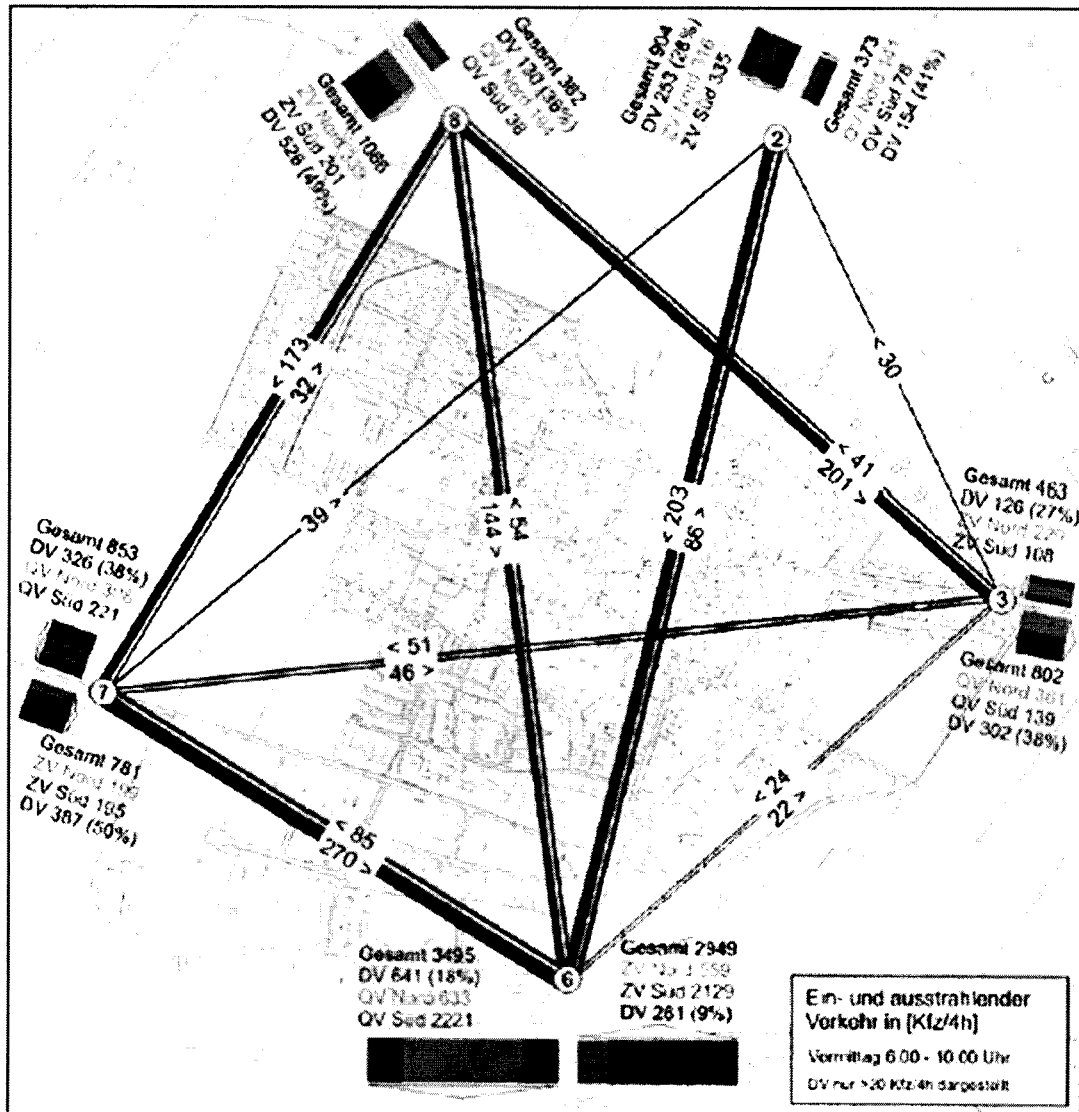
Darüber hinaus wurden alle Zählungen einbezogen, die im Rahmen des Stadtteilverkehrsplans für Nordenstadt aus dem Jahr 2011 durchgeführt worden waren.



An einigen Knoten wurden für beide Untersuchungen Zählungen durchgeführt, so dass hier auch ein Abgleich der etwas älteren mit den neueren Zählergebnissen möglich war (Plausibilitätskontrolle, Veränderungen im Verkehrsgeschehen).

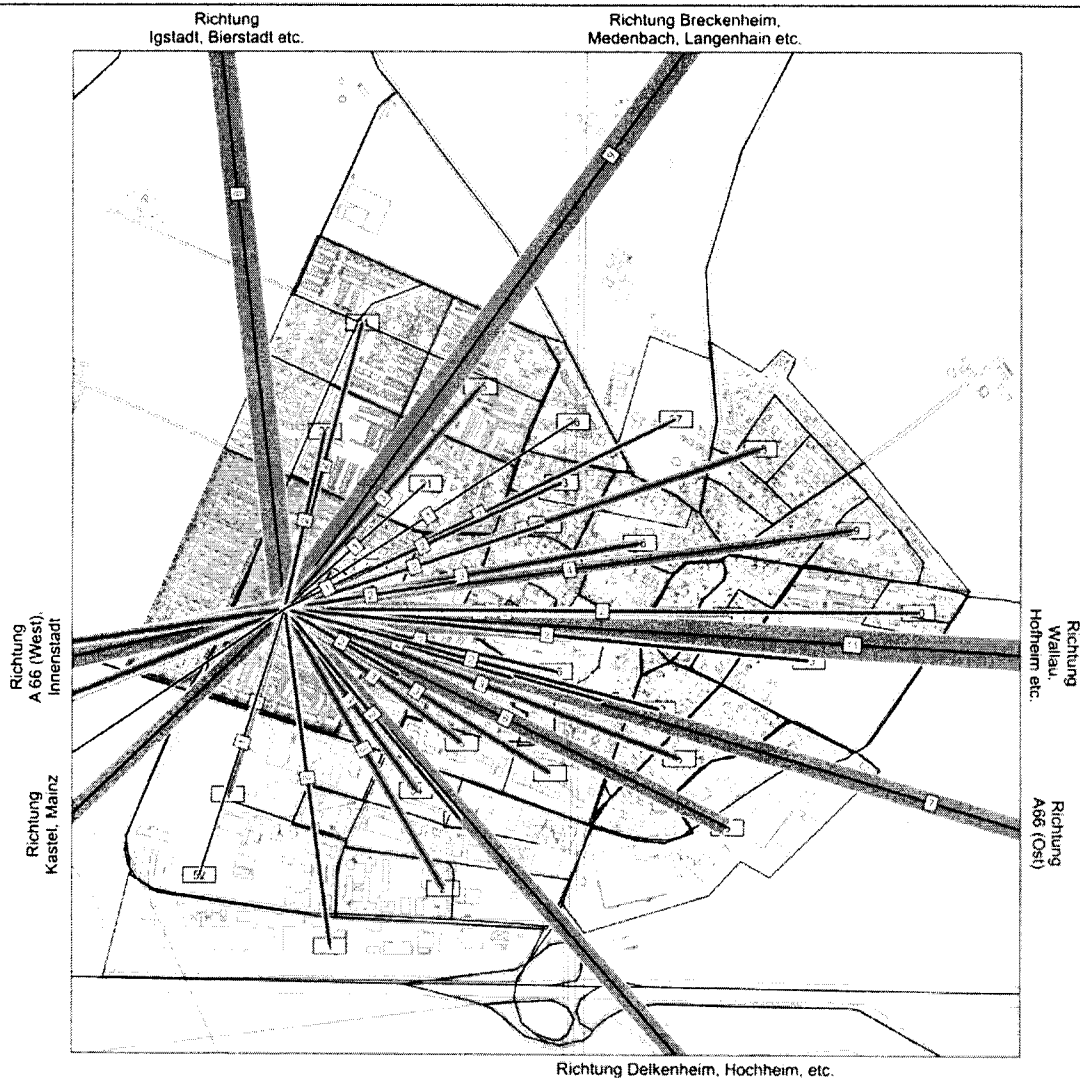
Wurden alle Ein- und Ausfahrten von und nach Nordenstadt berücksichtigt?

Im Stadtteilverkehrsplan wurden alle Ein- und Ausfahrten berücksichtigt. In der Untersuchung für das „Wohngebiet Hainweg“ wurden weitere relevante Knotenpunkte ergänzt.



Stadtteilverkehrsplan Nordenstadt, Heinz + Feier, Wiesbaden, Oktober 2011

Darüber hinaus wurden die Quell-Ziel-Beziehungen innerhalb von Nordenstadt sowie darüber hinaus modelliert.



Modellrechnung Planfall, Verteilung der Quell-Ziel-Beziehungen im Raum
am Beispiel des Bezirks Nr. 39 (südöstlicher Bereich des „Wohngebiets Hainweg“)

Welche Annahmen hinsichtlich der umliegenden Gebietsentwicklungen wurden zugrunde gelegt?

Die Annahmen sind im Bericht dargestellt. Sie basieren auf den seitens der Ämter der Landeshauptstadt Wiesbaden bereit gestellten Informationen / Datenmaterial. Berücksichtigt sind alle derzeitigen und zukünftigen relevanten Entwicklungen, u.a.

- Veränderungen im Gewerbegebiet Borsigstraße südlich des Plangebiets wie z. B. Erweiterung der Arealbank, Nutzung „Unger-Gelände“, Neubauten Siemensstraße
- Erweiterung der Grundschule und der Kindertagesstätte sowie Neubau des „Stadtteilzentrums Hessenring“
- neue Baugebiete in den nahegelegenen Ortsteilen Bierstadt („Bierstadt-Nord“) und Erbenheim (sog. DYWIDAG-Gelände in Erbenheim-Süd sowie „Im Boden II“)
- die Fertigstellung der Gebäudekomplexe und Wohnquartiere zum Wiesbaden Army Airfield (WAAF) in Erbenheim-Süd

Welche Verkehrsmengen ergeben sich daraus?

Die zusätzlichen Verkehrsmengen, die sich durch die innerhalb Nordenstadts liegenden Gebietsentwicklungen ergeben, sind nach Art der Nutzung getrennt im Gutachten ausgewiesen (ca. 6.080 Kfz-Fahrten/Tag).

Für die außerhalb Nordenstadts liegenden Gebietsentwicklungen betrachtet das Gutachten die Verkehrs(teil)mengen bzw. -belastungen, die für die Untersuchung zum Hainweg relevant sind - also beispielsweise Verkehrsströme aus Richtung Erbenheim über die Konrad-Zuse-Straße. Diese Verkehrsmengen sind in den „Prognosenullfall“ (Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 ohne „Hainweg“) eingeflossen. Die Veränderungen können der Abbildung 7.2 der Verkehrsuntersuchung straßenbezogen entnommen werden.

Was sind die Kernaussagen und die Kernbewertung des Gutachtens?

Die Straßen im Umfeld des Baugebiets sind ausreichend dimensioniert, um die im „Prognoseplanfall“ (Verkehrsprognose für das Zieljahr 2025 mit „Hainweg“) zu erwartenden Verkehre in noch zufriedenstellender Qualität abzuwickeln.

Die geprüften Knotenpunkte im untergeordneten Netz (Eichelhäherstraße / Hessenring, Heerstraße / Eichelhäherstraße) und die beiden im Bebauungsplanentwurf vorgesehenen Kreisverkehre in der Heerstraße sowie der Konrad-Zuse-Straße sind ebenfalls ausreichend leistungsfähig. Das gleiche gilt auch für den neuen Kreisverkehrsplatz Konrad-Zuse-Straße/Hessenring.

Die im weiteren Untersuchungsgebiet gelegenen Knotenpunkte Borsigstraße / Otto-von-Guericke-Ring (1), Hunsrückstraße / Wallauer Weg (2) und Stolberger Straße / Borsigstraße / Rampe BAB A66 (3) weisen schon im Bestand auch ohne den Hainweg hohe Belastungen auf, die zukünftig weiter zunehmen werden und Abwicklungsprobleme befürchten lassen.

Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in den Nachmittagsspitzen wird an diesen Knoten die Umsetzung baulicher und/oder betrieblicher Maßnahmen empfohlen. Eine Signalisierung der Knotenpunkte 1+2 sowie eine Aufweitung des Knotenpunkts 3 führen nach den Berechnungen des Gutachtens zu einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung in den Nachmittagszeiten.

Es wird angeregt das „Wohngebiet Hainweg“ über die Verlängerung der bestehenden Linie 15 Gräselberg -Nordenstadt an den öffentlichen Personennahverkehr anzubinden.

Auf der Bürgerversammlung am 19.2.2015 gab es eine Reihe von kritischen Anmerkungen aus der Bürgerschaft hinsichtlich Methodik, Zahlenwerk und resultierenden Annahmen und Bewertungen. Werden diese Anmerkungen inhaltlich bearbeitet und der Bürgerschaft erneut zur Diskussion vorgelegt?

Zwischenzeitlich haben Termine sowohl mit dem Ortsbeirat, dem Verkehrsplaner sowie einem Vertreter des Tiefbau- und Vermessungsamts als auch mit der „Bürgerinitiative für einen sinnvollen Hainweg“ und dem Verkehrsplaner stattgefunden. In diesen Terminen hatten die Beteiligten in kleinen Runden die Gelegenheit Fragen zu stellen und ausführlichere Erläuterungen zu erhalten.

Darüber hinaus wurde der Bebauungsplan-Vorentwurf in der Zeit vom 20.7 bis einschließlich 7.8.2015 im Rahmen der frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt. Die Bürger hatten Gelegenheit ihre Bedenken und Anregungen, auch zum Verkehrsgutachten, zu äußern.

Die eingegangenen Stellungnahmen werden durch die zuständigen Behörden und betroffenen Fachbereiche geprüft. Das Ergebnis dieser Prüfung geht in die Überarbeitung und Konkretisierung des Bebauungsplans ein. Im Rahmen der formellen Planauslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB (Offenlage) können diese Unterlagen eingesehen und erneut Anregungen und Bedenken schriftlich vorgebracht werden.

Momentan stehen im Gewerbegebiet Nordenstadt einige Bürogebäude leer und es gibt brachliegende Grundstücke, für die es schon Baugenehmigungen gibt. Sind diese in dem Gutachten (Ist-Zahlen und/oder Plan-Zahlen enthalten)?

Nutzungsänderungen und -verdichtungen im Gebiet sind mit Plan-Zahlen berücksichtigt (Arealbank, „Unger-Gelände“ etc.). Zum Anteil leerstehender Flächen in Bestandsgebäuden liegen keine Daten vor. Es ist in Gewerbegebieten aufgrund der Nutzerfluktuation allerdings grundsätzlich von einer gewissen Leerstandsquote auszugehen. Es gibt keine belastbaren Hinweise darauf, dass sich diese fluktuationsbedingte Leerstandsquote zukünftig signifikant von der heutigen Situation unterscheiden wird und somit zu abweichenden Verkehrsbelastungen führt.

Ist das Ärztehaus in der Borsigstraße berücksichtigt? Wenn ja, mit wie vielen KFZ pro Tag? Decken sich diese Zahlen mit den Zahlen der KTB (Projektleitung des Ärztehauses; siehe Homepage)?

Das Ärztehaus ist mit etwa 1.050 Kfz-Fahrten pro Tag berücksichtigt. Diese Zahl entspricht der Prognose auf der Grundlage von Angaben zum Bauantrag (Berechnung Stellplatzbedarf vom 19.8.2013).

Die von anderen Seiten genannten Werte weichen stark voneinander ab. So nennt die KTB auf ihrer Homepage ca. 1.800 Besucher/Patienten täglich, bei der Grundsteinlegung am 29.1.2015 wurden hingegen nur 1.000 bis 1.100 Besucher/Patienten täglich angeführt. Das Gutachten stützt sich in Abstimmung mit dem Tiefbau- und Vermessungsamt auf die Prognose zum Bauantrag. Unabhängig von der absoluten Zahl der Besucher ist zu berücksichtigen, dass immer nur ein Teil der Besucher mit dem Kfz anreisen wird.

Am Ende der Borsigstraße (Richtung Erbenheim) wird der M&S Holzmarkt ein neues Gebäude / Markt errichten. Sind diese Verkehrsmengen mit im Gutachten berücksichtigt?

Ja.

Welche städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen schlägt der Magistrat vor, um den zu befürchtenden Anstieg der Verkehrsmengen in Nordenstadt und im gesamten Wiesbadener Osten mit den Mitteln des Umweltverbunds abzufangen? Hierzu gehören besonders:

- **Schnellbusse zwischen den Vororten und der Wiesbadener Innenstadt sowie zwischen den Vororten und S-Bahn-Stationen Richtung Frankfurt**

Der Stadtteil Wiesbaden-Nordenstadt ist durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über die Lokalbuslinien 15, 43, 46, 48, N2 sowie die Regionalbuslinie 262 ausreichend erschlossen.

Maßgeblich hierfür ist das objektive Kriterium des von der Stadtverordnetenversammlung am 30. April 2008 beschlossenen Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Wiesbaden. Hiernach gilt als Qualitätsfestlegung, dass das Siedlungsgebiet der Stadt Wiesbaden durch den ÖPNV zu erschließen ist. Messgröße ist ein Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie) für das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Vororte von 300 Metern. Dies ist für die Fläche des Baugebietes Hainweg mit der künftigen Erschließung durch die Linie 15 gegeben. Darüber hinaus bestehen Direktfahrmöglichkeiten von Nordenstadt in die Innenstadt sowie zum Hauptbahnhof Wiesbaden.

Der Regionalbus 262 bietet eine schnelle Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und Hofheim am Taunus. Zusätzlich ist der Stadtteil Nordenstadt mit der Stadtbuslinie 43 über die Bundesautobahn A66 und die Mainzer Straße sowie der Linien 46 und 48 über die Bundesautobahn A66 und die Berliner Straße angebunden. Diese drei Linien zeichnen sich durch ihren Express-Charakter aus und bieten eine schnelle Verbindung zur Innenstadt bzw. dem Hauptbahnhof.

Der Stadtteil ist über die Linien 43 und 46 an den Hauptbahnhof Wiesbaden, über die Linie 48 an den Bahnhof Hochheim sowie über die Linie 262 an den Bahnhof Hofheim (Taunus) und somit an das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs angeschlossen.

- **Nutzung der ICE-Trasse für den Nahverkehr mit Haltepunkt im Bereich Nordenstadt sowie Bau der Wallauer Spange**

Der Vorschlag der Nutzung der südlich von Nordenstadt gelegenen ICE-Trasse für den Nahverkehr mit Haltepunkt im Bereich Nordenstadt wird als sinnvoll bewertet. Die bisherigen Betrachtungen konzentrieren sich jedoch auf einen regionalen Schienenpersonennahverkehr zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und dem Rhein-Main-Flughafen. Bisher konnten die folgenden Voraussetzungen für eine Realisierung noch nicht erfolgreich geschaffen werden:

- Realisierung infrastruktureller Maßnahmen wie der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar
- Herbeiführen des Einverständnisses der Deutschen Bahn AG zur Nutzung der ICE-Strecke mit einem Regionalverkehrsprodukt
- Klärung der Finanzierung der Investitionskosten und der jährlichen Betriebskosten
- Herbeiführen der notwendigen Beschlüsse der relevanten Gremien
- Schaffung des Planungs- und Baurechts

Nach dem verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist eine Realisierung der Infrastrukturmaßnahme Wallauer Spange erst nach 2019 geplant, da zunächst andere infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Hierzu zählen unter anderem die Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar und weitere Optimierungen im Knoten Frankfurt/Sportfeld.

- Einbindung in ein Fahrradschnellwegsystem Rhein-Main-West

Das Wohngebiet Hainweg ist über bestehende Radwegeverbindungen an die benachbarten Stadtteile sowie an die Innenstadt von Wiesbaden und an Hofheim-Wallau angebunden.

Eine Fahrradschnellwegverbindung Rhein-Main-West existiert nicht. Im Zuge einer Planung wäre selbstverständlich darauf zu achten, dass eine entsprechende Anbindung an das bestehende Radverkehrsnetz und somit auch an das Neubaugebiet Hainweg gewährleistet ist.

Mit freundlichen Grüßen

S. JZ