

| | | | | | |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------|-----|---|-------------------------------------|---|
| Hauptamt - Büro der Ortsbeiräte Innenstadt - | | | | | |
| 17. JULI 2020 | | | | | |
| 1 | <input checked="" type="checkbox"/> | 3 | 4 | 5 | 6 |
| TO | DL-Nr. | 1-6 | | FKL | |
| OV | ZDA | WV | | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Ortsbeiratsaktenzeichen: | | | | | |
| 012 | / | | | | / |

Ortsbeirat des Ortsbezirkes
Wiesbaden Westend/Bleichstraße
über 100200

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

AK . Juli 2020

Vorlagen-Nr. 19-O-02-0035

Tagesordnungspunkt 6 der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes
Wiesbaden Westend/Bleichstraße am 16. Oktober 2019

Mögliche Auswirkungen eines Neubaugebietes in Taunusstein auf das Wiesbadener Westend
Beschluss Nr. 0115

Sehr geehrter Herr Wild,
sehr geehrte Damen und Herren,

grundsätzlich gibt es im verkehrswissenschaftlichen Instrumentarium drei Möglichkeiten, um
Durchgangsverkehre zu reduzieren:

- **Verkehrsverlagerung durch Lichtsignalanlagensteuerung oder andere Widerstandserhöhung**

Im Gegensatz zu anderen Großstädten verfügt Wiesbaden über keinen Autobahnring an der Peripherie, der Durchgangsverkehre aufnehmen könnte. Der größte Teil Taunussteiner Durchgangsverkehre Richtung Rhein und Richtung Frankfurt wird deshalb durch die dichtbesiedelte Wiesbadener Innenstadt, vor allem über den hochbelasteten ersten Ring, abgewickelt. Im Rahmen des 30-Millionen-Euro-Projektes „DIGI-V“ unternimmt mein Dezernat alles, was derzeit technisch möglich ist, um Ampeln intelligent und digital zu steuern und so einen Teil des Durchgangsverkehrs vom ersten auf den zweiten Ring zu verlagern. Diese Verlagerung hat jedoch natürliche Grenzen: Auch der zweite Ring ist in seiner Kapazität begrenzt, und auch hier ist eine hohe Zahl von Anwohnern direkt betroffen, besonders in Ihrem Ortsbezirk Westend/Bleichstraße.

Auch die angestrebten Pfortnerampeln werden den Stau zwar Richtung Taunusstein „vorziehen“, allerdings führen sie nur zu einer zeitlichen und räumlichen Entzerrung, nicht zu einer Minderung der Gesamtverkehrsbelastung.

Die Zusatzbelastung durch Hahn-Süd kann somit weder der erste noch der zweite Ring stadt- und menschenverträglich aufnehmen. Eine Verlagerung auf die bestehenden Bundesfernstraßen um Wiesbaden herum, also A66 und B260, wäre für andere

Taunussteiner Neubaugebiete denkbar; für Hahn-Süd scheidet diese Option aber durch die bewusste Platzierung des Baugebiets an der B54 Richtung Wiesbaden-Innenstadt praktisch aus.

- **Förderung des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel**

Deutschlandweit versuchen Städte derzeit, Pkw-Nutzer mit verschiedenen Maßnahmen zum Umstieg auf stadtverträglichere Verkehrsmittel zu motivieren. In Wiesbaden ist das Busnetz jedoch an seiner Kapazitätsgrenze angekommen; die Busverbindungen aus dem Untertaunus werden trotz neuer Linien und Taktverdichtungen von Einpendlern nicht als ausreichend attraktiv angesehen, zumal sie im Berufsverkehr zusammen mit den Pkw im Stau stehen. Dies zeigt sich auch am Modal Split: Lediglich 8 Prozent ihrer Wege legt die Taunussteiner Bevölkerung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurück, 72 Prozent dagegen mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei Fahrten mit größeren Entfernungen über das Taunussteiner Stadtgebiet hinaus, um die es hier geht, ist mit einem noch höheren MIV-Anteil zu rechnen.

Eine Attraktivitätssteigerung würde zweifellos eine Straßenbahnverbindung bringen; diese ist auch eine der zentralen Begründungen, warum das bisherige „Vorranggebiet für Land- und Forstwirtschaft“ überhaupt aufgegeben werden darf. Allerdings erhielte Hahn-Süd keine Haltestelle innerhalb des Baugebiets, sondern nur östlich gelegen außerhalb. Selbst mit der überaus optimistischen Annahme, dass es gelänge, in Hahn-Süd den derzeitigen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 8 Prozent zu verdoppeln, würde weiterhin der überwiegende Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr - MIV - zurückgelegt, also eine hohe Zusatzbelastung für Wiesbaden entstehen. Hinzu kommen LKW-Verkehre zum geplanten Einzelhandelsstandort, zu der eine Straßenbahn keinen Beitrag leisten kann. Zudem steht die Straßenbahn gemäß Beschlusslage der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung unter dem Vorbehalt eines Bürgerentscheids; es ist also derzeit nicht sicher, ob sie gebaut wird oder nicht.

Der Radverkehr wird in Zukunft auch für Umlandbeziehungen an Bedeutung gewinnen, kann, kann aber bzgl. der Verkehre aus Hahn-Süd aufgrund von Entfernung und Steigung nur eine ergänzende, keine massentaugliche Funktion übernehmen.

- **Einführung einer City-Maut**

Als wirksamstes Instrument, Durchgangsverkehre durch Innenstädte zu reduzieren, hat sich in Europa die Einführung einer City-Maut erwiesen. Mit diesem Instrument ließen sich auch durch Hahn-Süd induzierte zusätzliche Durchgangsverkehr für die Wiesbadener Anwohner effektiv reduzieren. Allerdings ist die Einführung einer City-Maut derzeit rechtlich noch nicht möglich. Sobald die Bundesregierung die rechtlichen Voraussetzungen hierfür schafft, wird mein Dezernat eine fachliche Bewertung darüber vornehmen, ob eine City-Maut für Wiesbaden - auch angesichts drohender Zusatzbelastungen aus dem Umland - eine sinnvolle Maßnahme sein kann.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die ersten beiden Instrumente Durchgangsverkehre für die Wiesbadener Innenstadt nur in sehr begrenztem Rahmen reduzieren können; die erwartete Zahl an 2.000 zusätzlichen MIV-Fahrten pro Werktag wird damit nicht ausgeglichen werden können. Es ist somit festzustellen: Wenn Hahn-Süd gebaut wird, wird es erhebliche zusätzliche Durchgangsverkehre für den Ortsbezirk Westend-Bleichstraße geben.

Bei weiteren Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Stabsstelle Mobilitätskonzepte, Dezernat.V@wiesbaden.de.

Mit freundlichen Grüßen

