



über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*über 23.3.*  
*49*

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt  
und Verkehr

über  
Magistrat

Stadtrat Andreas Kowol

und  
Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Christa Gabriel

an die AfD Stadtverordnetenfraktion

*20* . März 2021

Anfrage der Fraktion AfD vom 16. Februar 2021, Nr. 240 nach § 45 der  
Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung

SV Nr.: 21-V-05-0010

### Kosten der Rampe am Kasteler Hochkreisel

Im Rahmen der Umgestaltung des Rheinufers am Kasteler Brückenkopf wurde von Dezernat V der Bau einer Stützmauer in Auftrag gegeben, hinter der die Rampe zum Hochkreisel erst verbreitert und dann zur Mauer hin mit einer großen Betondecke versiegelt worden ist. Standort und Bauweise sprechen dafür, dass die große Betonfläche als Haltestelle der geplanten CityBahn vorgesehen war. Dabei stand zum Zeitpunkt des Baus noch gar nicht fest, ob die CityBahn überhaupt kommen würde.

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

1. Welche zusätzlichen Kosten sind der Stadt Wiesbaden durch den Ausbau der Rampe zu einem möglichen CityBahn-Haltepunkt entstanden?
2. Aus welchen Gründen hat der Magistrat darauf verzichtet, den Ausgang des Bürgerentscheids abzuwarten und erst danach Rampe + Stützmauer errichten zu lassen?
3. Welchen alternativen Verwendungszweck sieht der Magistrat für die Betonfläche in der Zukunft?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zur Ziffer 1:

Der Bau der Stützmauer und die Verbreiterung der Rampe verbessern grundsätzlich, unabhängig von der CityBahn, die Verkehrssituation rund um den Verkehrsknotenpunkt Hochkreisel.

In der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Sitzungsvorlage Nr. 18-V-05-0016 ist in den ergänzenden Erläuterungen ausdrücklich vermerkt:

*„Die Verkehrssimulationen für die Theodor-Heuss-Brücke und die vor- und nachgelagerten Straßenabschnitte, insbesondere den Hochkreisel Kastel haben ergeben, dass zur Verbesserung der Verkehrssituation sowohl mit als auch ohne CityBahn eine neue Führung der Fußgängerströme unbedingt erforderlich ist. Bei dieser neuen Führung ist eine Beampelung vorgesehen, die sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit entscheidend erhöht. Zu dieser neuen Führung gehört ein Personenaufzug vom Kransand zum Hochkreisel, wodurch sich wesentlich die Zugangszeiten, insbesondere auf der Rheinseite, für die Busfahrgäste und bei der Realisierung der CityBahn auch für deren Fahrgäste verkürzen. Außerdem wird geprüft, für den DB-Bahnhof Kastel eine Rampenverbindung vom Mittelbahnsteig (Gleis 2/3) zur vorhandenen Fußgängerunterführung (Rathausstraße - Kransand/Rheinufer) zu bauen. Diese Rampenverbindung würde eine deutliche Verbesserung der barrierefreien Umsteigebeziehung von DB zu Bus und ggf. CityBahn und umgekehrt ermöglichen.*

*Die Realisierung des Personenaufzuges erfordert auf der Straße des Hochkreisels eine Verbreiterung. Diese notwendige Verbreiterung soll soweit verlängert werden, dass bei einer Realisierung der CityBahn auch eine Haltestelle angelegt werden kann. Durch die Verlängerung des verbreiterten Bereiches ist in jedem Fall auch eine konfliktfreie Führung für den Fußgänger-/Radverkehr in diesem Bereich möglich. Falls die CityBahn nicht gebaut wird, könnte demnach die Verbreiterung insbesondere dem Fuß- und Radverkehr zugute kommen. Darüber hinaus stünde sie bei einer in Zukunft anstehenden Sanierung des Hochkreisels als Ausweichfläche für den Auto- und Busverkehr zur Verfügung, sodass eine Vollsperrung dieses Nadelöhrs vermieden werden kann.*

*Die Stützwand selbst stellt einen städtebaulich passenden Abschluss für den Kransand als urbane Freizeitfläche dar. Mit Nutzungen als Graffitifläche (vgl. Festival „Meeting of Styles“) und Kletterwand schafft sie einen Mehrwert für das gesamte Projekt.“*

Insofern sind der Landeshauptstadt Wiesbaden auch keine zusätzlichen Kosten für einen möglichen CityBahn-Haltepunkt entstanden. Gleichzeitig ist an dieser Stelle der besondere Nutzen einer durchgehenden barrierefreien und verkürzten Wegeketten zum Bahnhof Mainz-Kastel (Mittelbahnsteig Gleis 2/3) mittels eines neuen direkten Durchstichs zur bestehenden kommunalen Fußgängerunterführung (Rathausstraße - Kransand) in Verbindung mit der

Erreichbarkeit der vorhandenen Bushaltestelle am Brückenkopf vom Bahnhof Mainz-Kastel aus verbessert. Für den erforderlichen Durchstich liegt bereits eine Untersuchung vor, mit der die grundsätzliche Machbarkeit bestätigt wurde.

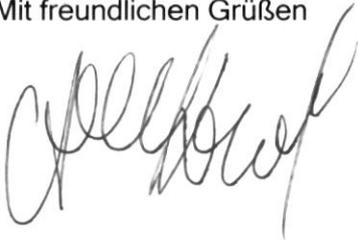
Zur Ziffer 2:

Da, wie unter 1.) beschrieben, die Rampe und die Stützmauer auch ohne die Realisierung der CityBahn zweckmäßig sind, gab es keine Notwendigkeit, den Ausgang des Bürgerentscheides für eine Entscheidung über die Errichtung von Rampe und Stützmauer abzuwarten.

Zur Ziffer 3:

Der Verwendungszweck für die Betonfläche ergibt sich aus der unter 1.) zitierten Erläuterung der Sitzungsvorlage Nr. 18-V-05-0016.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. P. ...', written in a cursive style.