



SITZUNGSVORLAGE

Nr. 2 1 - V - 0 5 - 0 0 1 6
(Jahr - V - Amt - Nr.)

Betreff:

Dezernat(e)

V

Infrastrukturanlagen rund um die Wallauer Spange

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

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

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input checked="" type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Ausschuss	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht	

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol

Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

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

Imholz

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:

abs.: _____
 in %: _____

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	Gesamtkosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperr-, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
Summe einmalige Kosten:									

Summe Folgekosten:									

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

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. IV.; 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**.

Für die neue Zugverbindung Wallauer Spange ist ein Haltepunkt Wallau / Delkenheim vorgesehen. Die Vorlage bestätigt den bisher vorgesehenen Standort für die Erschließung und die ergänzenden Mobilitätsangebote am Haltepunkt (Park&Ride, Bike&Ride, Kiss& Ride, Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen).

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Variante 1
- Anlage 2: Lageplan Variante 2
- Anlage 3: Lageplan Variante 3
- Anlage 4: Tabelle Gegenüberstellung der Varianten
- Anlage 5: Stellungnahme von Hessen Mobil vom 20.1.2021
- Anlage 6: Stellungnahme von Hessen Mobil vom 27.1.2021

C Beschlussvorschlag:

- I. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1 die Kommunen Hofheim, Hochheim und Wiesbaden bisher zwei Vorzugsvarianten an ergänzenden Infrastruktureinrichtungen (P+R, B+R, Busbahnhof, Fahrradabstellanlage) am zukünftigen Haltepunkt Wallau/Delkenheim entwickelt haben. Diese umfassende Mobilitätsdrehscheibe wurde vor allem dahingehend entwickelt, dass sie eine bestmögliche Nutzbarkeit für alle Nutzergruppen gewährleistet.
 - 1.2 diese Mobilitätsdrehscheibe seitens der Kommunen bisher bei allen Varianten in nächster Nähe südlich des Haltepunktes verortet wurde, um allen Anforderungen daran gerecht zu werden („Variante 1“ und „Variante 2“).
 - 1.3 diese Mobilitätsdrehscheibe dem Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr in der Sitzung vom 1. Dezember 2020 vorgestellt wurde.
 - 1.4 zusätzlich ein weiterer, von den ortsansässigen Landwirten eingebrachter Variantenvorschlag nördlich der Gleise einer intensiven Prüfung unterzogen wurde („Variante 3“).
 - 1.5 sich alle drei untersuchten Varianten außerhalb der Wiesbadener Gemarkung befinden.
 - 1.6 sich nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der drei Varianten die Variante 2 als beste Lösung hinsichtlich Umsetzbarkeit, Flächenbedarf, Barrierefreiheit und Verknüpfung der Verkehrsbeziehungen herausstellt. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass bei Variante 2 durch das aufgeständerte Parkhaus auch der Verbrauch von Ackerflächen minimiert wird.
 - 1.7 zukünftige finanzielle Auswirkungen der Maßnahmen in einer weiteren Sitzungsvorlage gesondert dargestellt werden und als weitere Bedarfe für den kommenden Doppelhaushalt angemeldet wurden.
- II. Es wird beschlossen, dass
 - 2.1 die Landeshauptstadt Wiesbaden sich dafür ausspricht, dass die Anordnung der Infrastrukturanlagen am Haltepunkt Wallau/Delkenheim wie bisher geplant südlich des Haltepunktes erfolgt.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Im Rahmen eines Sachstandsberichtes hat der Magistrat dem Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr in seiner Sitzung am 01.12.2020 zwei erste Varianten für die Infrastrukturanlagen rund um den Haltepunkt Wallau-Delkenheim vorgestellt. Basierend auf internen Vorüberlegungen bezüglich einer optimalen Verknüpfung zwischen Bahnhofhaltepunkt und ergänzenden Infrastrukturanlagen hatten sich die beteiligten Kommunen bei beiden Varianten für eine Verortung südlich des Haltepunktes entschieden. Diese beiden Varianten haben die ortsansässigen Landwirte zum Anlass genommen, selbst eine Variante der ergänzenden Infrastrukturanlage auszuarbeiten, die nördlich des Haltepunktes verortet ist.

Diese drei Varianten wurden in einem Abwägungsprozess einander gegenübergestellt und bewertet, um hieraus eine Vorzugsvariante auszuwählen, die dann im Rahmen eines konkreten Planungsauftrages weitergehend bearbeitet wird.

Für den Bau der Schienenstrecke, der sogenannten Wallauer Spange, und den Bau des Haltepunktes ist die Deutsche Bahn zuständig, für die Errichtung der Infrastrukturanlagen rund um den Haltepunkt die Kommunen Hofheim, Wiesbaden und Hochheim.

Notwendige Infrastrukturanlagen sind eine P+R-Anlage mit bis zu 500 Stellplätzen, die Ausgestaltung eines Busbahnhofes mit bis zu 8 Bushalteplätzen, Fahrradabstellanlagen, Kiss+Ride-Plätzen sowie die notwendigen Erschließungsanlagen.

Neben der Anbindung des Haltepunktes an die L 3017 steht auch die Idee einer zusätzlichen Anbindung von Seiten der L 3028 im Raum. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung werden derzeit die verkehrlichen Auswirkungen einer solchen Anbindung auf das vorhandene Straßennetz erarbeitet.

Die Bahngleise der Wallauer Spange sowie der Haltepunkt liegen auf einem aufgeschütteten Damm, der westlich der L 3017 bereits heute vorhanden ist. Der Zugang der Bahnsteige wird über Treppen, Aufzüge und barrierefreie Rampen ermöglicht. Die genaue Lage des Haltepunktes wurde durch die Deutsche Bahn bereits festgelegt, in unmittelbarer Nähe zur L 3017.

Zu den zwei Varianten, die vom Büro Zick-Hessler im Rahmen einer Konzeptstudie erarbeitet wurden, haben die Träger des Öffentlichen Personennahverkehrs, MTV und ESWE Verkehr, eine modifizierte Idee erarbeitet, die auf der **Variante 2** beruht. Diese Modifikation unterscheidet sich lediglich in der Anordnung der Bushalteplätze. Darüber hinaus haben die Wallauer Landwirte eine weitere Variante, hier **Variante 3**, erarbeitet. Diese Variante ist zeichnerisch nicht in CAD umgesetzt worden, wird hier aber in der Variantenabwägung gleichwertig berücksichtigt.

In **Variante 1** ist das Busterminal als große Mittelinsel unmittelbar an den Bahnsteigen angeordnet. Die Busse haben eine separate Fahrgasse, die vom Kfz-Verkehr getrennt ist. Die maximal 500 Stellplätze sind in einem südlich davon angeordneten Parkhaus untergebracht. Bike+Ride-Plätze, Infozentrale und Kiss+Ride-Plätze liegen unmittelbar an den Gleisanlagen. Über einen langen Fußgängersteg sind sowohl das Busterminal als auch der südliche Bahnsteig erschlossen.

In **Variante 2** ist die Fläche mit den 500 Stellplätzen über das große Busterminal gelegt. Das bedeutet einen geringeren Flächenverbrauch und einen kurzen ebenen Zugang direkt aus dem Parkhaus auf den südlichen Bahnsteig. Das Busterminal und die Fußgängerbereiche haben einen weitreichenden Wetterschutz bis unmittelbar vor die Anlagen der Deutschen Bahn.

Auch **Variante 3** sieht ein Parkhaus über dem Busbahnhof vor, die komplette Anlage ist allerdings zwischen der bestehenden ICE-Schienenstrecke und der A 66 untergebracht. Der vorhandene und für den Betrieb des ICE-Tunnels notwendige Rettungsplatz ist in Richtung Autobahn verlagert.

Die Pläne für die Varianten sind als Anlage 1 bis 3 beigefügt.

Lage der Anlagen

Der entscheidende Unterschied der drei Varianten sind die Lage der Infrastrukturanlagen und die damit einhergehenden Implikationen für ein optimales und nutzerfreundliches Zusammenwirken der einzelnen Projektbestandteile.

Die **Varianten 1 und 2** sind beide südlich der neuen Schienenstrecke angeordnet. Alle Anlagen schließen sich unmittelbar an den neuen Haltepunkt an.

Variante 3 liegt zwischen der Autobahn A 66 und der vorhandenen ICE-Schienenstrecke Wiesbaden - Köln. Auf dieser Fläche liegt heute bereits der Rettungsplatz für den ICE-Tunnel. Er soll in Variante 3 einer Doppelnutzung zugeführt werden. Er bliebe als Platz bestehen, würde aber von den ein- und ausfahrenden Pkw und Bussen überfahren. Die Bahn hat auf eine Notwendigkeit des Rettungsplatzes und auf das Erfordernis einer planerischen Stellungnahme des Rettungsdienstes des Main-Taunus-Kreises hingewiesen. Der Rettungsdienst hat dieser Lösung bisher nicht zugestimmt. Um den neuen Haltepunkt zu erreichen, wäre eine Überbauung der bestehenden ICE-Strecke notwendig.

Varianten 1 und 2 binden an die Planungen des Haltepunkts der Deutschen Bahn an. Der Haltepunkt ist westlich der neuen Brücke über die L 3017 angeordnet. Treppen und Aufzüge binden an den gemeinsamen Geh- und Radweg an der L 3017 an. **Variante 3** setzt eine komplette Neuplanung der Bahnsteiganlage voraus. Bei dieser Planung müssen beide Bahnsteige um ca. 200 m nach Westen verlegt werden. Ein fußläufiger Direktanschluss von dem verlegten nördlichen Bahnsteig an die L 3017 ist bei dieser Variante nicht vorgesehen. Damit werden die Fußwege für die Nutzerinnen und Nutzer zum südlichen Bahnsteig sehr lang.

Anbindung an die L 3017

Ein weiteres wesentliches Unterscheidungsmerkmal zwischen den **Varianten 1 und 2** und der **Variante 3** ist die Anbindung an die L 3017.

Die **Varianten 1 und 2** sollen über einen neuen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt an die L 3017 angebunden werden. Hierfür wird zurzeit mit einer Verkehrsuntersuchung u.a. geprüft, wie der Abstand zu den heutigen Auf-/Abfahrts-Rampen der Südausfahrt der A 66 sein muss, damit die Anschlussstellen an die Autobahn später leistungsfähig abgewickelt werden können. Hessen Mobil als zuständige Behörde für die L 3017 sowie die DEGES für die Autobahngesellschaft sind in die Untersuchung eingebunden. Zu berücksichtigen ist dabei auch der im Bundesverkehrswegeplan beinhaltete 8-spurige Ausbau der A 66 und die damit verbundene vollständige Neuplanung der Autobahnausfahrt.

Variante 3 sieht eine Erschließung in Gegenlage der Einmündung der südlichen Autobahnausfahrt vor. Diese Art der Erschließung eines Park-und-Ride-Platzes wird von Hessen Mobil in den Stellungnahmen vom 20.01.2021 und 27.01.2021 ausgeschlossen (siehe Anlage 5 und Anlage 6), weil damit die Leistungsfähigkeit der Autobahnanschlussstelle nicht mehr ausreichend gewährleistet werden kann.

Mögliche Verbindungsstraße zur L 3028

Eine mögliche Anbindung des Haltepunkts an die L 3028 wird bei den **Varianten 1 und 2** südlich der neuen Schienenstrecke vorgesehen. Dabei sollen weitgehend vorhandene Wegeparzellen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Ca. Dreiviertel der Strecke liegt auf Hofheimer Gemarkung. Bei der Führung der Verbindungsstraße entlang des Bahndamms besteht die Möglichkeit, nur geringfügig auf landwirtschaftliche Flächen zurückzugreifen.

Bei **Variante 3** ist die Verbindungsstraße am südlichen Rand der A 66 angedacht. Durch diese Linienführung wäre eine zusätzliche Brückenquerung der neuen Schienenstrecke notwendig. Eine erste überschlägige Schätzung der Baukosten durch die Abteilung Ingenieurbauwerke der Stadt Wiesbaden geht von einer zusätzlichen Summe von ca. 3 Millionen Euro aus. Da diese Variante der neuen Straßenanbindung in der Bauverbotszone der A 66 liegt, wäre ein Bau nur über eine Befreiung hiervon möglich. Da für die A 66 nach dem Bundesverkehrswegebedarfsplan 2030 eine Verbreiterung um jeweils einen Fahrstreifen vorgesehen ist, kann diese Straße in der vorgesehenen Lage nicht verwirklicht werden, wodurch die von der Landeshauptstadt Wiesbaden angestrebte beidseitige Anbindung des Haltepunktes an die L 3017 und L 3028 nicht realisiert werden kann.

Bauverbotszone/Baubeschränkungszone A 66

Sowohl der Park-und-Ride-Platz als auch der Busbahnhof liegen bei **Variante 3** teilweise in der Bauverbotszone der A 66 von 40 m ab Fahrbahnrand und vollständig in der Baubeschränkungszone für Hochbauten und befestigte Flächen von 100 m vom Fahrbahnrand nach § 9 Fernstraßengesetz (siehe auch hierzu die Stellungnahme von Hessen Mobil vom 20.01.2021 (Anlage 5)).

Anbindung Fußgänger

Sowohl **Variante 1** als auch **2** sehen eine möglichst direkte Fußwegebeziehung zwischen Busbahnhof und Bahnsteigen vor.

Von der Businsel in **Variante 1** beziehungsweise den außenliegenden Bussteigen in **Variante 2** wird der Fußgänger über eine Personenunterführung direkt zu den Bahnsteigen geführt. Das Parkhaus ist in beiden Varianten über einen Fußgängersteg direkt mit dem südlichen Bahnsteig verbunden. Der Steg in **Variante 1** ist um ca. 40 m länger als in **Variante 2**.

In **Variante 3** erfolgt der fußläufige Anschluss an die Bahnsteige über 2 Fußgängerstege mit Längen von 50 bzw. 60 m. Diese werden über die ICE-Strecke und der dazugehörigen Oberleitung (mindestens 7,70 m Höhe) geführt. Eine entsprechende zusätzliche Sicherung in Form einer Einhausung ist vorzusehen, um sowohl die Schienenstrecken als auch die Fußgänger zu schützen. Ob die Höhenlage über der Oberleitung eingehalten werden kann und somit auch die Anbindung an die Bahnsteige, ist bislang nicht untersucht. Ab dem Tunnelportal, das direkt an der L 3017 liegt, steigt die ICE-Strecke stetig an. Inwieweit der südliche Bahnsteig des in Dammlage errichteten Haltepunktes durch den Fußverkehr erschlossen wurde (über einen anschließenden Tunnel oder einen noch höheren Fußgängersteg) wurde in der Variante bisher noch nicht ausgearbeitet.

Barrierefreiheit

Die barrierefreie Erschließung wird in den **Varianten 1 und 2** zusätzlich zu Treppen und Aufzügen über eine nördliche Rampe am Bahnsteig und eine Rampe im Parkhaus sichergestellt. In **Variante 3** können die Bahnsteige nur über Treppen und Aufzüge erreicht werden. Bei Ausfall der Aufzüge ist eine Barrierefreiheit nicht mehr gegeben. Gleichzeitig müssen körperlich nicht eingeschränkte Personengruppen wesentlich längere Treppen bewältigen, um den Bahnsteig zu erreichen (siehe Punkt ‚Anbindung Fußgänger‘). Entgegen der **Varianten 1 und 2** ist in **Variante 3** zudem keine zweite Barrierefreiheit über Rampen vorgesehen.

Orientierung und Umsteigebeziehungen

In den **Varianten 1 und 2** stehen die Infrastrukturanlagen in direkter Nachbarschaft zu den Bahnsteigen. Eine Orientierung zwischen den verschiedenen Systemen ist gegeben. In **Variante 3** liegen die Infrastrukturanlagen deutlich von den durch die Deutsche Bahn geplanten Bahnsteigen entfernt. Die Orientierung für die Nutzer wird hierdurch erschwert. Gleichzeitig sind die zurückzulegenden Fußwege zwischen Bahnen sowie Bussen, Fahrrad- und Pkw-Abstellanlagen in **Variante 3** wesentlich länger als in den **Varianten 1 und 2**, was zur Verringerung der Attraktivität des Haltepunktes als intermodaler Verknüpfungspunkt beiträgt.

Anbindung Radverkehr

Der Radweg entlang der L 3017, der zurzeit vom Regionalverband FrankfurtRheinMain gemeinsam mit den Städten Hofheim, Wiesbaden, Hochheim und Flörsheim geplant wird, ist bei den **Varianten 1 und 2** in den Planungen berücksichtigt. Er wird durch das neue Brückenbauwerk geführt und am neuen Knotenpunkt angebunden und weitergeführt.

In **Variante 3** wird der Radverkehr nicht entlang der L 3017, sondern in die Haltestellenanlage hinein und dann wieder umwegig herausgeführt. Die geforderte durchgängige und direkte Radverkehrsverbindung zwischen Wallau und Massenheim ist in dieser Variante nicht enthalten. Zudem wird der durchgehende Radverkehr entlang der L 3017 hier durch eine wesentlich größere Anzahl an Straßenquerungen unterbrochen als in den **Varianten 1 und 2**.

Auch eine mögliche Radschnellverbindung FRM3 Wiesbaden - Hofheim am Taunus - Kriftel - Hattersheim am Main - Frankfurt am Main ist bei den **Varianten 1 und 2** sehr gut zu integrieren. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll hier in Kürze der Korridor für eine solche Radschnellverbindung gefunden werden.

Die Radschnellverbindung kann in **Variante 3** auf dem heutigen Feldweg geführt werden. Allerdings sind alle Infrastrukturanlagen des Haltepunkts wie WC, Kiosk, Radabstell- und Radreparaturmöglichkeiten etc. für die Radfahrenden auf dem Radschnellweg durch 2 Schienenstrecken getrennt. Eine optimale intermodale Verknüpfung zwischen Bahn und Rad durch eine direkte Anbindung ist bei dieser Variante nicht möglich.

Leistungsfähige Abwicklung der Verkehre

Ein wichtiger Gesichtspunkt für die Auswahl einer Variante ist die zügige Abwicklung des Busverkehrs ohne Stauungen durch Park-und-Ride-Verkehr.

Bei den **Varianten 1 und 2** ist die unabhängige Führung von Pkw und Bussen in der Haltepunktanlage möglich. Hier werden die unterschiedlichen Fahrzeugströme direkt nach der Einfahrt von der Landesstraße auf verschiedenen Wege getrennt voneinander geführt. In **Variante 3** nutzen die Fahrzeugströme gemeinsam Fahrspuren und können sich dadurch auch in der Abwicklung behindern.

Straßenentwurf

Für alle Fahrbeziehungen in den **Varianten 1 und 2** wurden über Schleppkurven die Nachweise der fahrdynamischen Funktionalität durchgeführt.

Variante 3 hat zwar die Parkhauskubatur von **Variante 2** übernommen. Alle eingezeichneten Radien und Fahrspuraufweitungen entsprechen nicht den Schleppkurven, die von Bussen und Pkw benötigt werden. Die dargestellte Anbindung an die L 3017 ist mit größeren Fahrzeugen so nicht befahrbar.

Die von den ÖPNV-Trägern geforderten Bushaltestellen entlang der L 3017 sind in den **Varianten 1 und 2** berücksichtigt, **Variante 3** ermöglicht diese Haltestellen nicht.

Zudem ist für die notwendigen Abbiegefahrsuren auch wegen der gegenüberliegenden Einmündung der Autobahnausfahrt, der Nähe zur Brücke der A 66 und dem Tunnelportal der ICE-Strecke in diesem Bereich nicht ausreichend Platz zur Verfügung.

Flächenverbrauch

Um den Verbrauch an Ackerflächen möglichst gering zu halten, wird statt einem ebenerdigen P+R-Parkplatz in den **Varianten 1 und 2** ein Parkhaus geplant. Für **Variante 1** werden ca. 23.700 m² Feldfläche benötigt, für Variante 2 19.500 m².

Mit **Variante 3** wird keine Ackerfläche südlich des Haltepunktes verbraucht. Der Flächenverbrauch dabei dürfte ähnlich den **Varianten 1 und 2** sein. Der vermeintliche Vorteil, dass die dort gelagerte Erde für den Bau des Damms der Wallauer Spange verwendet werden kann, kann aktuell noch nicht bestätigt werden.

Auch wenn mit der **Variante 3** ein Eingriff in die südlichen Ackerflächen vermieden werden kann, spricht ausschließlich dieser eine Mosaikstein für die Realisierung dieser Variante. Alle anderen Faktoren wie die Verkehrsanbindung, die Nutzerfreundlichkeit etc. wiegen das mehr als auf. Wenn tatsächlich mit dem Haltepunkt ein Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz geleistet werden kann und soll, kommt diese Variante nicht in Betracht, zumal mit der Variante 2 auch der Aspekt der Minimierung des Flächenverbrauchs berücksichtigt wird.

Kosten

Die zunächst für die **Variante 3** sprechenden Kosteneinsparungen infolge des hier nicht notwendigen Aufkaufs landwirtschaftlicher Flächen stehen erhebliche Mehrkosten gegenüber, die bei einer Realisierung von **Variante 3** zusätzlich anfallen würden. Hervorzuheben sind hier zum jetzigen Stand vor allem der Bau eines zusätzlichen Brückenbauwerks für eine Verbindungsstraße zur L 3028 (ca. 3 Millionen Euro) sowie die Errichtung eines längeren, höheren und zur Schnellfahrstrecke umfassender gesicherten Fußgängerstegs.

Varianten südlich des Haltepunktes

Die **Varianten 1 und 2** unterscheiden sich maßgeblich durch die Lage des Parkhauses und die Führung des Busverkehrs.

In **Variante 1** sind der Busbahnhof und das Parkhaus separat voneinander vorgesehen. Busse, Taxivorfahrt und Kiss-und-Ride-Plätze sind nah an den Bahnsteigen, das Parkhaus südlich davon platziert.

In **Variante 2** werden die Anlagen miteinander kombiniert. Der Busbahnhof hat eine ähnliche Lage, das Parkhaus überdeckt den Busbahnhof. Die Stützenabstände des Parkhauses sind so zu wählen, dass sich die Busanlage darunter abwickeln lässt. Hierfür wird eine detaillierte Tragwerksplanung notwendig. Vorteil dieser Variante ist, dass alle Bussteige komplett wettergeschützt sind. Allerdings wird der Parkhausbau insgesamt höher als in **Variante 1**.

Die Funktionalität des Busbahnhofs ist in den **Varianten 1 und 2** sowohl für Busse aus Fahrtrichtung Hofheim/Hochheim als auch aus Fahrtrichtung Wiesbaden sichergestellt. Eine Einfahrt in die Busanlage ist sowohl von Osten als auch von Westen möglich. Ausfahrende Busse orientieren sich in beiden Varianten nach Westen und müssen für die Ausfahrt nach Osten einmal um das Parkhaus herumfahren. Während in der **Variante 1** die Busse von der L 3017 kommend die Haltestellen im Gegenuhrzeigersinn anfahren, fahren die Busse in der **Variante 2** die Bussteige im Uhrzeigersinn an. Vier Bussteige sind jeweils direkt anfahrbar, die gegenüberliegenden durch eine Umfahrung im Busbahnhof. Damit sind die ÖPNV-Träger noch nicht ganz zufrieden. Daran wird im Zuge der Weiterentwicklung von **Variante 2** gearbeitet.

Variante 2 bietet zudem die Möglichkeit, Bushalteplätze für Pausenzeiten vorzusehen.

Alle Vor- und Nachteile der 3 Varianten sind in einer Tabelle gegenübergestellt. Diese Tabelle ist als Anlage 1 beigefügt.

Fazit

Vor dem Hintergrund der negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der L 3017 durch einen Anschluss in Gegenlage zur Autobahnauffahrt, der skizzierten Schwierigkeiten bei der baulichen Umsetzung sowie hinsichtlich dem Hauptziel einer bestmöglichen Nutzbarkeit der Anlage stellt die von den Landwirten entwickelte **Variante 3** keine praktikable Alternative dar und soll nicht

weiterverfolgt werden. Die notwendigen Infrastrukturanlagen rund um den Haltepunkte Wallau / Delkenheim sollen daher auf den Flächen südlich des Haltepunktes errichtet werden.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile stellt sich die **Variante 2** als beste Lösung hinsichtlich Umsetzbarkeit, Flächenbedarf, Barrierefreiheit und Verknüpfung der Verkehrsbeziehungen dar. Diese Variante soll planerisch weiterentwickelt werden.

Nächste Schritte:

Im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens wird ein Planungsbüro als Gesamtplaner gesucht, der die weitere Bearbeitung der Vorzugsvariante übernehmen wird. Für die Vorzugsvariante ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Für die in Anspruch genommenen Flächen sind Ausgleichsflächen vorzusehen.

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, 15. Juni 2021

Andreas Kowol
Stadtrat