

Betreff Wallauer Spange - Kommunales Projekt P+R ZOB Variantenauswahl Vorplanung

Dezernat/e V/66

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kämmerei | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauen- und Gleichstellungsbeauftragte nach HGIG | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO | |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | |

Beratungsfolge

- | | | | |
|-----------------|---|--------------|-----------------------|
| Kommission | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| Ausländerbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| Kulturbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| Ortsbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |
| Seniorenbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input type="radio"/> |

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Stadtverordnetenversammlung

- (wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**
- | | | |
|--|------------------|----------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Tagesordnung A | Tagesordnung B | <input type="radio"/> |
| <input type="checkbox"/> Umdruck nur für Magistratsmitglieder | | |
| <input type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich | <input checked="" type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> öffentlich | nicht öffentlich | <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet / PIWi veröffentlicht | | |

Anlagen öffentlich

- 1) Erläuterungsbericht Vorplanung
Infrastrukturanlagen
- 2) Lageplan Variante 1
- 3) Lageplan Variante 2
- 4) Verwaltungsvereinbarung aus Kommunales Projekt
2021
- 5) Kurzgutachten PTV AG, Mai 2022

Anlagen nichtöffentlich

A Finanzielle Auswirkungen

23-V-66-0219

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.: 20.686.394,88 €
 in %: 19,76

III Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um Mehrkosten budgettechnische Umsetzung

Typ	Jahr	Bezeichnung	Gesamt-kosten	...davon APL/ÜPL	Finanzierung (Sperr, Ertrag)	Kontierung (Objekt und Konto)
IM	2024	Planungsleistungen	250.000		150.000	noch anzulegen / 842200
	2025	Planungsleistungen	250.000		150.000	noch anzulegen / 842200
		Anteil Stadt Hofheim 20 %			100.000	
		Anteil Stadt Hochheim 20 %			100.000	
Summe einmalige Kosten:			500.000		500.000	
Summe Folgekosten:						

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Anmeldung zum Haushalt 2024/2025 als weiterer Bedarf.

B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Im Rahmen des kommunalen Planungsprojektes ZOB / P+R Parkhaus, das im Kontext des Haltespunktes Wallauer Spange durch die Gemeinden Hofheim, Hochheim und Wiesbaden verfolgt wird, sind die Vorplanungsvarianten des beauftragten Ingenieurbüros vorgelegt worden. Als Vorzugsvariante soll die Variante 1 weiterverfolgt werden. Weiterhin soll über die bereits bestehende Verwaltungsvereinbarung hinaus die Objektplanung der Leistungsphasen 5-9 geregelt werden. Die straßenseitige Anbindung an die L3028 (Querspange) soll als neues Teilprojekt in die Verwaltungsvereinbarung ergänzt werden.

C Beschlussvorschlag

1. Es wird zur Kenntnis genommen:

- 1.1 Die Stadt Hofheim hat mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 22. Februar 2023 auch seine Beteiligung an der Planung der Verbindungsstraße zwischen der L 3017 und L3028 beschlossen. Die Infrastrukturanlagen sollen folglich sowohl an die L 3017 als auch an die L 3028 über eine zusätzliche Verbindungsstraße angebunden werden.
- 1.2 Die bestehende Verwaltungsvereinbarung zwischen den Städten Wiesbaden, Hofheim und Hochheim beinhaltet umfänglich bislang nur die §47 HOAI Leistungsphasen 1-4 zur Planung der Infrastrukturanlagen rund um den Haltepunkt (ZOB/ P+R Parkhaus). In Bezug auf die zukünftigen Leistungsphasen 5-9 sowie hinsichtlich der Kostentragung und Teilprojektleitung in Bezug auf die Anbindung des Haltepunktes an die L 3028 hat die Stadt Hofheim um Neuregelung der bestehenden Verwaltungsvereinbarung vom Februar 2021 gebeten.
- 1.3 Das beauftragte Ingenieurbüro Vössing schätzt die Baukosten im Rahmen der Vorplanung (Stand 2022) für den ZOB / Parkhaus mit Anbindung an die L3017 auf rd. 20 Mio. € (Stadtanteil 40 %). Hinzu kommen rd. 7 Mio. € für die Anbindung an die L3028 (Stadtanteil voraussichtlich 60 %).
- 1.4 Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat im Projektverlauf das Erfordernis einer optimierten ÖPNV-Erschließung des Haltepunktes aus Richtung Wiesbaden und Hochheim mittels straßenseitiger Anbindung des Haltepunktes an die L3028 deutlich gemacht. Die begleitende Verkehrsuntersuchung der DEGES / PTV AG hat im Mai 2022 gezeigt, dass die verkehrliche Wirkung einer solchen Verbindung gegeben ist und deutliche Verbesserungen in der Ortslage Delkenheim zu erwarten sind. Sie stellt damit für die LHW einen essentiellen Projektmehrwert dar und wurde bis dato auch aus den Gremien und betroffenen Ortsbezirken eingefordert.
- 1.5 Die Stadt Hofheim hat um eine Teilprojektleitung bzgl. der Anbindung des Haltepunktes an die L 3028 bei der Landeshauptstadt Wiesbaden gebeten. Da dieses Teilprojekt auch auf Wiesbadener Gemarkung verortet ist, ist eine Übernahme der Teilprojektleitung durch die Stadt Wiesbaden vertretbar. Hierzu muss die vorliegende Verwaltungsvereinbarung angepasst werden.
- 1.6 Die Planungsleistung der straßenseitigen Anbindung des Haltepunktes an die L 3028 muss aufgrund des zu erwartenden Honorars europaweit ausgeschrieben werden.

- 1.7 Für die Anbindung des Haltepunktes an die L3028 ist mit einem Kostenrahmen in Höhe von rund 500.000 € für Planungsmittel und Projektsteuerung zu rechnen. Eine prozentuale Kostenbeteiligung unter den Kommunen mit 60:20:20 (LHW: Hofheim: Hochheim) ist vorgesehen.
2. Es wird für die bereits laufende Planung des ZOB/ P+R Parkhauses Wallauer Spange beschlossen:
 - 2.1 Die vorliegende Variante 1 der Vorplanung des IB Vössing wird für die Ausarbeitung der weiteren Leistungsphasen freigegeben (siehe Anlage 1+2).
 - 2.2 Die nächste Leistungsstufe des laufenden Auftrages bei IB Vössing bzgl. der Leistungsphasen 3 und 4 soll durch die projektdurchführende Stadt Hofheim abgerufen werden.
 - 2.3 Die Freigabe der gesperrten Ansätze in Höhe von 200.000 € im Haushalt 2023 erfolgt mit vorläufiger Gegenfinanzierung aus freigegebenen Mitteln des Haushaltes 2022 bei dem Projekt I.05352 66 AIN Hochkreisel Kastel.
3. Der Magistrat (Dezernat V/66) wird beauftragt:
 - 3.1 Mit den projektbeteiligten Gemeinden wird ein Vorschlag zur Projektfortführung und Kostentragung der weiteren Leistungsphasen 5-9 für den ZOB / P+R Parkhaus vorbereitet und der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.
 - 3.2 Dem Wunsch der Stadt Hofheim wird entsprochen und die bestehende Verwaltungsvereinbarung mit den Städten Hofheim und Hochheim auch in Bezug auf die Aspekte Teilprojektleitung und Kostentragung L3028 geregelt. Diese wird den Gremien mit gesonderter Vorlage bekannt gegeben.
 - 3.3 Die notwendigen Mittel für den Beschlusspunkt 1.7 in Höhe von rd. 500.000 € mit geplanter Refinanzierung von ca. 60 % über Dezernat V/66 zum Haushalt 2024/2025 werden als weiterer Bedarf angemeldet.
 - 3.4 Die Ortsbeiräte Nordenstadt, Delkenheim und Breckenheim wurden über den aktuellen Sachstand informiert.

D Begründung

Für die neue Zugverbindung von Wiesbaden Hbf und Flughafen Frankfurt über die Wallauer Spange ist ein Haltepunkt Wallau/Delkenheim vorgesehen, der von der Deutschen Bahn geplant wird. Die DB hat für die Schienenverbindung und den Haltepunkt Ende 2022 das Baurechtsverfahren beantragt. Die DB ist für die Planung und Bau der Schienenstrecke und des Haltepunktes verantwortlich, die Kommunen Wiesbaden, Hofheim und Hochheim sind es aufgrund der bestehenden Planungsvereinbarung für die Infrastrukturanlagen rund um den Haltepunkt. Hierzu zählen Planung und Baurechtschaffung für die straßenseitige Anbindung, den Busbahnhof, das Parkhaus und die Bike-und-Ride-Anlage.

Auf Wunsch der Kommunen sollen zusätzliche Anlagen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität am Haltepunkt der Wallauer Spange (Zugangsrampe Nord, Personenunterführung, Auflager Steg und Bahnsteigdächer) vorgesehen werden. Die Planung dieser Anlagen erfolgt durch die DB und ist in einer weiteren Planungsvereinbarung mit der DB geregelt.

Für das Projekt Infrastrukturanlagen am Haltepunkt Wallauer Spange liegt die Vorplanung des Ingenieurbüros Vössing vor. Die Vorplanung beinhaltet 2 Varianten, die im Folgenden vorgestellt und bewertet werden.

Das Hauptunterscheidungsmerkmal der 2 Varianten ist die unterschiedliche Anordnung der Busse im Bereich des Busbahnhofs und die sich daraus ableitende unterschiedliche Anordnung der Parkstände im Parkdeck (s. Erläuterungsbericht Anlage 1).

Die Lage der geplanten Anlagen, die verkehrliche Erschließung, die Größe des überbauten Busbahnhofs und des Parkhauses mit 270 Stellplätzen sowie die vorgesehenen Zusatzanlagen wie Rampen, Räume und sonstige Ausstattung wie Dachbegrünung, Fassadenbegrünung und Photovoltaikanlagen sind in beiden Varianten nahezu gleich.

In **Variante 1** (Anlage 2) sind alle Bussteige des Busbahnhofs um eine zentrale Mittelinsel herum orientiert. Buspausenplätze sind im Südbereich vorgesehen. Über die zentrale Mittelinsel, die auch als Wartebereich dient, ist eine Fuß- und Radrampe angeschlossen, die in die 1. Etage des Parkhauses und über einen Steg zum südlichen Bahnsteig führt, über den die Zugfahrbeziehung Wiesbaden - Flughafen Frankfurt erfolgt. Die Einfahrt in den Busbahnhof liegt unmittelbar hinter dem Knotenpunkt mit der L 3017. Ein weiterer Ein- und Ausfahrbereich und die Ausfahrt sind im Westen des Geländes angeordnet. Die Parkhausein- und -ausfahrt sowie die Kiss+Ride-Plätze sind direkt an die Zufahrtsstraße angeschlossen. Die 270 Stellplätze in Senkrechtaufstellung werden auf 2 Etagen verteilt. Mittig liegende Rampen verbinden die Parkdecks miteinander. Das obere Parkdeck ist mit einem Metaldach versehen und bietet die Möglichkeit einer Dachbegrünung und/oder Photovoltaik-Anlage. Der östliche Teil des Busbahnhofs ist mit einem großen Vordach versehen, diese Fläche kann als mögliche Erweiterungsfläche genutzt werden.

In **Variante 2** (Anlage 3) sind die Bussteige im Busbahnhof außenliegend angeordnet, die Buspausenplätze im Mittelbereich. Somit halten sich die Busfahrgäste in den außenliegenden Bereichen auf und müssen von den südlichen Bussteigen die Busfahrgassen queren, um zu den Bahnsteigen zu gelangen. Die Fuß- und Radrampe ist im Nordbereich außerhalb des Parkhauses angeordnet und nicht wettergeschützt. Die Ein- und Ausfahrbereiche der Busse, des Parkhauses und der Kiss+Ride-Plätze entsprechen Variante 1. In den beiden Parkdecks sind ebenfalls 270 Stellplätze auf 2 Parkebenen untergebracht. Die Stellplätze sind als Schrägparker vorgesehen, wodurch das Parkhaus etwas schmaler ist als in Variante 1. In Variante 2 kann eine Erweiterung des Parkhauses nur durch eine Aufstockung erfolgen.

Nachfolgend werden die beiden Varianten unter verschiedenen Gesichtspunkten miteinander verglichen:

- Die Gesamtkosten für Variante 1 liegen bei 19,3 Mio. Euro netto, für Variante 2 bei 20,6 Mio. Euro netto.
- Bezüglich des Flächenbedarfs schneidet Variante 1 mit 22.200 m² Gesamtfläche günstiger ab als Variante 2 mit 24.070 m² Gesamtfläche.
- Da die Busfahrgäste in Variante 1 mit der innenliegenden Mittelinsel sicherer als in Variante 2 mit den außenliegenden Busfahrsteigen über die Busfahrgassen geführt werden, bietet Variante 1 eine höhere Verkehrssicherheit.
- Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Bussen und zur Regionalbahn werden in Variante 1 besser abgewickelt als in Variante 2. In Variante 2 sind die Fußwege zu den Bahnsteigen länger als in Variante 1.

In der Gesamtbetrachtung dieser Gesichtspunkte schneidet Variante 1 besser ab als Variante 2 (siehe hierzu Erläuterungsbericht). Die Variante 1 sollte daher weiterverfolgt werden.

Die zu ergänzende bisherige Verwaltungsvereinbarung ist als Anlage 4 aufgeführt.

Die begleitende Verkehrsuntersuchung der DEGES / PTV AG vom Mai 2022 ist als Anlage 5 aufgeführt.

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

/

II. Ergänzende Erläuterungen

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

Barrierefreiheit: In der gesamten Planung ist die Gewährleistung barrierefreier Wegeverbindungen integraler Bestandteil.

III. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

/

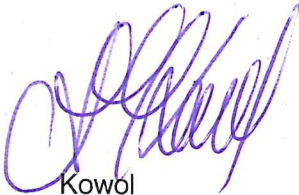
IV. Öffentlichkeitsarbeit | Bürgerbeteiligung

(Hier sind Informationen über Bürgerbeteiligungen in Projekten einzufügen)

/

Bestätigung der Dezerent*innen

23. Mai 2023



Kowöl
Stadtrat