

19. Wahlperiode Plenarprotokoll 19/87 HESSISCHER LANDTAG 22. 11. 2016 87. Sitzung Wiesbaden, den 22. November 2016, S. 6104-6105

Kai Klose (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage die Landesregierung: Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des Baus einer Stadtbahn in Wiesbaden?

Präsident Norbert Kartmann: Herr Wirtschaftsminister.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Ich glaube, das war die letzte Frage für heute. (Zurufe von der SPD) – Die letzte Frage an mich. – Herr Abg. Klose, für die sogenannte City-Bahn Wiesbaden liegt der Landesregierung eine von den Stadtwerken Wiesbaden in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie vor. Als Vorzugsvariante wird dabei eine Streckenführung von Wiesbaden-Simeonhaus und Hermann-Brill-Straße über die Hochschule Wiesbaden, die Wiesbadener Innenstadt sowie den Bahnhof Wiesbaden Ost bis zur Theodor-Heuss-Brücke ausgewiesen, mit Anschluss an das Mainzer Straßenbahnnetz und eventueller Weiterführung bis zur Hochschule Mainz. Nach dieser Planung soll die City-Bahn in der Spurweite der Mainzer Straßenbahn, der Meterspur, ausgeführt werden, um dort angebunden zu werden und zur Kostenersparnis zentrale Einrichtungen, z. B. den Betriebshof, mit nutzen zu können. Die Kosten werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie mit knapp 200 Millionen € abgeschätzt, zuzüglich ca. 40 Millionen € für eine Fortführung bis zur Hochschule Mainz. Für eine eventuelle Fortführung der Stadtbahn ins Aartal bis Bad Schwalbach werden weitere Kosten in Höhe von ca. 70 Millionen € geschätzt. Die derzeitige Planung dieses kommunalen Vorhabens sieht eine weitgehend zweigleisige Streckenführung vor, mit Ausnahme einer eingleisigen Engstelle im Bereich Wiesbaden Ost und der eventuellen Fortführung ins Aartal. Anlass für die Planung ist, dass der Busverkehr in Wiesbaden an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. In der Machbarkeitsstudie der Stadt Wiesbaden wird dargestellt, dass der Busverkehr trotz der bisherigen Ausweitung des Netzes und der Verdichtung des Taktes die stetig wachsende Fahrgastnachfrage nicht mehr ausreichend bedienen können. Eine weitere Ausweitung des Busverkehrs würde einerseits die übrigen Verkehrsteilnehmer behindern und andererseits erhebliche Probleme schaffen, die Ziele der Luftreinhalteplanung zu erreichen. Aus diesen Gründen begrüßt und unterstützt das Land Hessen die Planung und Einführung eines schienengebundenen, elektrisch betriebenen Verkehrsmittels in Wiesbaden. Die Stadt Wiesbaden beabsichtigt, für dieses Vorhaben Fördermittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – ein Bundesprogramm – zu beantragen. Aus diesen Mitteln können Schienenverkehrswege des ÖPNV mit bis zu 60 % gefördert werden. Die hierfür erforderliche Anmeldung des Vorhabens zur Förderung aus dem Bundesprogramm hat das Land Hessen bereits durchgeführt und wird die nunmehr beginnende Vorplanung des Vorhabens mit einem Zuschuss von 15 % der veranschlagten Kosten fördern.

Präsident Norbert Kartmann: Zusatzfrage, Herr Abg. Klose.

Kai Klose (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie bewerten Sie vor dem Hintergrund des eben Gesagten – Sie haben insbesondere die Kosten angesprochen – die Möglichkeiten der Reaktivierung der Aartalbahn?

Präsident Norbert Kartmann: Herr Staatsminister.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Sicherlich ist die Stadtbahn Wiesbaden, in dem von mir am Anfang genannten Umfang, als ein erster Schritt gedacht – Stichwort: Anschluss nach Mainz sowie Nutzung der dortigen Betriebshöfe und

sonstiger Einrichtungen zur Kostenersparnis bei den Investitionen. Natürlich muss man sich überlegen, ob in einem zweiten Schritt auch eine Weiterführung möglich ist, wobei ich hinzufügen möchte: Zuerst geht es darum, dass wir die Aartalbahn sichern, um zur Landesgartenschau 2018 den Betrieb – zumindest den touristischen – wieder möglich zu machen. Ich weiß, dass man sich im Rheingau-Taunus-Kreis, aber auch in Taunusstein, Gedanken darüber macht, dort einzusteigen und das Eigentum zu sichern, damit wir sicherstellen können, dass die Strecke erhalten bleibt. Wenn die Stadtbahn Wiesbaden ein Erfolg würde, könnte man sicherlich – das ist ein kommunales Vorhaben – in einem zweiten oder dritten Schritt auch darüber nachdenken. Aber zunächst sollte man den ersten Schritt und danach den zweiten oder dritten machen.

Natürlich muss der erste Schritt auch ein Erfolg werden. Ich bin sehr froh, dass es uns gelungen ist, bei den Bund-Länder-Finanzverhandlungen dafür zu sorgen, dass es das Bundes-GVFG-Programm überhaupt noch gibt. Wenn wir diese Möglichkeit der Zuschüsse in Höhe von 60 % nicht hätten, wäre ein solches Vorhaben sicherlich nicht möglich. Präsident Norbert Kartmann: War es das für diese Frage? – Nein, Herr Klee, bitte schön. Horst Klee (CDU): Herr Minister, ist es richtig, dass die südlichen Stadtteile von Wiesbaden, also Schierstein, Biebrich und die AKK-Vororte, bei dieser Vorplanung nicht mit eingebunden sind? Als jemand, der die vor Jahrzehnten bestehende Stadtbahn benutzt hat, die es einmal gab, wäre ich an dieser Frage interessiert. Präsident Norbert Kartmann: Herr Staatsminister Al-Wazir. Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Herr Abg. Klee, ich will jetzt nichts Falsches sagen. Wie gesagt, es ist eine Machbarkeitsstudie der ESWE. Wenn ich das hier richtig sehe, kommt die Bahn über die Brücke zum Brückenkopf – im wahrsten Sinne des Wortes, so heißt das – und fährt dann über Wiesbaden-Ost in Richtung der Innenstadt. Ich will aber ausdrücklich sagen, es gibt ja in Wiesbaden leider eine lange Vorgeschichte der Auseinandersetzung um ein elektrisch betriebenes Fahrzeug, das sich auf Schienen fortbewegt. (Lachen des Abg. Dr. Ulrich Wilken (DIE LINKE)) Ich wäre froh, wenn wir jetzt den ersten Schritt schaffen würden; und manchmal ist es ja so, dass dann auch der Ruf nach weiteren Ausbausritten kommt, wenn der erste Schritt gelingt, die Menschen es annehmen und sich zeigt, was für Möglichkeiten es gibt. Wenn Sie sich beispielsweise Folgendes anschauen: In Frankfurt gab es vor Jahrzehnten auch einmal die Debatte, ob man die Straßenbahn nicht abschaffen soll. Irgendwann drehte sich das Ganze, und inzwischen – wenn Sie sich einmal, ich glaube, die Linie 18 nach Preungesheim, die Linie 17 usw. anschauen – gibt es überall den Wunsch, auch an die Stadtbahn angebunden zu werden, weil es offensichtlich viele Menschen gibt, die ein schienengebundenes Verkehrsmittel dem Bus vorziehen. (Horst Klee (CDU): Leider haben wir es in Wiesbaden abgeschafft!)