

Niemand hat die Absicht eine Straßenbahn zu errichten...

„HÄNDE WEG VON OS/KA“

Aktionsgemeinschaft „Erhaltet Ostfeld/Kalkofen“

Hände weg von Os/Ka: Scharfe Kritik an S-Bahn-Plänen der Stadt – das funktioniert nie und nimmer! Als „realitätsfernes Wunschdenken“ bezeichnet Philipp Pfefferkorn, Sprecher der Aktionsgemeinschaft Hände weg von Os/Ka, die Pläne des Wiesbadener Stadtplanungsamts, eine S-Bahn-Linie durch das Ostfeld zu führen.

Wer das Gelände kennt, weiß: Hinter dem Gewerbegebiet Petersweg geht es recht steil den Berg hinauf. Die Siedlung Fort Biehler, um welche die Trabantenstadt „Ostfeld“ entstehen soll, liegt auf dem Petersberg. Diese Steigung läßt sich erleben – jedem Interessierten sei eine Fahrt mit dem Fahrrad von der Anna-Birle-Straße in Kastel über den Berstädter Weg hin zum Ostfeld empfohlen.

„Wer über S-Bahnen redet, sollte auch wissen, wie sie funktionieren. Nicht nur in diesem Punkt zeigen die Planer in Wiesbaden Fahrlässigkeit“ meint Pfefferkorn. Im Sinne eines zügigen Betriebsablaufs sind S-Bahnen auf Geschwindigkeiten von 100 km/h und mehr ausgelegt. Jeder der schon einmal vor Ort war, fragt sich: „Wie soll das am Ostfeld gehen?“

Zwischen Mainzer Umgebungsbahn¹ (etwa 95m ü. N.N.) und dem Ostfeld (etwa 130m bis 140m ü. N.N.) müssen mindestens 35 Höhenmeter überwunden werden. Auf einer Strecke von ca. 800m und mit einer planerisch schwierigen 90°-Kurve wohlgemerkt.

Das ergibt eine Steigung von etwa 44 Promille.^{3,4} Ab 40 ‰ Steigung gilt eine Nebenbahn als sogenannte ‚Steilstrecke‘ mit besonderen Betriebsvorschriften. Ggf. wären für die Züge sogar besonders starke Bremsen erforderlich.

Hat das Stadtplanungsamt mal einen Blick in eine topographische Karte geworfen? „Die Welt ist nicht zweidimensional.“ Nur wer die dritte Dimension vergißt oder verdrängt, kann zu der Idee kommen, auf Biegen und Brechen eine S-Bahn über das Ostfeld fahren zu lassen.

Betrachtet man das Gelände und die Steigung, dann erinnert dieses Gedankenspiel viel mehr an ein Wiesbadener Wahrzeichen – die wunderschöne Nerobergbahn. Mit kleinen aber feinen Unterschieden: Man könnte auf dem Weg zum Ostfeld einen beeindruckenden Ausblick auf Industrie, Deponie und bald noch auf ein Müllheizkraftwerk genießen.

Hat das Stadtplanungsamt bei seinen Überlegungen berücksichtigt, daß für eine S-Bahn auf dem Ostfeld zwei Autobahnen (A66 und A671) und eine ICE-Strecke überquert werden müßen? „Diese unverrückbaren Hindernisse wären ein drastischer Kostentreiber für eine Eisenbahnstrecke.

Brücken oder Tunnel müßten her. Wer soll das alles bezahlen?“ Die Frage ob das in der ‚Kosten- und Finanzierungsübersicht‘ für das Ostfeld berücksichtigt worden ist, läßt sich leicht beantworten: nein.

An eine Eisenbahnstrecke durch das Ostfeld hat im September 2020 noch niemand wirklich gedacht.

Auffällig an den Planungen aus dem Rathaus ist außerdem die hohe Dichte an neuen Bahnhöfen („Mainzer-Straße“; „BKA“; „Ostfeld“ und „Stadtquartier“) 4 Bahnhöfe auf einer Strecke von 4,7 km. Mit einer S-Bahn hat das nicht viel zu tun. Betrachtet man die Haltestellendichte und die zu erwartenden Geschwindigkeiten, ist die S-Bahn am Ostfeld viel eher eine Straßenbahn im Schafspelz.

Das Ostfeld hätte, folgt man den Wiesbadener ‚Plänen‘, eine etwa gleich hohe Bahnhofsdichte wie der S-Bahn-Tunnel in der Frankfurter Innenstadt. „Bevor man solchen Träumereien verfällt, sollte die Stadt lieber, zusammen mit der Deutschen Bahn, den Investitionsstau an den Bahnhöfen Biebrich, Wiesbaden Ost und Kastel beheben, der leider schon Jahrzehnte andauert.

(Philipp Pfefferkorn) für die Aktionsgemeinschaft „Hände weg von Os/Ka“