

Tagesordnung I Punkt 9 der öffentlichen Sitzung am 25. April 2013

Antrags-Nr. 13-F-05-0005

**Alternativen zur Stadtbahn prüfen und Transparenz schaffen
- Antrag der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 17.04.2013 -**

Seit Dezember 2012 liegt der Verwaltung das beauftragte Gutachten von Schüssler-Plan vor. Die Öffentlichkeit erreichen jedoch trotzdem nur ausgewählte Informationen, die vonseiten der Verwaltung an die lokale Presse weitergereicht werden. Dies verhindert eine angemessene Auseinandersetzung der Wiesbadener Bürger mit dem Großprojekt, vor allem vor dem Hintergrund, dass bereits auf der nächsten Stadtverordnetensitzung im Mai eine Entscheidung getroffen werden soll.

Bis heute sind keine Alternativen zur Stadtbahn geprüft worden. Dies ist angesichts des Kostenumfangs von mehr als 160 Millionen Euro im ersten Bauabschnitt grob fahrlässig. Anstatt sich auf den Bau einer Stadtbahn zu versteifen, muss der Magistrat aufzeigen, welche anderen Möglichkeiten es zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Wiesbadeners ÖPNV gibt.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Der Magistrat möge berichten, wie er gedenkt die Öffentlichkeit im Vorfeld der Entscheidung zur Stadtbahn angemessen zu beteiligen, wenn der Grundsatzbeschluss bereits im Mai getroffen werden soll.
2. Der Magistrat wird
 - a. aufgefordert, das vorliegende Gutachten von Schüssler-Plan und PTV sofort der Öffentlichkeit und insbesondere den betroffenen Ortsbeiräten zur Verfügung zu stellen.
 - b. gebeten zu berichten,
 - i. wann Sonderwünsche (z.B. nach einer oberleitungsfreien Innenstadt) in die Kosten-Nutzen-Rechnung miteinbezogen werden.
 - ii. welche Zusatzkosten durch diese Sonderwünsche entstehen würden.
 - iii. ob diese von Bund und Land kofinanziert werden würden.
 - c. aufgefordert, umgehend Alternativen zur Entwicklung des ÖPNV in Wiesbaden zu prüfen, darunter
 - i. den Einsatz von Elektrobussen
 - ii. Verbesserung des Wiesbadener Bussystems durch Taktverkürzungen, die Optimierung von Busspuren und den vermehrten Einsatz von Gelenkbussen

Änderungsantrag der Fraktion LINKE&PIRATEN für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 25.04. 2013 zur Tagesordnung I TOP 9 (13-F-05-0005 Alternativen zur Stadtbahn prüfen und Transparenz schaffen - Antrag der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 17.04.2013 -)

Angesichts der jüngsten Äußerungen vom hessischen Wirtschaftsminister Florian Rentsch, dass die Wiesbadener Stadtbahn in der Prioritätenliste ganz hinten stehe und in den nächsten 20 Jahren keine Stadtbahn in Wiesbaden gebaut werde, ist die bisher sträflich vernachlässigte Suche nach Alternativen dringender denn je.

Neben den bisher in Wiesbaden eingesetzten Solobussen und Gelenkbussen gibt es noch verschiedene andere Bustypen, die zum Teil erhebliche Kapazitätsausweitungen erlauben. Bei einer ergebnisoffenen Prüfung der Alternativen sollten diese Bustypen ebenfalls mit einbezogen werden.

- Doppeldeckerbusse bieten (in der Berliner Variante) Platz für 128 Passagiere, davon 83 Sitzplätze. Sie sind etwas länger und höher als die in Wiesbaden eingesetzten Solobusse (Länge 13,70 Meter, Höhe 4,07 Meter gegenüber 12 Meter/3,40 Meter), aber wesentlich kürzer als Gelenkbusse. Diese haben zwar eine um 17 Passagiere höhere Kapazität, sind dafür aber auch über 4 Meter länger. Das bekannteste Beispiel für die Nutzung von Doppeldeckerbussen ist Berlin. Nürnberg und München testeten den Einsatz letztes bzw. dieses Jahr. Dieser Bustyp ist in Wiesbaden keine unbekannte Größe, ESWE Verkehr würde damit an eine alte Tradition anknüpfen. Doppeldeckerbusse waren in Wiesbaden bereits von 1922 bis 1928 im Einsatz.
- Personenanhänger sind spezielle Anhänger, die der Personenbeförderung dienen. Diese werden an einen normalen Solowagen angekuppelt. Der Vorteil gegenüber Gelenkbusen besteht in der höheren Kapazität, der flexiblen Anpassung an Nachfragespitzen und den wesentlich geringeren Kosten, sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb. In einem Buszug (Gespann aus Solobus und Personenanhänger) können 180-200 Passagiere mitfahren, bei einer Gesamtlänge des Gespanns von etwa 24 Metern. In Hessen werden Buszüge unter anderem schon in Friedberg und im Main-Kinzig-Kreis eingesetzt. Bis etwa 1962 waren auch in Wiesbaden Personenanhänger im Einsatz.
- Doppelgelenkbusse sind praktisch verlängerte Gelenkbusse mit vier Achsen und vier Türen. Die Kapazität liegt bei etwa 210 Passagieren, bei einer Länge von 24 bis 25 Metern. Eingesetzt werden diese Busse unter anderem in Aachen oder Hamburg. Als Zukunftsperspektive kann man die derzeit in Erprobung befindliche AutoTram von Göppel (fünffachsiger Doppelgelenkbus) im Blick behalten, mit einer Kapazität von bis zu 300 Passagieren und einer Länge von 30,5 Metern.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Antrag wird in Punkt 2.c um folgenden Punkt **ergänzt**:

iii. den Einsatz von Doppeldeckerbussen, Personenanhängern und/oder Doppelgelenkbussen.

Beschluss Nr. 0153

Die Beratung und Beschlussfassung des Antrags der FDP-Stadtverordnetenfraktion vom 17.04.2013 betr.

Alternativen zur Stadtbahn prüfen und Transparenz schaffen

werden einschließlich des Änderungsantrags der Fraktion LINKE&PIRATEN bis zur nächsten Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 23.05.2013 zurück gestellt.

Dem Magistrat
mit der Bitte um weitere Veranlassung

Wiesbaden, .04.2013

Nickel

Stadtverordnetenvorsteher

Der Magistrat
-16 -

Wiesbaden, .04.2013
in Vertretung

Dezernat IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme

Goßmann
Bürgermeister