

Zu Nr. 3 des Magistratsbeschlusses Nr. 0094 vom 31.01.2017

Stellungnahme der Kämmerei zur Sitzungsvorlage Nr. 17-V-04-0004
Vorlage „Citybahn Mainz - Wiesbaden“

Mit der Vorlage soll der Beginn zur Einrichtung einer Stadtbahn beschlossen werden. Dabei sind zunächst *Vor -und Entwurfsplanungskosten* von 3,4 Mio. € in 2017 vorgesehen.

Nach Abschluss der Vorplanung (September 2017) kann das Projekt durch die Stadtverordnetenversammlung beendet werden, wenn die Vorplanungsergebnisse dies nahelegen.

Im weiteren Ausblick lässt die Vorlage erkennen, dass die Stadt nur für die Strecke Theodor-Heuss-Brücke bis Hochschule RheinMain einen Eigenanteil in der Größenordnung von mehr als 65 Mio. € bis zum Jahre 2022 (Inbetriebnahme) aufbringen müsste (max. 12,5 % - 15 % von 149 Mio. € - Fahrweg/Strecke -; 26,5 Mio. € für Planungskosten; für Fahrzeuge rd. 20 Mio. €, *falls eine vom Land geplante Fahrzeugförderung nicht kommen sollte*; für Bürgerbeteiligung/Kommunikation 1,8 Mio. €).

Investitions-Kosten für Betriebshöfe sind in den genannten Zahlen *vermutlich* nicht enthalten, *weil die in Mainz vorhandenen Betriebshofkapazitäten genutzt werden können.*

Darüber hinaus haben die Vorstudien zur „Einführung einer Stadt in Wiesbaden“ bereits im Jahr 1999 sowie zuletzt in 2012 gezeigt, dass *unter Einbeziehung der Infrastrukturkosten der Citybahn* mit einem jährlichen *höheren ÖPNV-Defizit für den laufenden Betrieb der Stadtbahn – trotz Einsparungen von Bussen-* zu rechnen wäre. Der jährliche Fehlbetrag im Verkehrsbereich würde mit dem Ausbau der Citybahn zu Lasten des städtischen Haushalts zusätzlich erhöht.

Dem gegenzurechnen sind allerdings eingesparte Kosten durch die gleichzeitige Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Straßenraumgestaltung (Oberflächengestaltung, Straßenbeleuchtung, Möblierung etc.), die sonst ggf. später getrennt anfallen würden.

Sinnvoll erscheint es, die Vergabe von Planungsleistungen erst vorzunehmen, wenn die bereits beauftragte Kosten-Nutzen-Untersuchung (NKU) vorliegt. *In diesem Fall ist aber zur Absicherung der späteren Förderung auf besonderen Wunsch des Landes und mit Zustimmung des Bundes die gleichzeitige Durchführung von NKU und Planung erforderlich.*

Die Vorlage spricht von einer Machbarkeitsstudie, die von täglich 82.000 Fahrgästen ausgeht, davon 22.000 neu gewonnen, i. W. vom Pkw. Die Studie ist der Vorlage aber nicht beigelegt.