

Herr Gerhard und Herr Zemlin beantworten die Fragen wie folgt:

1. Fragen, die von Frau Stadträtin Möricke/Herrn Kötschau übermittelt wurden (vgl. Anlage 1).

1.1. Welche Referenzen hat Herr Zemlin für Schienenverkehrsprojekte?

Herr Zemlin hat seit 1972 mit Schienenverkehrsprojekten umfangreiche Erfahrungen unter verschiedenen Aspekten gesammelt, nämlich

- technische Weiterentwicklung,
- Richtlinienerstellung für die finanzielle Förderung,
- System- und Streckenplanung, vor allem im Rhein-Ruhr-Raum und im Rhein-Sieg-Raum,
- Erneuerung und Betrieb der Wuppertaler Schwebebahn,
- Ausbau und Betrieb des Stadtbahnsystems im Bonner Raum.

1.2. Welche Spurbreiten sind geplant und wie und wo ist der Übergang auf andere Spurbreiten vorgesehen?

Es ist die Meterspur geplant, die auch in Mainz durchgehend vorhanden ist und auch vom Rheingau-Taunus-Kreis präferiert wird. Ein Übergang auf andere Spurbreiten ist nicht geplant. Sollte auf der Aartalstrecke auch die Tourismusbahn reaktiviert werden, wird hier ein zweites Gleis daneben gelegt, so dass Meterspur und Normalspurbetrieb realisiert werden können.

1.3. Wann ist ein Beschluss aus Mainz zu dem Projekt zu erwarten?

Eine mündliche Zusage der Mainzer Stadtwerke/Mainzer Verkehrsbetriebe auf eine abgestimmte Planung und eine Beteiligung an der Projektgesellschaft liegt bereits vor. Eine schriftliche Zusage erfolgt nach der nächsten Aufsichtsratssitzung der Mainzer Stadtwerke Anfang März.

2. Frage von Frau Stadträtin Dr. Brenneis (vgl. Anlage 2):

Wo genau werden die Einsparungen im Wirtschaftsplan 2016 bei ESWE Verkehr in Höhe von 2,635 Mio. € erreicht und mit welchen Konsequenzen?

Die Verbesserungen im Wirtschaftsplan ergeben sich im Wesentlichen aus

- 2.1. Mehreinnahmen im Fahrausweisbereich durch stärkere Fahrgastzahlen-Zunahme
- 2.2. Höhere Verkaufsprovisionszahlung durch den RMV
- 2.3. Schnelleren Ersatz von Auftragsunternehmen durch eigene Fahrbedienstete
- 2.4. Auflösung von Rückstellungen, insbesondere für den Einkauf von Dieseltreibstoff

Aus den Einsparungen ergeben sich keine negativen Konsequenzen.

3. Fragen von Herrn Stadtrat Winkelmann (vgl. Anlage 3)

3.1. Finanzielle Auswirkungen sind insoweit mit der Vorlage nicht verbunden, als der Beteiligungsausschuss beschlossen hat, eine eventuelle Unterschreitung des Defizitdeckels für ESWE Verkehr dadurch nutzbar zu machen, dass ESWE Verkehr das eingesparte Geld für Attraktivierungsmaßnahmen im ÖPNV nutzen kann.

3.2. Alternativen zur Citybahn wurden geprüft, aber alle Lösungen mit größeren Bussen können die Verkehrsproblematik, vor allem im Innenstadtbereich, nicht lösen.

Ergänzende und zubringende Buslinien wird es auch nach dem Aufbau eines Stadtbahnsystems geben. Auf diesen Linien sollen baldmöglichst nach Erreichen der Serienreife vollelektrische Busse eingesetzt werden. Die Wallauer Spange kann nicht zum Vergleich herangezogen werden, weil sie kein kommunales, sondern ein DB-Projekt ist.

3.3. Es ist nie behauptet worden, dass die Citybahn alle Verkehrsprobleme löst. Sie entlastet allerdings die Innenstadt, weil sie die am stärksten belasteten Buslinien ersetzt und zusätzlich zu ca. 20.000 Autofahrer weniger pro Tag

führt.

Die Linie 6 fährt auch jetzt noch zu allen Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt, weil entsprechende E-Busse eingesetzt werden.

Wie schon in der Antwort zu Frage 3.2 erläutert, kann die Citybahn, auch wenn die erste Linie durch weitere zu einem System ausgebaut ist, nicht alle Busse ersetzen. Es wird immer Zubringer- und Ergänzungslinien geben.

- 3.4. Jede Gebietskörperschaft plant, baut und trägt die Kosten für Planung und Bau auf ihrem Gebiet selbst, also Mainz für die Mainzer Strecke. Die Bundesmittel werden für die gesamte Strecke von Hessen beantragt.
- 3.5. Für die Streckeninfrastruktur zahlt der Bund 60 % der förderfähigen Kosten, das Land Hessen 25 % eventuell sogar 27,5 %. Für die Fahrzeugförderung bereitet das Land derzeit eine Richtlinie vor. Aber selbst wenn es keine Fahrzeugförderung gäbe, entstünde für Wiesbaden nach heutiger Schätzung eine Höchstbelastung durch Planung, Streckenbau und Fahrzeugbeschaffung in Höhe von 69 Mio. €. Der in der Frage genannte Anteil der Landeshauptstadt Wiesbaden in Höhe von 150 Mio. € ist falsch. Er ergibt sich, weil fälschlich auch die Streckenabschnitte in Mainz und im Rheingau-Taunus-Kreis einbezogen wurden.
- 3.6. Die reinen Betriebskosten der Bahn sind aufgrund der geringen Personal- und Energiekosten niedriger als die der wegfallenden Busse. Ob sich überhaupt eine Defiziterhöhung ergibt, hängt von der Zuordnung der Infrastrukturkosten und der tatsächlichen Nutzerzahl der Citybahn ab.
- 3.7. Die Zahl von täglich 22.000 zusätzlichen Nutzern wurde von neutralen Experten abgeschätzt, weil im Gegensatz zu der Annahme in der Frage der Bahn zu einer Attraktivierung und Verringerung der Umsteigevorgänge führt.
- 3.8. Die der NKU vorgeschaltete Machbarkeitsstudie hat ein so deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben, dass Bund und Land überzeugt hat und zu der dringenden Bitte des Landes führte, NKU und Planung parallel durchzuführen.

3.9. Die Bürgerbeteiligung erfolgt fortlaufend während der Planung, so dass alle Vorschläge noch eingebracht werden können, bevor Festlegungen getroffen werden.

Anlage 1

Freund Christina

Von: Kötschau, Sven <Sven.Koetschau@wiesbaden.de>
Gesendet: Mittwoch, 25. Januar 2017 16:31
An: Gerhard Jörg; Zemlin Hermann; Gäfgen Frank
Cc: Dezernat IV
Betreff: Citybahn Fragen im Magistrat

Sehr geehrte Herren,

beigefügt erhalten Sie, wie im jf besprochen, die von Frau Möricke mitnotierten Fragen aus der Magistratssitzung, wir gehen davon aus, dass nach der Erinnerung durch das Magistratsbüro weitere Fragen der Fraktionen eingehen. Wir werden diese dann umgehend an Sie zur Vorbereitung weiterleiten.

Kann der Magistrat die Machbarkeitsstudie haben oder einsehen? – wurde bereits an das Magistratsbüro weitergeleitet

Welche Referenzen hat Prof. Zemlin für Schienenverkehrsprojekte?

Welche Spurbreiten sind geplant? Wie und wo ist der Übergang zu anderen Spuren geplant (insb. nach Mainz und ab Aartalbahn)?

Prof. Zemlin hat gesagt, das Projekt solle ab Mainz beginnen – (Wann) Ist ein entsprechender Beschluss der Stadt MZ zu erwarten?

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Sven Kötschau

Beteiligungsreferent

Landeshauptstadt Wiesbaden
-Der Magistrat-

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
Tel.: 0611 - 31 5334
Fax: 0611 - 31 3956

E-Mail: sven.koetschau@wiesbaden.de
Internet: www.wiesbaden.de

Diese Nachricht könnte vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Inhalte haben. In jedem Fall ist sie nur für diese Adresse bestimmt; anderen ist es also nicht gestattet, sie zu lesen, zu kopieren, zu verbreiten oder zu verwenden. Sollten Sie diese Nachricht irrtümlich erhalten haben, bitten wir Sie, sich umgehend mit uns in Verbindung zu setzen und sie umgehend von Ihrem Datenträger zu entfernen.

Anlage 2

Freund Christina

Von: Bock, Stephan <Stephan.Bock@wiesbaden.de> im Auftrag von 010400
Büro des Magistrats <Magistratsbuero@wiesbaden.de>
Gesendet: Montag, 30. Januar 2017 15:24
An: Dezernat IV; Zemlin Hermann; Gerhard Jörg
Cc: Lahr, Christian; Moser, Hilmar
Betreff: WG: Frage Citybahn

Wichtigkeit: Hoch

Guten Tag,

soeben erreichte uns noch die Frage von Frau Stadträtin Dr. Brenneis zur City Bahn (siehe unten)

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Stephan Bock
Landeshauptstadt Wiesbaden
Der Magistrat
Dezernat I - Büro des Magistrats

Leiter Büro des Magistrats
Rathaus/Schlossplatz 6
65183 Wiesbaden
Tel: 0611 - 31-3316
Fax: 0611 - 31-3907
Mail: magistratsbuero@wiesbaden.de

Von: Helga Brenneis [<mailto:HelgaBrenneis@gmx.de>]
Gesendet: Montag, 30. Januar 2017 15:21
An: 010400 Büro des Magistrats
Betreff: Frage Citybahn

Sehr geehrte Frau Mörrike,

zu 1.5: wo genau werden die Einsparungen im Wirtschaftsplan 2016 (?) bei Eswe-Verkehr von 2,635 Mio € eingespart und mit welchen Konsequenzen?

Mit vielen Grüßen
Helga Brenneis

Anlage 3

Freund Christina

Von: Zemlin Hermann
Gesendet: Montag, 30. Januar 2017 16:02
An: Freund Christina
Betreff: WG: Magistratsbeschluss 0066 vom 24. Januar 2017, Citybahn Mainz-Wiesbaden
Anlagen: 2017.01.30 Fragen zur Vorlage Citybahn.docx

Von: Bock, Stephan
Gesendet: Montag, 30. Januar 2017 16:02:06 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien
An: Zemlin Hermann; Gerhard Jörg
Cc: Pietsch, Monika
Betreff: WG: Magistratsbeschluss 0066 vom 24. Januar 2017, Citybahn Mainz-Wiesbaden

Guten Tag,

hier noch weitere Fragen zur City Bahn.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Stephan Bock
Landeshauptstadt Wiesbaden
Der Magistrat
Dezernat I - Büro des Magistrats

Leiter Büro des Magistrats
Rathaus/Schlossplatz 6
65183 Wiesbaden
Tel: 0611 - 31-3316
Fax: 0611 - 31-3907
Mail: magistratsbuero@wiesbaden.de

Von: UlrichWinkelmann@t-online.de [mailto:UlrichWinkelmann@t-online.de]
Gesendet: Montag, 30. Januar 2017 16:00
An: UlrichWinkelmann@t-online.de; Bock, Stephan; Dezernat I; Dezernat II; Dezernat III; Dezernat IV; Dezernat V; Dezernat VI; Dezernat VII; Dieter Schlempp; Dr. Brenneis; Jentsch, Dr. Doris; Dr. Reinhardt; Gaby Wolf; Gaßner; Goebel (michael.goebel@afd-hessen.de); Kaffenberger; M.Gorges@ltg.hessen.de; Nehrbass; Rentsch; Schuster; Skolik, Helga; Tomaschky-Fritz; Wolz (ivo.wolz@afd-hessen.de); 010400 Büro des Magistrats
Cc: Moser, Hilmar; Lahr, Christian
Betreff: AW: Magistratsbeschluss 0066 vom 24. Januar 2017, Citybahn Mainz-Wiesbaden

Sehr geehrter herr Bock, sehr geehrte Kollegen,

Anliegend erhalten Sie meine Fragen zur Vorlage Citybahn, die Herr Rentsch oder ich morgen in der Magistratssitzung stellen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Winkelmann

1. In der Vorlage wird angegeben: "Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind keine finanziellen Auswirkungen verbunden". Diese Angabe ist nicht richtig, da gem. Punkt 2.2 der Vorlage 3,4 Mio. € von der WVV der Projektgesellschaft zur Verfügung gestellt werden sollen. Die WVV führt also 3,4 Mio. € weniger an den Haushalt der Stadt Wiesbaden ab.

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Verlust der ESWE Verkehrsgesellschaft auf rd. 21 Mio. € begrenzt. Die Bilanz 2016 von ESWE Verkehr liegt noch nicht vor. Sollte es tatsächlich zu „Einsparungen“ gegenüber dem ursprünglichen Wirtschaftsplan gekommen sein, wird der Verlust 2016 geringer ausfallen. Entsprechend muss die Verlustübernahme der WVV ebenfalls geringer sein. Im Endeffekt bedeutet dies, dass die WVV eigentlich ca. 3 Mio. € mehr an den städtischen Haushalt abführen kann, was den Kämmerer und die Stadtverordnetenversammlung sehr freuen würde. Wenn man jetzt eine noch nicht festgestellte „Einsparung“ gleich wieder als Kapitaleinlage durch die WVV der ESWE Verkehr zur Verfügung stellt, ist dies nach meiner Meinung eine Umgehung des Stadtverordneten-Beschlusses und auch juristisch bedenklich, da es nicht Aufgabe der WVV ist, Kapitaleinlagen an Tochtergesellschaften zu zahlen. Wer hat diese Kapitaleinlage beschlossen? Werden die Gesamt-Planungskosten von 29 Mio. € genauso finanziert ?

2. Alternativen wurden in der Vorlage nicht geprüft. Die Vorlage „Bau einer Straßenbahnlinie“ ist also „alternativlos“. Es gibt zu jedem Projekt Alternativen!

Die Ziele der Vorlage „Verbesserung der Luftqualität“ und „Beschleunigung des ÖPNV“ lassen sich durch alternative, vor allem auch billigere Maßnahmen erreichen – ohne dass man die halbe Innenstadt umgraben muss, um Schienen für eine Straßenbahnlinie zu verlegen, z.B. 100 Elektrobusse mit besserer Auswirkung auf die Luftqualität kosten ca. 50 Mio. €; die Bevorrechtigung durch weitere Einrichtung von Busspuren und deren Überwachung, Überholmöglichkeiten bei Haltestellen, Bevorrechtigung auf der Streckenführung von der Friedrichstraße in die Bleichstraße. Dies sind nur wenige Beispiele von nicht geprüften Alternativen. Hat die Wallauer Spange einen größeren Kosten-/Nutzenfaktor als die Citybahn?

3. Die Vorlage ist eine Mogelpackung!

Es wird der Eindruck erweckt, dass mit dem Bau einer Straßenbahnlinie über 12 km Länge, die gesamten ÖPNV Probleme Wiesbadens gelöst werden können.

Diese jetzt zu planende einzige Straßenbahnlinie soll die angeblich überlastete Buslinie 6 teilweise ersetzen - vom Hochkreisel in Kastel bis zur Fachhochschule. Angeblich dient der Bau vor allem der Kapazitätserweiterung auf der Linie 6. Dem widerspricht die vorgenommene Taktreduzierung dieser Linie auf 10 Minuten (bisher 7,5 Minuten). Die Linie ist offensichtlich nicht überlastet.

Was ist mit den anderen ca. 41 Buslinien, die eine Gesamtnetzlänge von 650 km haben, wie wird auf denen die Kapazität durch den Bau der Bahn verbessert?

Stehen die Buslinien vom Osten 7,23,24 oder von Biebrich 4,14 oder Schierstein nicht auch im Stau? Wie werden die Staus auf diesen Linien durch den Bau der Bahn beseitigt?

4. Herr Zemlin hat angegeben, die Bahn von Mainz aus zu bauen. Warum sieht die Ausschreibung den Bau von Mainz Hbf bis Brückenkopf Kastel nicht vor?

Beteiligt sich die Stadt Mainz an den Kosten?

Sind die Fördermittel des Bundes/Landes von der Landesregierung Rheinland-Pfalz beantragt?

Ich habe noch genau die Kurier Schlagzeile bei der Hinnerger-Stadtbahn in Erinnerung als klar wurde, Mainz will die Stadtbahn 2001 nicht: „Dann fahren wir eben nach Kostheim“. Gibt es jetzt auch derartige Alternativen falls Mainz sich nicht beteiligt?

Seriös wäre es, dass man erst Geld für Planungen ausgibt, wenn ein verbindlicher Beschluss des Mainzer Stadtparlaments vorliegt.

5. Ebenso wäre die unabdingbare Voraussetzung für eine Vergabe von Planungsleistungen, wenn man wüsste wie hoch die Fördermittel von Bund und Land wären bzw. der städt. Anteil. Die Gesamtkosten (Stand Dezember 2016) betragen lt. Ausschreibung 446 Mio. €. Der städt. Anteil beträgt voraussichtlich mindestens 150 Mio. €. Wie soll dieser finanziert werden? Es geht nicht um den Bau eines öffentlichen Toilettenhäuschens, sondern um eine Entscheidung von ca. ½ Milliarde €.

6. Folgekosten: In der Stellungnahme der Kämmerei sind die Folgekosten problematisiert. Eine Aussage über die Höhe wird jedoch nicht getroffen. Wie hoch erwartet ESWE Verkehr die Zunahme des jährlichen Defizites von derzeit ca. 21 Mio. €? Welche Einsparungen sollen durch den Wegfall von Buslinien realisiert werden und welche Linien sind davon betroffen?

7. Worauf stützt sich die Annahme täglich 22.000 Nutzer zu gewinnen, wenn durch den Wegfall von Haltestellen und dadurch bedingt häufigeres Umsteigen sich die Reisezeiten der Nutzer durch den Bau der Bahn erhöhen? Fakt bei Mainzelbahn.

8. In der Stellungnahme der Kämmerei ist die Feststellung: Sinnvoll erscheint es, die Vergabe von Planungsleistungen erst vorzunehmen, wenn die beauftragte NKU vorliegt. Meiner Meinung nach ist neben der Vorlage der NKU Voraussetzung für die Vergabe von Planungsleistungen zumindest die Klärung des städtischen Anteils und dessen Finanzierung. Die Planungskosten von insgesamt 29 Mio. € gehen vollständig zu Lasten des städtischen Haushaltes. Es sind verlorene Ausgaben wenn die Citybahn – aus welchen Gründen auch immer – nicht realisiert wird.

9. Bürgerbeteiligung: Eine Bürgerbeteiligung muss vor der Vergabe von Planungsleistungen erfolgen! Was können die Bürger noch entscheiden, wenn die Planung bereits erfolgt ist! Im Interview mit dem Merkurist hat Herr Zemlin ausgeführt, dass die Bürgerbeteiligung nur noch auf die Streckenführung/Lage der Haltestellen der Citybahn durchgeführt werden soll. Nach unserer Meinung muss eine Bürgerbeteiligung auch die Frage umfassen, ob die Bürger überhaupt den Bau einer Stadtbahn befürworten. Dies geht aus der Vorlage nicht hervor.