



Die Stadtverordnetenversammlung  
- Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr -

## Tagesordnung II Punkt 10 der öffentlichen Sitzung am 7. November 2017

Vorlagen-Nr. 17-V-05-0008

### Projektstudie Emissionsfreier ÖPNV in Wiesbaden

---

#### Beschluss Nr. 0209

Die Stadtverordnetenversammlung wolle beschließen:

Von der durch die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH bei der Unternehmensberatung Benz + Walter GmbH, Wiesbaden in Auftrag gegebene Projektstudie „Emissionsfreier ÖPNV in Wiesbaden“ *wird* Kenntnis *genommen*. Diese Projektstudie kommt für den angesetzten Betrachtungszeitraum 2017-2046 zusammenfassend zu den folgenden Ergebnissen:

- Der Nettobarwert des emissionsfreien Szenarios ohne die CityBahn („O“) liegt um € 226,7 Mio. negativer als der von Szenario „M 1“ (bei Annahme einer 50% Förderung der Straßenbahnfahrzeuge)
- Im Vergleich mit Szenario „M 1“ ist der Nettobarwert in Szenario „M 2“ um € 299,6 Mio. positiver. Da der Nettobarwert von Szenario „M 2“ allerdings die Investitionen in die CityBahn nicht enthält, ist für die Stadt Wiesbaden in Bezug auf die Bewertung der finanziellen Gesamtauswirkungen der Vergleich von Szenario „M 1“ (220 E-Busse mit CityBahn - jeweils vollständig) mit Szenario „O“ (250 E-Busse ohne CityBahn) relevant.
- Das Szenario „M 2“ ist für die ESWE Verkehr relevanter, wenn nur der Betrieb der CityBahn für das Wiesbadener Stadtgebiet berücksichtigt werden würde.
- In Szenario „M 1“ ergibt sich, bei einer Projektion auf den 30-jährigen Zeitraum von 2017 - 2046, ein Ø Eigenfinanzierungsgrad des ÖPNV in Wiesbaden von 63,2%.
- In Szenario „O“ (250 E-Busse ohne CityBahn) ergibt sich im Vergleich mit 55,4% ein schlechterer Ø Eigenfinanzierungsgrad.
- Vor allem bei den Szenarien mit der CityBahn ergeben sich bei den Betriebskosten noch Optimierungspotenziale, die zu einer Verschlankung der Kostenstrukturen führen können. Eigenfinanzierungsgrade um 60% sind im ÖPNV üblich, da dieser immer auf öffentliche Mittel für die Aufrechterhaltung des Betriebs angewiesen ist.
- Anzumerken ist insgesamt, dass sich die bisherigen Planungen und auch verfügbaren Zahlen für die Szenarien noch auf einer groben Planungsebene befanden und diese im weiteren Planungsfortschritt entsprechend verfeinert bzw. ergänzt werden müssen. Dazu wurden über einen Gesamtzeitraum von 30 Jahren nicht nur die aktuell anstehenden Investitionen in die E-Busse bzw. alle Säulen des 4-Säulen-Modells der ESWE Verkehr einbezogen, sondern auch mehrere Wiederbeschaffungszyklen. Dies war allein bei der CityBahn im einbezogenen Zeitraum nicht notwendig. Um den Gesamtzeitraum von 30 Jahren erfassen zu können, waren auch Annahmen notwendig, die im Laufe der Projektfortentwicklung auch noch Verbesserungspotenzial haben.

- Die angesetzten Fördersummen basieren auf schriftlichen Auskünften bzw. vorliegenden Förderbescheiden (für bisher 35 + 1 E-Bus). Bei E-Bussen und E-Hilfsfahrzeugen etc. wurden 40% der Mehrkosten zum Dieselfahrzeugpreis angesetzt. 40% der Gesamtkosten wurden für die Ladeinfrastruktur bzw. die notwendigen Schulungen angesetzt.
- Angesetzt wurden die auf Wiesbaden entfallenden Investitionen (Capex), Betriebskosten (Opex) und Einnahmen. Die auf Mainz (bzw. ggf. den Rheingau-Taunus- Kreis) entfallenden Teile sind nicht Teil der Ergebnisse der jeweiligen Szenarien.
- Weitere Beantragungen aus Mitteln des Bundes und des Landes Hessen sind auf dem Weg bzw. in Ausarbeitung.
- Bei der CityBahn ist von einer Förderung von insgesamt 87,5% durch den Bund (60%) und das Land Hessen (27,5%) auszugehen, wenn die separat erfolgende Nutzen-Kosten-Untersuchung zu einem Ergebnis  $> 1$  kommt.
- Mit der CityBahn ist auch von erheblichen Einnahmensteigerungen durch eine erhöhte Attraktivität des ÖPNV auszugehen. Obwohl andernorts beim Ersatz von Busverkehren durch Schienegebundenen ÖPNV auch 100% Steigerungen der Nutzerzahlen möglich sind und somit ein erhebliches Einnahmensteigerungspotenzial besteht, wurden bisher nur die konservativen Nutzerzuwächse aus der Machbarkeitsstudie zur CityBahn angesetzt.
- Auch die sonstigen positiven Effekte eines erhöhten Fahrgastaufkommens z.B. durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten mit der CityBahn wurden nicht betrachtet. Dies würde das Gesamtergebnis jeweils verbessern.
- Völlig ohne Ansatz bei der erfolgten betriebswirtschaftlichen Betrachtung blieben Auswirkungen der Entlastung des Straßenverkehrs, der notwendigen Instandsetzung des öffentlichen Straßennetzes durch den Betrieb schwerer Busse, Folgen der Luftverbesserung etc.

Weiterhin wird von dem ergänzenden Verweis auf die Anlage zur Vorlage, S. 1 bis 7, Kenntnis genommen

(antragsgemäß Magistrat 01.11.2017 BP 0731)

## Tagesordnung II

Wiesbaden, .11.2017

Kessler  
Vorsitzender