



über ^{Ca 24/6}
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

Stadtrat Andreas Kowol

an den Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

15. Juni 2018

Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) CityBahn
mit der Beschluss-Nr. 0232 (Vorlagen-Nr. 17-F-05-0040)
- Antrag der Stadtverordnetenfraktion der FDP 5.12.2017 -

Der Magistrat (Dezernat IV/ESWE Verkehr) wurde in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 16. Februar 2017 mit Beschluss Nr. 0069 (17-V-04-0004) beauftragt, die Machbarkeitsstudie sowie sämtliche dieser zu Grunde liegenden Studien und Gutachten zum Vorhaben Citybahn „Bad Schwalbach - Wiesbaden - Mainz“ im Detail sowie mit allen möglichen und geprüften Alternativen im Detail vorzulegen. Zahlen, Fakten, (Verkehrs-) Modelle, Prognosen, Berechnungen etc. sowie die Verkehrszellencharakteristik, die als Grundlage für das standardisierte Bewertungsverfahren herangezogen sind, ebenfalls vorzulegen.

Der Ausschuss wolle beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. die in Beschluss Nr. 0069 benannten Zahlen und Auskünfte den Fraktionen unverzüglich und vollständig zur Verfügung stellen.
2. insbesondere folgende Informationen und Daten des Standardisierten Bewertungsverfahrens den Fraktionen zur Verfügung stellen:
 - a. die Aufwendungen für den Kapitalsdienst,
 - b. die Kosten zum Erwerb von noch benötigten Grundstücken,
 - c. die Kosten zur etwaigen Entschädigung von Grundlasten,
 - d. die Kosten zur Verlegung von Anlagen Dritter (Leitungsverlegungen, Anpassungen von Straßenquerschnitten, Verlegung von Straßen und Wege, Wiederherstellung von Straßenoberflächen),
 - e. die Unfallfolgekosten,
 - f. die Investitionen für Lärmvorsorgemaßnahmen,
 - g. die Investitionen in Brandschutzeinrichtungen,
 - h. die Investitionen zur Herstellung des barrierefreien Zugangs,

- i. die Personalkosten (Fahrpersonal, Kontroll- und Sicherheitspersonal, örtliche Personal), sowie deren Entwicklung vor dem Hintergrund der wegfallenden Busfahrerstellen,
- j. die detaillierten Berechnungen der Reisezeitgewinne (Schüler/Erwachsene)
- k. die Abschätzung der künftigen Nachfrageentwicklung für den Betrachtungszeitraum von 30 Jahren sowie
- l. die Analyse der Parkplatzverfügbarkeit nach Verkehrszellen.

Beschluss Nr. 0232

Der Magistrat wird gebeten,

1. die in Beschluss Nr. 0069 benannten Zahlen und Auskünfte den Fraktionen unverzüglich und vollständig zur Verfügung stellen.
 2. insbesondere folgende Informationen und Daten des Standardisierten Bewertungsverfahrens den Fraktionen zur Verfügung stellen, sofern sie zum jetzigen Zeitpunkt bzw. in absehbarer Zeit sinnvoll erhoben werden können:
 - a. die Aufwendungen für den Kapitaldienst,
 - b. die Kosten zum Erwerb von noch benötigten Grundstücken,
 - c. die Kosten zur etwaigen Entschädigung von Grundlasten,
 - d. die Kosten zur Verlegung von Anlagen Dritter (Leitungsverlegungen, Anpassungen von Straßenquerschnitten, Verlegung von Straßen und Wege, Wiederherstellung von Straßenoberflächen),
 - e. die Unfallfolgekosten,
 - f. die Investitionen für Lärmvorsorgemaßnahmen,
 - g. die Investitionen in Brandschutzeinrichtungen,
 - h. die Investitionen zur Herstellung des barrierefreien Zugangs,
 - i. die Personalkosten (Fahrpersonal, Kontroll- und Sicherheitspersonal, örtliche Personal), sowie deren Entwicklung vor dem Hintergrund der wegfallenden Busfahrerstellen,
 - j. die detaillierten Berechnungen der Reisezeitgewinne (Schüler/Erwachsene)
 - k. die Abschätzung der künftigen Nachfrageentwicklung für den Betrachtungszeitraum von 30 Jahren sowie
 - l. die Analyse der Parkplatzverfügbarkeit nach Verkehrszellen.
-

Den Antrag beantworte ich wie folgt:

Die Standardisierte Bewertung zur CityBahn ist derzeit in Bearbeitung. Dies ist ein laufender Prozess, in dem sich kontinuierlich noch Änderungen an den konzeptionellen Ansätzen und den Eingangsdaten ergeben.

Die im Folgenden dargestellten Informationen beziehen sich auf den am 12.12.2017 vorgestellten Zwischenstand der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

- a) Aufwendungen für den Kapitaldienst
Die Aufwendungen für den Kapitaldienst (Mitfall) belaufen sich auf 9,3 Mio. Euro pro Jahr.
- b) Kosten zum Erwerb benötigter Grundstücke
- c) Kosten zur Entschädigung etwaiger Grundlasten
- d) Kosten zur Verlegung Anlagen Dritter
- f) Investitionen für Lärmvorsorgemaßnahmen
- g) Investitionen in Brandschutzeinrichtungen
- h) Investitionen zur Herstellung des barrierefreien Zugangs

Die Kostenschätzung (Stand 12.12.2017) ist nachfolgend dargestellt.

Die Kostentabelle enthält alle bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu berücksichtigenden Investitionen (inkl. Punkte b-d, f-h).

Kostenstand:		2016 (Netto)
		Gesamtkosten [T€]
A	Verkehrsweg ÖV	
1	Grunderwerb	3.934
2	ÖV-Trassen (Erdkörper)	0
2.1	Bahntrassen in Bahnhöfen	0
2.2	Bahntrassen auf freier Strecke	16.187
3	Entwässerung des Baukörpers	6.054
5	Stützmauern aus Beton	6.037
7	Bahnübergänge	0
7.1	Erdkörper	1.886
7.2	Technische Sicherung	12.845
8	Brücken, Bahnsteigüber- und -unterführungen	0
8.1	Massivbau	4.374
8.2	Stahl	1.116
9	Bahnoberbau	0
9.1	Gleise (Schotteroberbau)	9.048
9.2	Gleise (Feste Fahrbahn)	13.701
9.3	Rasengleis	20.529
9.4	Weichen	9.353
11	Betriebs-, Verkehrs- und Sozialgebäude	2.312
12	Bahnsteigbedachungen	0
12.2	Stahl	476

13	Haltestellen (Wartehäuschen, Wetterschutz)	2.127
14	Haltestellenzubehör (Sitzbänke, Vitrinen, Sonstiges)	781
15	Bahnsteige und Rampen	7.626
16	Wasser- und sonstige Versorgungsleitungen, Entwässerungsleitungen	1.042
17	Stellwerks- und Blockeinrichtungen	2.108
18	Signale, elektr. Antriebe, Gleisfreimeldeeinrichtungen	6.352
19	Kabel (Signal-, Fernmelde-, Starkstromkabel)	4.442
20	Fernmeldeanlagen, RBL-Anlagen	3.611
21	Fahr- und Speiseleitungen (incl. Masten)	29.218
22	Umformerwerke, Unterwerke (elektr./maschineller Teil)	9.810
23	50 Hz - Anlagen (Lichtversorgungsnetz, Außenbeleuchtung)	2.989
24	Maschinenartige Anlagen (Aufzüge usw.)	0
26	Lärmschutzwände und -fenster	6.658
27	Verkaufsautomaten	2.578
50	Ersatzloser Rückbau (Rückbau für neue Bahntrasse)	3.661
B	Anlagen Dritter	
51	Landschaftspflegerische Maßnahmen	7.950
52	Leitungsverlegungen (Sparten Dritter)	37.370
53	Straßenbauarbeiten	32.459
54	Straßenbrücken	
	SUMME	268.634

Kostenschätzung CityBahn, Stand 12.12.2017

Anmerkung: Punkt 9.1 „Gleise (Schotteroberbau)“ bezieht sich auf den Streckenabschnitt der Aartalbahntrasse.

e) Unfallfolgekosten

Im Saldo beläuft sich der Nutzen aus vermiedenen Unfallschäden auf 1,5 Mio. Euro im Jahr.

i) Personalkosten (Fahrpersonal, Kontroll- und Sicherheitspersonal)

Die Einsparungen bei den Personalkosten belaufen sich auf 2,3 Mio. Euro pro Jahr. Darin sind gemäß Standardisierter Bewertung Version 2016 anteilig Personalkosten für Kontroll- und Sicherheitspersonal sowie Leitstellenpersonal enthalten.

j) Reisezeitgewinne

Die Reisezeit sinkt um rund 3.000 Stunden pro Werktag. Davon entfallen ca. 8% auf Reisezeiteinsparungen bei Schülern. Insgesamt resultiert daraus ein Nutzen von 6,2 Millionen Euro im Jahr. Der bundeseinheitliche Wert für die Berechnungsgrundlage sieht 7,10 €/h für Erwachsene (300 Tage) und Schüler (250 Tage) vor.

k) Abschätzung der künftigen Nachfragentwicklung

Gemäß Berechnungsvorschrift Version 2016 ist ein Prognosezeitraum bis 2030 zu betrachten.

Die Nachfragedaten für die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur CityBahn basieren auf dem Nachfragemodell der Stadt Wiesbaden. Das Modell wird aktuell für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufgestellt. Dabei wird zunächst der heutige Verkehrsnachfrage-Zustand eines durchschnittlichen Werktags simuliert. Die Simulation wird anhand von Daten aus Verkehrszählungen untermauert und geeicht. In einem weiteren Schritt wird die wahrscheinliche Entwicklung der

Verkehrsnachfrage bis zum Prognosejahr 2030 simuliert. Grundlage für die Nachfragefortschreibung für die Stadt Wiesbaden ist die vorliegende kleinräumige Bevölkerungsprognose der Stadt Wiesbaden (vgl. Wiesbadener Stadtanalysen: Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Stadt Wiesbaden, Juni 2017).

Diese Bevölkerungsfortschreibung und auch die Annahmen zur Arbeitsplatzentwicklung werden in der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur CityBahn grundsätzlich genauso unterstellt wie im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wiesbaden.

Im Betrachtungszeitraum der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016 bis 2030 wächst die Bevölkerungszahl demnach jährlich um etwa 0,3 Prozent. Das Wachstum im Zeitraum 2016 bis 2030 beträgt insgesamt rund 6 Prozent. Für die Arbeitsplatzzahl wird von einem etwa vergleichbaren Wachstum ausgegangen (+ 5 Prozent). Ähnliche Wachstumsraten verzeichnen auch die Städte Mainz und Taunusstein.

Zusammenfassung der wichtigsten Strukturdaten und Verkehrskenngrößen 2030 (Berechnungen zum Ohnefall 2030, VEP Wiesbaden, Stand 2017)

- + 20.000 Pkw-Fahrten pro Tag in Wiesbaden
- + 13 % Verkehrsaufkommen zwischen Wiesbaden und Mainz
- + 10 % Fahrgäste im Busverkehr

Die Arbeiten des VEP Wiesbaden laufen noch und werden eventuell in 2018 abgeschlossen. Die genannten Verkehrskenngrößen sind deshalb vorläufig und werden sich im Bearbeitungsverlauf voraussichtlich noch ändern.

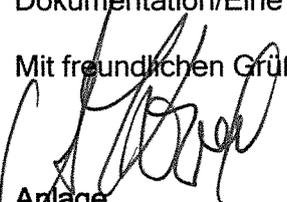
I) Analyse der Parkplatzverfügbarkeiten

Für Wiesbaden ist ein Konzept zum Parkraummanagement beschlossen und in Vorbereitung. Zum heutigen Zeitpunkt liegen jedoch keine Änderungsplanungen vor, die konkret genug sind, dass sie in die Standardisierte Bewertung einfließen könnten.

Die Annahmen zu den Parkplatzverfügbarkeiten in Wiesbaden wurden deshalb aus der Standardisierten Bewertung Stadtbahn Wiesbaden, 2012 übernommen. Die Annahmen beziehen sich auf den heutigen Zustand und gelten auch für das Prognosejahr 2030.

Zusätzliche, ergänzende Informationen sind in der beigefügten Broschüre „NKU-Dokumentation/Eine Investition mit hoher Rendite“ aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage

Broschüre NKU-Dokumentation