

FO 10400 26. Aug. 2019

LANDESHAUPTSTADT



über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

M 10.8 118 602

über
Magistrat

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin
Christa Gabriel

an die LKR&ULW-Fraktion

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

10. August 2019

Anfrage der LKR&ULW-Fraktion vom 15.05.2019, Nr. 137/2019 nach § 45 der
Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr.: 19-V-05-0019

Anfrage:
Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) CityBahn

Die von der CityBahn veröffentlichte NKU, basierend auf der Streckenführung durch die Kasteler Straße und über den Bahnhof Wiesbaden Ost, geht von einem NKU-Quotienten von 1,5 aus. Dieser Wert besagt, dass jeder für die Realisierung der CityBahn eingesetzte Euro eine volkswirtschaftliche Rendite von 50 Prozent erbringt.

Für die aktuelle Strecke über Biebrich allerdings wurde noch keine NKU veröffentlicht. Tendenziell dürfte der Faktor schlechter sein, da der Fahrweg weiter ist und damit höhere Kosten entstehen. Auch der zuvor angenommene Reisezeitgewinn von durchschnittlich 36 Sekunden dürfte dann nur minimal sein, falls überhaupt noch vorhanden. Reisezeitgewinne könnten nur noch durch den Wegfall von Haltestellen erzielt werden, wie beispielsweise der Robert-Krekel-Anlage. Sollte der NKU-Faktor unter 1 sinken, bedeutete das das Ende des Projektes, denn die Kosten würden dessen Nutzen übersteigen und damit den Bau der CityBahn nicht förderwürdig machen.

Vor diesem Hintergrund befragen wir den Magistrat zu folgenden drei Punkten:

1. Die veröffentlichte NKU der CityBahn geht noch von einer inzwischen verworfenen Linienführung über den Bahnhof Wiesbaden Ost aus, welches Kosten-Nutzen-Verhältnis würde sich für die aktuelle Planungsvariante über Biebricher Allee und durch Biebrich ergeben?

2. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergäbe sich, wenn dort alle bisherigen Haltestellen beibehalten würden?

3. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergäbe sich, wenn wenigstens die meistfrequentierte Haltestelle in Biebrich „Robert-Krekel-Anlage“ und die Haltestelle „Theodor-Heuss-Ring“, bei der viele Schüler des Gymnasiums Am Mosbacher Berg ein- und aussteigen, beibehalten würden?

Berichtstext des Dezernates V:

Auf Grund der noch ausstehenden Finalisierung der Streckenführung ist es nicht zielführend, kontinuierlich neue Zwischenergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu berechnen.

Die Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung werden jedoch bei allen Änderungen an der ursprünglichen Planung stets berücksichtigt. Grundsätzlich gilt, dass keine Änderungen vorgenommen werden, die zu einer deutlichen Verschlechterung des NKU-Ergebnisses führen. Auch für die Variante über Biebrich Rheinufer gehen wir davon aus, dass der Nutzen und die Kosten im angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Die Reisezeitverhältnisse im Gesamtnetz sind im Vergleich zu der ursprünglichen Variante über Wiesbaden Ost zwar etwas anders, der Stadtteil Biebrich profitiert jedoch deutlich stärker als im Ursprungskonzept.

Eine endgültige NKU wird, wie vom BMVi vorgeschrieben, nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses erarbeitet und mit den übrigen Unterlagen zur Förderung über das Land Hessen beim BMVi eingereicht.

Diese endgültige NKU wird selbstverständlich auch der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'C. B. H. M. P.', written in a cursive script.