

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 24.04.2013**

betreffend Stadtbahn Wiesbaden

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist zentraler Bildungs-, Arbeits- und Verwaltungsstandort sowie Einkaufs-, Kultur- und Freizeitzentrum für das Umland. Täglich durchqueren Tausende von Pendlern die Stadt in Richtung Rhein-Main und zurück und wachsende Einwohnerzahlen sorgen schon jetzt dafür, dass das Bussystem an seine Grenzen gelangt. Die Umsetzung des Projekts "Stadtbahn" kann die Verkehrsbelastung sowie die Lärm- und Abgas-Emissionen reduzieren, dazu beitragen die Region an die Innenstadt anzubinden sowie die Stadtteile miteinander zu verknüpfen. Weniger Staus, ein schnelleres und entspannteres Ankommen von A nach B stehen für eine nachhaltige Nahverkehrsgestaltung und sind für die Zukunftsfähigkeit Wiesbadens, besonders im Zusammenhang auf die kommende EU-Grenzwertverschärfung, unumgänglich.

Verkehrsminister Florian Rentsch hat sich presseöffentlich dahin gehend geäußert, dass das Vorhaben "Stadtbahn" keine Zukunft habe, da die Nutzen-Kosten-Untersuchung erhebliche Mängel aufweise und auf der Prioritätenliste ganz weit hinten stehe. Laut des Pressesprechers sei dies allerdings keine per Verwaltungsbeschluss bestehende Prioritätenliste, sondern der Begriff sei im übertragenen Sinne gemeint.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Bei dem geplanten Vorhaben Stadtbahn Wiesbaden gibt es neben offenen Fragen zur NKU Klärungsbedarf, ob der Systemwechsel vom Bus zur Stadtbahn die einzig geeignete und wirtschaftlichste Lösung der Verkehrsprobleme für die Stadt Wiesbaden darstellt. Die offene Frage der Systemalternativen zu einem schienengebundenen Verkehrsmittel sind vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen und sparsamen Umgang mit öffentlichen Haushaltsmitteln von besonderer Bedeutung.

Da das GVFG-Bundesprogramm nach derzeitiger Rechtslage 2019 auslaufen wird, ist es für das Land von entscheidender Bedeutung, zu priorisieren, welche hessischen ÖPNV-Projekte bis dahin mit Finanzhilfen des Bundes gefördert werden sollen. Die verschiedenen Großprojekte zum Ausbau der S-Bahn RheinMain sowie die Regionaltangente West, die alle auch Gegenstand des mit der DB Netz AG und der Stadt Frankfurt vereinbarten Projektes Frankfurt RheinMain plus sind, genießen hohe Priorität. All diese Projekte sind planerisch weit fortgeschritten. Angesichts der Unsicherheit über eine Weiterführung des GVFG-Bundesprogramms und der bundesweiten Projektkonkurrenz steht zu befürchten, dass schon diese Vorhaben nicht in vollem Umfang vom Bund finanziert werden können. Für ein zusätzliches Großprojekt "Stadtbahn Wiesbaden" besteht vor diesem Hintergrund aktuell keine Finanzierungsperspektive.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche hessischen ÖPNV Projekte wurden seit 2009 zum GVFG Bundesprogramm angemeldet?

Insgesamt wurden seit 2009 zwei Vorhaben für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm vom Land angemeldet. Die "Regionaltangente West (RTW)" wurde im Juli 2009 und das Vorhaben der Stadt Frankfurt "Stadtbahnerschließung Europaviertel" wurde im September 2012 in die Kategorie "C" des GVFG-Bundesprogramms bedingt aufgenommen.

Frage 2. Welche Reihenfolge haben die angemeldeten ÖPNV Projekte in der von Herrn Minister Rentsch genannten Prioritätenliste?

Allein für Hessen ergibt sich für die angemeldeten Vorhaben ein Mittelbedarf von rund einer Mrd. € aus dem GVFG-Bundesprogramm. Dabei handelt es sich um verschiedene Großprojekte zum Ausbau der S-Bahn RheinMain sowie die Regionaltangente West, die alle auch Gegenstand des mit der DB Netz AG und der Stadt Frankfurt vereinbarten Projektes Frankfurt RheinMain plus sind. Auch der hessische Anteil am Ausbau des 2. Bauabschnitts der S-Bahn Rhein-Neckar ist hier zu erwähnen. Darüber hinaus ist der Ausbau der Stadtbahn zum Europaviertel in Frankfurt seit längerem im GVFG-Bundesprogramm bedingt aufgenommen. All diese Projekte sind planerisch weiter fortgeschritten als die Stadtbahn Wiesbaden und genießen daher oberste Priorität des Landes. Angesichts der Unsicherheit über eine Weiterführung des GVFG-Bundesprogramms und der bundesweiten Projektkonkurrenz steht zu befürchten, dass schon diese Vorhaben nicht in vollem Umfang finanziert werden können.

Frage 3. Nach welchen Bewertungskriterien erfolgte die Priorisierung?

Bei einer notwendigen Priorisierung wird der Stand des Baurechtsverfahrens und die regionale bzw. überregionale Bedeutung des Vorhabens in Hessen berücksichtigt. Außerdem kommt es selbstverständlich darauf an, ob ein Projekt überhaupt sinnvoll ist.

Frage 4. Welche Bedeutung hat das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Priorisierung?

Vorraussetzung für eine Anmeldungen zum GVFG-Bundesprogramm ist der nachgewiesene positive volkswirtschaftliche Nutzen einer ÖPNV-Maßnahme. Der sogenannte Nutzen-Kosten-Indikator muss als Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) größer 1 sein. Mit dem Nachweis ist die haushaltsrechtliche Voraussetzung für die Förderung mit öffentlichen Mitteln bei Bund und Land gegeben.

Frage 5. Ist die Stadtbahn Wiesbaden vom Land Hessen zum GVFG Bundesprogramm angemeldet worden?

Eine Anmeldung der Stadtbahn Wiesbaden für das GVFG Bundesprogramm ist bisher nicht erfolgt. Der Antrag der Stadt Wiesbaden auf Anmeldung des Vorhabens zum GVFG-Bundesprogramm ist bei der Fachbehörde HessenMobil am 27.05.2013 eingegangen. Über den Antrag kann erst nach Prüfung der Antragsunterlagen und nach Klärung der offenen Fragen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) entschieden werden. Momentan sieht die Landesregierung eine Anmeldung der Stadtbahn sehr skeptisch. Die Stadt hat bisher nicht überzeugend dargelegt, dass der Bau der Stadtbahn vorteilhaft ist.

Frage 6. Woraus bestehen die von Staatsminister Rentsch angedeuteten Mängel an der NKU bei der Stadtbahn Wiesbaden?

Bei einer Investition von über 123 Mio. € wurden die Systemalternativen zu einem schienengebundenen Verkehrsmittel nicht ausreichend geprüft. Der Nachweis, warum die städtebaulich problematische und betrieblich unflexible Einführung einer Stadtbahn die einzig geeignete und wirtschaftlichste Lösung der Verkehrsprobleme in Wiesbaden sein soll, wurde nicht geführt.

Frage 7. Sind diese Mängel, auf die Herr Staatsminister Rentsch hingewiesen hat, identisch mit der fachlichen Bewertung des Projektes durch Hessen Mobil?

Neben den fachlichen Fragen, Anmerkungen und Hinweisen von der Fachbehörde Hessen Mobil, hat Herr Staatsminister Rentsch die Frage der Systemalternativen betont.

Frage 8. Wann und wo wird die fachliche Bewertung der NKU für die Stadtbahn Wiesbaden der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt?

Die Prüfung der NKU ist Teil eines behördeninternen Vorgangs, dessen Veröffentlichung prinzipiell vom Land nicht vorgesehen ist. Das Ergebnis der Prüfung wird von der Fachbehörde mit den Hinweisen auf die anschließende Planung und das weitere Verfahren dem Vorhabensträger zugeleitet. Der Stadt Wiesbaden bleibt es daher überlassen, inwieweit sie die Ergebnisse der Prüfung öffentlich zugänglich macht.

Frage 9. Gibt es außer der Stadt Wiesbaden eine weitere Hauptstadt, in der kein Straßenbahnsystem zur Verfügung steht?

Die Landeshauptstadt Kiel verfügt ebenfalls über kein Straßenbahnsystem. Die Straßenbahn wurde 1985 eingestellt.

Frage 10. Waren die presseöffentlichen Äußerungen von Staatsminister Rentsch zur Stadtbahn Wiesbaden fachlich oder persönlich motiviert?

Die presseöffentlichen Äußerungen von Staatsminister Rentsch waren fachlich motiviert. Da das GVFG-Bundesprogramm 2019 ausläuft, die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ungeklärt ist und die Folgekostenrechnung ein jährliches Defizit des Straßenbahnbetriebs in Millionenhöhe aufweist, kämen durch das Vorhaben unkalkulierbare Risiken auf die Stadt zu.

Wiesbaden, 13. Juni 2013

Florian Rentsch