

Anmerkungen zur NKU RTW 2019

Vorbemerkung:

Die NKU von Intraplan (Datum 15.05.2019) vergleicht den Mitfall mit dem Ohnefall. Weitere Alternativen werden nicht bewertet. Es bleibt diesbezüglich also bei dem oberflächlichen und nicht veröffentlichten Systemvergleich aus dem Jahr 1996. Grundsätzlich sind die auf die Kapazität bezogenen Kosten einer Zweisystembahn höher als die einer Eisenbahn. Aus dem Foliensatz sind Details nicht zu entnehmen. Das betrifft z.B.

- die Einteilung der Verkehrszellen und deren Zuordnung zu den Stationen,
- der Ansatz der Einheitspreise und Mengen,
- die Ausstattung der Stationen oder Fahrzeuge mit Toiletten als Bestandteil der Barrierefreiheit.

Im Einzelnen:

Folie 3:

Die Haltezeit der RTW2 an Sossenheim Dunant-Siedlung beträgt 4,4 Minuten. Dies ist der Flügelung (Aufteilung) bzw. der Zusammenführung der beiden Zugteile Bad Soden und Nordwestzentrum geschuldet und führt vor oder/und nach der Station zu einem Stolpertakt (nicht exakt 15 Minuten). Nach der Aktualisierung der Richtlinie 402.0202 "Trassenanmeldungen" mit Inkraftsetzungsdatum 15.12.2019 der DB Netz AG (Az: I.NMF 24 v. 18.05.2019) beträgt die Mindesthaltezeit bei Flügeln / Schwächen (Zeit von Ankunft der Zugverbandes bis Abfahrt des ersten Zugteils 3,0 Minuten. Die Mindesthaltezeit beträgt 5,0 Minuten bei Vereinigen / Stärken (Zeit von Ankunft des letzten Zugteils bis zur Abfahrt des Zugverbands und gilt (wie hier) nur für Triebzüge/Triebwagen mit automatischer Kupplung. Das scheint hier zumindest nach Richtung gesondert nicht beachtet worden zu sein.

Die RTW2 beginnt am Nordwestzentrum. Es bleibt offen, ob eine Untertunnelung der Europäischen Schule angenommen und kostenmäßig bewertet wurde.

Folie 6:

Es wird ein Mehrverkehr (im ÖV) von werktäglich 21.190 Personen angegeben, wobei dieser Verkehr auch Samstags (insgesamt 300 Tage) angenommen wird, obwohl samstags deutlich weniger Berufsverkehr zu anderen Arbeitsstätten als dem

Flughafen stattfindet. An Sonn- und Feiertagen wird dieser Mehrverkehr auch für den flughafenbezogenen Verkehr unterstellt. Gleichwohl wird für Samstags teilweise und Sonntags ganztägig nur eine Einfachtraktion angenommen (Folie 12), was sich bei den Betriebskosten auswirkt. Eine Begründung warum bei gleichem Verkehr weniger Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, wird nicht gegeben.

Es wird nicht angegeben, mit welchem Mehrverkehr im Einzugsgebiet der RTW auch ohne RTW in Zukunft gerechnet werden muss und welcher Anteil davon im ÖV stattfinden würde. Soweit wiederum ein Teil davon sich dann auf die RTW verlagern würde, dürfen der ökologische Nutzen und die vermiedenen Unfallkosten daraus der RTW nicht zugerechnet werden.

Der PKW-Besetzungsgrad wird beim flughafenbezogenen Verkehr mit nur 1,0 angenommen (sonst 1,3). Eine Begründung wird nicht gegeben. Daraus könnte sich eine zu hohe CO₂-Einsparung und damit ein zu hoher Nutzen durch Verlagerung auf die RTW errechnen.

Die Reisezeitverminderungen durch Verlagerung auf die RTW wird mit 1.758.207 Stunden pro Jahr angegeben. Dies ist wenig plausibel, denn erfahrungsgemäß ist die Fahrt mit dem PKW zeitlich kürzer. In der Regel gelangt man mit dem PKW auch näher an sein Ziel, sodass die anschließenden Fußwege kürzer sind. Möglicherweise wurde der Zeitbedarf für die Zu- und Abgangswege nicht betrachtet. Es fehlt auch eine Aufschlüsselung der Reisezeitveränderungen jeweils bei Verlagerung vom PKW und von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln. Da die RTW weniger Stationen hat als die bisherigen Busverbindungen, entstehen bei letzterem längere Wege. Teilweise muss zusätzlich umgestiegen werden.

Folie 7

Der höchstbelastete Abschnitt liegt zwischen Höchst Bf und Höchst Stadtpark mit 24.000 Personen pro Tag. Eine Aufschlüsselung nach Richtung und Spitzenstunde, sowie Ein- und Aussteiger je Station, die für die Beurteilung der Fahrzeugdimensionierung nötig wäre, wird nicht gegeben.

Es fällt auf, dass sich die Belastung am Industriepark Höchst wenig verändert, am Flughafen-Regionalbahnhof und Gateway Gardens jedoch stark, obwohl beides Ziele mit einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen sind. Eine Begründung dafür wird nicht gegeben.

Folie 8:

Bei der Auflistung der Infrastrukturkosten ist nicht erkennbar, ob bei den Straßen und Wegen (28,7 Mio. Euro) auch P+R-Anlagen enthalten sind, die für ein verkehrsgerechtes Funktionieren erforderlich sind. Der Aufwand für Betriebs- und So-

zialgebäude erscheint mit nur 2,4 Mio. Euro sehr gering. Das Gleiche gilt für die Haltestellen mit Bahnsteigen, Rampen und Ausstattung mit Zubehör (zusammen 14,5 Mio. Euro). Für den Oberbau wird Schotteroberbau angenommen, obwohl in Ortsbereichen teils Rasengleis gewünscht wird, das 2.000 Euro mehr pro Meter Gleis kostet.

Soweit aufgrund der RTW wegen dann fehlender Kapazitäten Eisenbahnverkehr mit größerem Nutzen nicht oder nur nach erheblichen weiteren Investitionen stattfinden kann, wären die Nachteile als Kosten der RTW zuzurechnen. Beispiele sind die vom Bund gewünschte Brücke im Bahnhof Stadion und die Station Flughafen Regionalbahnhof.

Folie 9:

Die Infrastrukturkosten werden mit aktuellem Preisstand (2019) und ohne Planungskosten mit 719,1 Mio. Euro angegeben. Daraus würde sich mit 10% Planungskosten ein Gesamtbetrag in Höhe von 791,0 Mio. Euro errechnen. Es wird aber nur ein Gesamtbetrag in Höhe von 727,0 Mio. Euro (Preisstand 2016) genannt. Außerdem erscheinen 10% Planungskosten als deutlich zu wenig. Bei Projekten der DB AG wird teils mit 25% gerechnet. Und ein großer Teil der RTW-Investitionen wird Bahnanlagen der DB AG betreffen, wo diese selbst planerisch tätig wird und dafür die Bedingungen diktiert. Mit welchen Beträgen wurde weitergerechnet?

Folie 10:

Die Anschaffungskosten für ein 50 Meter langes RTW-Fahrzeug (390 Plätze) werden mit 6,5 Mio. Euro angegeben (Preisstand 2018). Es bleibt offen, woher diese Annahme stammt. Da es sich bei den RTW-Fahrzeugen wegen der unterschiedlichen Bahnsteighöhen um eine kleine Serie mit Sonderkonstruktionen handeln wird, könnten die Kosten auch höher liegen. Außerdem wurden bereits Toiletten in den Fahrzeugen angekündigt, die (bei weniger Plätzen) sowohl bei den Anschaffungskosten als auch bei den Betriebskosten zubezogen werden würden.

Folie 11:

Es werden auf jeder Linie und an jedem Tag 42 Fahrtenpaare geplant. Daraus ergibt sich eine Betriebszeit von 20 Stunden.

Folie 12:

Für die RTW1 werden bei einer Fahrzeit von 60,2 Minuten und einem Halbstundentakt 5 Züge (10 Fahrzeuge je 50 Meter, ohne Reserve) benötigt.

Folie 13:

Für die RTW2 werden bei 49,2 bzw. 45,2 Minuten Fahrzeit 5 bzw. 4 Züge (9 Fahrzeuge, ohne Reserve) benötigt.

Folie 15:

Die Buslinie 58 entfällt im Mitfall komplett. Daraus ergeben sich eine geringere Taktfrequenz und längere An- und Abreisewege bei den Stationen, da die Entfernungen bei den bisherigen Bushaltestellen in der Regel kürzer sind. Andere Buslinien werden gekürzt und an die RTW angebunden, wodurch direkte Verbindungen entfallen und umgestiegen werden muss. Umsteigen ist in der Rechnung mit einem Zeitzuschlag zu bewerten. Es müsste geklärt werden, ob dies Akzeptanz findet bevor die Einsparungen in der NKU angesetzt werden.

Folie 17:

Im Mitfall fallen im ÖV höhere Betriebskosten von jährlich 12,5 Mio. Euro an. Es wird nicht angegeben, ob und wenn ja, welche Fahrzeugreserven angesetzt wurden.

Folie 18:

Es werden im Mitfall Einsparungen bei der Reisezeit in Höhe von 1.758.207 Stunden angegeben (siehe auch Folie 6). Es lässt sich anhand des veröffentlichten Foliensatzes nicht nachprüfen, ob dies gerechtfertigt ist. Zweifel sind angebracht.

Folie 20:

Die Umweltauswirkungen beruhen auf vermiedenen CO₂-Belastungen beim PKW-Verkehr und zusätzlichen CO₂-Belastungen beim ÖV. Im Saldo errechnet sich daraus ein Nutzen von 827.000 Euro vermiedene Klimaschäden und 223.000 Euro vermiedene Schadstoffemissionskosten. Es ist zu hinterfragen, ob dies über den Betrachtungszeitraum des RTW-Betriebs (vermutlich 20 Jahre ab Inbetriebnahme) im Hinblick auf die forcierte Umstellung auf umweltfreundlichere Techniken im Verkehr noch gerechtfertigt ist. Der Verbrauch an Grünflächen und Ackerland wurde anscheinend nicht bewertet. Soweit Ausgleichsflächen angelegt werden müssen, wird dafür meist Boden verwendet, der ohnehin schon grün ist.

Folie 22:

Beim Nutzen dominieren die Reisezeitersparnisse mit 12,48 Mio. und die PKW-Betriebersparnisse mit 19,43 Mio. Euro pro Jahr. Bei den Kosten sind es die zusätzlichen ÖV-Betriebskosten mit 14,37 Mio. Euro pro Jahr. Der Nutzen-Kosten -Indikator beträgt 1,16. Das bedeuten, dass der Nutzen um 16 Prozent über den Kosten liegt. Eine Sensitivitätsanalyse wird nicht vorgenommen bzw. nicht veröffentlicht. Wenn der Nutzen um 10 Prozent geringer und die Kosten um 10 Prozent höher

ausfallen würden, was angesichts der geäußerten Zweifel und zusätzlicher Anforderungen aus dem Planfeststellungsverfahren leicht möglich wäre, würde der Indikator nur noch 0,95 betragen. Nach derzeitigen haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Bundes wäre eine Förderung der RTW nicht mehr möglich.

Fazit: Sowohl die fehlende Variantenbetrachtung als auch die hohe Sensibilität gegenüber Fehlern oder Falschannahmen beim Ansatz von Nutzen und Kosten dürfte für die Projektträger bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung zu einem ernsthaften Problem werden. Die Rechnung müsste den Klägern in einem Verfahren offengelegt werden. Gegebenenfalls lässt sich über das hessische Umweltinformationsgesetz auch schon vorher Einblick nehmen.