



Ökonomische Nachhaltigkeit: Wie wurde der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) der Stadtbahn schöngerechnet?

Bürgerinitiative Grünes Kiel ohne Stadtbahn

Dr. Christian Domm

Klaus Rosansky

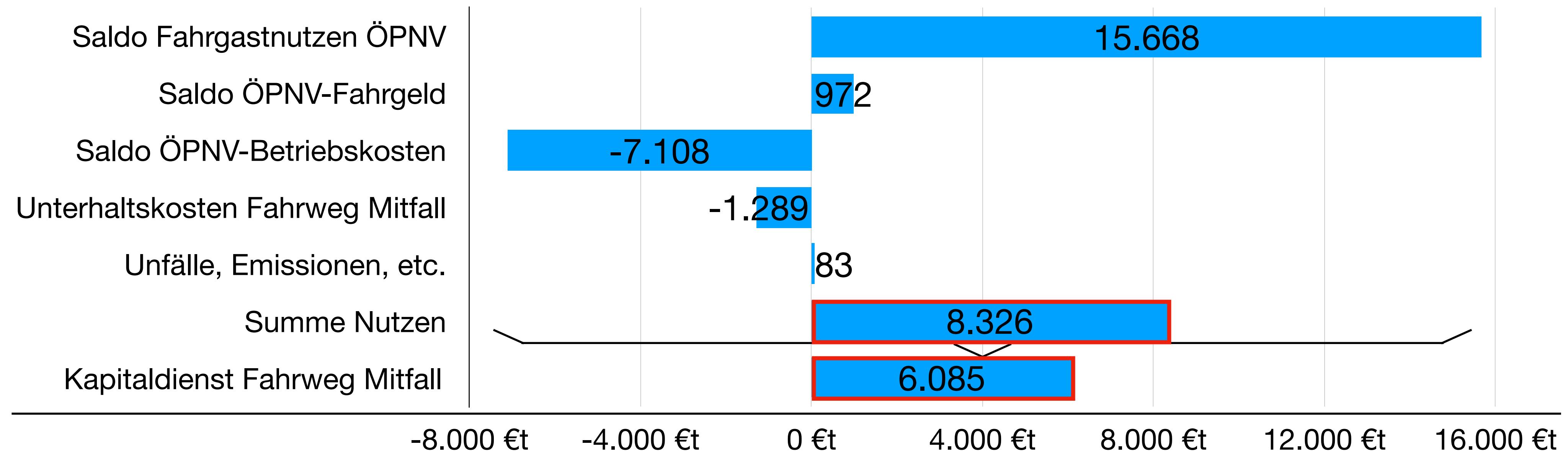
Dr. Alexander Bochert

Glossar:

	Optimiertes E-Bus Netz = Ohnefall	Stadtbahn = Mitfall
Anzahl Fahrzeuge	128 Fahrzeuge (Busse)	127 Fahrzeuge (16 Bahnen plus 111 Busse)
Maßnahmen gem. IBS1	<p>Neue Linienverläufe und Taktverdichtung. Aber: Keine Infrastrukturinvestitionen für Bevorrechtigung im Verkehr (IBS1 BI20). In der Trassenstudie waren dafür 45 Mio.€ empfohlen worden</p>	Buslinien werden verlegt, Hohe Priorisierung im Verkehr durch eigene Trasse und Signalisieren

Quellen: IBS1, AP E 123.2, F 110

1. Nur bei einem NKI >1 erhält die Stadtbahn Fördergelder



- **Der NKI ist = 1,4** ($8.326 / 6.085 = 1,37$)
- Sollte der Nutzen sinken oder die Kosten steigen, könnte der NKI <1 fallen. Dann müsste das Projekt Stadtbahn beendet werden.
- **Die Stadtverwaltung antwortet auf unsere Fragen entweder gar nicht, nur zögernd, oder unspezifisch.**

2. Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV

Der Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV berechnet die Zeitersparnis durch Nutzung der Stadtbahn im Vergleich zu einem optimierten E-Bus Netz:

	Linien in Betrieb	Reisezeitnutzen	Nutzen in €
Trassenstudie (AP-F-110, S.55 & 56 inkl. induzierter Verkehr)	1,2,3,4	1,7 Mio. St.	11,5 Mio. €
IBS 1 Bericht (S.41)	1 <small>(nur 25% aller Einwohner Kiels werden erschlossen, Bl.1-1)</small>	2,4 Mio. St.	15,7 Mio. €

In der Trassenstudie wurde ein 4,2 Mio.€ (37%) geringerer Saldo Fahrgastnutzen berechnet als für die IBS1. Dabei galt die Trassenstudie für alle vier Stadtbahnlinien, während die IBS1 nur eine Stadtbahnlinie für nur 25% aller Bürger umfasst.

Antworten der Stadtverwaltung zu unseren Fragen blieben bisher aus.

2. Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV

- Der Stadtbahn wird im Verkehr Priorität eingeräumt: Sie erhält eine eigene Trasse und die Ampeln schalten auf grün wenn sie sich nähert.
- Die Gutachter haben auch für den Ohnefall eine baulich getrennte Trasse an neuralgischen Punkten und eine bevorzugende Ampelschaltung Zeit explizit empfohlen*.

Die Stadtverwaltung bestätigte, die Empfehlungen der Gutachter zur Optimierung Ohnefalls (E-Bus Netz) ignoriert zu haben. Dadurch wurde der Saldo Fahrgastnutzen ÖPNV zugunsten der Stadtbahn schöngerechnet.

3. Saldo ÖPNV-Fahrgeld

- Laut Gutachter soll alleine die IBS1 Kiel 972 T€ mehr Fahrgeld pro Jahr erwirtschaften als ein optimiertes E-Bus Netz. Die Berechnung erfolgte allerdings **kilometerabhängig**.
- Unberücksichtigt blieb dabei das Deutschlandticket, welches von der Anzahl der Kilometer und zum Teil auch der Fahrten unabhängig ist*.
- Dabei wird vorgeschrieben, dass eine Neuberechnung erforderlich ist, wenn zwischenzeitlich die Einführung eines Verbundtarifs erfolgt**.
- Bekannterweise nutzen die meisten Fahrgäste das Deutschlandticket, weil es billiger ist. In Schleswig-Holstein wurde das Ticket mit 105 Mio.€ p.a. subventioniert.

**Der Saldo ÖPNV Fahrgeld wurde zugunsten der Stadtbahn
schöngerechnet. Kein Kommentar der Stadtverwaltung.**

4. Was fehlt beim NKI?

- Ein Saldo Fahrgastkosten aus Staus und Chaos während der Bauzeit müsste dem Saldo Fahrgastnutzen entgegengestellt werden.
- Eine Prognose der Elektrifizierung des MIV (Verkehrsprognose 2040 nicht berücksichtigt). Bis 2050 fahren laut aktueller Gesetzeslage nur noch E-Autos in Deutschland. Die Emissionenkosten müssten entsprechend reduziert werden.
- 8,97 Mio.€ p.a. Folgekosten für die Infrastruktur der Stadtbahn, die die Gutachter berechneten, aber laut Verfahrensanweisung nicht im NKI berücksichtigt werden müssen.
- Laut Befürchtung des Tiefbauamts: 600 Mio. € Kostensteigerung und 10 Jahre Bauzeitverlängerung für die Verlegung unterirdischer Leitungen.

Der NKI ist nicht nur schöngerechnet worden, sondern berücksichtigt wesentliche Einflußgrößen nicht.



Fragen / Anregungen?

gruekos@gmail.com