

DIE NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG



Damit ein Vorhaben aus öffentlichen Haushaltsmitteln von Bund und Land gefördert werden kann, muss es volkswirtschaftlich sinnvoll sein – das heißt, es muss mehr Nutzen schaffen als es Kosten verursacht. Auch für die Verlängerung der U2 wurde dies geprüft. Ergebnis: Der Nutzen des Vorhabens ist in etwa doppelt so hoch wie die entstehenden Kosten.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Geplante Infrastrukturprojekte werden einer sogenannten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen. Anhand eines standardisierten Verfahrens des Bundesverkehrsministeriums wird geprüft, welche Veränderungen sich zukünftig durch den Bau des Vorhabens (dem sog. „Mitfall“) – im Vergleich zur Beibehaltung der aktuellen Infrastruktur (der sog. „Ohnefall“) – ergeben würden.



Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die U2-Verlängerung wurde im Jahr 2006 durch das Ingenieurbüro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH vorgenommen und im Jahr 2009 nochmals aktualisiert. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist demnach etwa doppelt so hoch wie die anfallenden Kosten.

3,16 MIO €/JAHR
(Nutzen)

1,47 MIO. €/JAHR
(Kosten)

=

2,15 NKU-FAKTOR

Volkswirtschaftlicher Nutzen und
Kosten im Verhältnis

Quelle: Nutzen-Kosten-Untersuchung, Sachstand: Dezember 2009

Untersucht werden zum Beispiel folgende Fragen:

- Wie stark reduziert sich die Reisezeit für die Fahrgäste?
- Hat das Vorhaben eine Verlagerungswirkung – steigen also mehr Menschen vom Auto auf die Bahn um?
- Reduzieren sich durch die Maßnahme die Abgasemissionen?
- Wie hoch sind die Personal- und Energiekosten bei der Betriebsführung?
- Welche Unterhaltungskosten fallen für die geplante Strecke und die genutzten Fahrzeuge an?

Bei der NKU wird zudem berücksichtigt, wie sich die Rahmenbedingungen (z.B. die Einwohnerzahlen, das Verkehrsaufkommen und der Beschäftigungsstand) zukünftig entwickeln werden. Grundlage bilden dabei stets die aktuellsten Prognosedaten.

Ist in der Betrachtung der gesamtgesellschaftliche Nutzen größer als die relevanten Kosten (NKU-Faktor > 1), ist das Projekt förderfähig.

Seit der Finalisierung des Berichts hat die Einwohnerentwicklung sowohl in Bad Homburg als auch in Frankfurt am Main die Erwartungen übertroffen. Durch das schnellere Wachstum der beiden Städte kann davon ausgegangen werden, dass sich die potenziellen Fahrgastzahlen und somit der Nutzen weiter erhöht haben.

DIE KOSTEN UND DIE FINANZIERUNG DER U2-VERLÄNGERUNG



Die Verlängerung der U2 ist ein Vorhaben mit großer regionaler Bedeutung. Deswegen ist die Stadt Bad Homburg nicht alleine für die Finanzierung zuständig, sondern wird durch das Land Hessen wesentlich unterstützt. Das Land sagt dabei eine Förderquote in Höhe von 80% für die Erstinvestitionen zu. Um größtmögliche Sicherheit zu den anfallenden Kosten zu gewinnen, ließ die Stadt Bad Homburg ihre Kostenberechnung nochmals durch ein externes Ingenieurbüro prüfen. Demnach liegt der Eigenanteil der Stadt Bad Homburg im schlechtesten Fall („Worst-Case-Betrachtung“) bei 20,9 Mio. €. Die Finanzierung dieses Eigenanteils durch den städtischen Haushalt ist bereits gewährleistet. Es müssten keine neuen Schulden aufgenommen oder auf andere Projekte verzichtet werden.

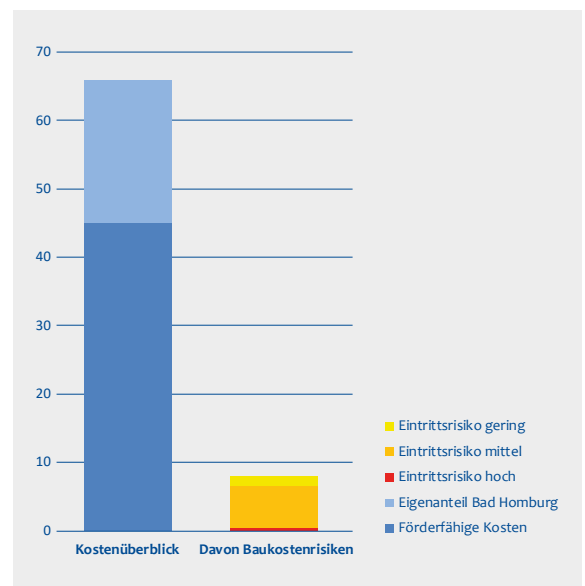
Die Kosten und die Finanzierung des Vorhabens

Im Jahr 2017 erhielt das Ingenieurbüro Schüßler-Plan den Auftrag zur Überprüfung der Kostenberechnung sowie zur Betrachtung von Baukostenrisiken. Die bisherige Kostenberechnung nennt eine Gesamtsumme von 53,8 Millionen Euro. Das Gutachten kommt auf 55,2 Millionen Euro. Die Prüfung bestätigt damit die bisherigen Annahmen. Im ungünstigsten Fall, dem sogenannten Worst-Case-Szenario, entstehen laut der Prüfung Kosten von rund 65 Millionen Euro.

Aufgrund der Übernahme von 80% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Hessen liegt der städtische Anteil im schlechtesten Fall bei 20,9 Mio. € und damit sogar 2 Mio. € niedriger als bisher angenommen.

Die Zahlen im Überblick:

- Bisherige Investitionen in die Planung: 2,6 Mio. €
- Gesamtsumme der Investitionskosten im Normalfall: 55,2 Mio. €
- Kosten inkl. aller Baukostenrisiken („Worst-Case“): 65 Mio. €
- Übernahme der förderfähigen Kosten durch das Land Hessen: 80%
- Eigenanteil der Stadt Bad Homburg im schlechtesten Fall: 20,9 Mio. €



Beim Betrieb der U2 entstehen der Stadt keine zusätzlichen Kosten

Im Falle einer Umsetzung der U2-Verlängerung soll eine Projektbaugesellschaft gegründet werden. Die Finanzierung wird anteilig durch die Stadt und die Projektpartner getragen. Die Abstimmungen zur genauen Kostenaufteilung beginnen, wenn die Entscheidung zum Ausbau gefallen ist. Bereits jetzt steht hingegen fest, dass Bad Homburg auch bei einer verlängerten U2 keine zusätzlichen Betriebskosten tragen müsste.



Projektbaugesellschaft:

Die Finanzierung erfolgt anteilig durch die Stadt Bad Homburg und die Projektpartner.
Kostenhöhe: ca. 4,5% der Baukosten



Baunebenkosten:

Finanzierung anteilig durch die Stadt Bad Homburg und die Projektpartner.
Kostenhöhe: ca. 3% der Baukosten. Dabei mögliche Förderung der weiterführenden Planungskosten in Höhe von 15% der Betriebskosten



Betriebskosten:

Für Bad Homburg entstehen durch die U2-Verlängerung gegenüber heute keine zusätzlichen Kosten