

Rechtfertigt der Nutzen die Kosten des Vorhabens?

Zur Standardisierten Bewertung der geplanten Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinie 1 in Huchting. Gutachten von Prof. Dr. Jürgen Deiters im Auftrag der Huchtinger Initiative.
Osnabrück/Bremen 2017/2018

*Kurzfassung*¹

Nach der Standardisierten Bewertung vom April 2017, erstellt von Intraplan Consult im Auftrag des Bremer Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in Huchting 1,38. Maßgeblich für dieses Ergebnis ist die äußerst optimistische Erwartung, dass das Fahrgastaufkommen der Linie 1 zwischen dem Stadtteil Huchting und der Bremer Innenstadt um 3.500 Personenfahrten je Werktag zunimmt, wenn das Umsteigen am Roland-Center entfällt. Legt man die Fahrgastzählungen der Bremer Straßenbahn AG für die Buslinie 57/58 („Ringlinie“) von 2015 sowie die in ihrem Auftrag durchgeführten Fahrgastbefragungen am Roland-Center zur Erfassung der Umsteigebeziehungen Bus/Straßenbahn zugrunde, kommt man zu einer völlig anderen Einschätzung. Zum überhöhten Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens trägt auch bei, dass die Kosten für die ortsfeste Infrastruktur auf den Preisstand 2006 zurückgerechnet wurden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Intraplan-Gutachtens war aber die Version 2016 der Standardisierten Bewertung verbindlich – mit aktuellen Kosten- und Wertansätzen.

Ausgangsbedingungen und Bewertungsmethode

Mit den o.g. Erhebungsdaten der Bremer Straßenbahn AG konnte ein vereinfachtes, mit der Standardisierten Bewertung kompatibles Verfahren angewandt werden. Als „Projektdossierverfahren“ ist es Bestandteil der Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV. Anders als beim Regelverfahren der Standardisierten Bewertung geht es beim Projektdossierverfahren um die Frage, wie hoch der vom jeweiligen Vorhaben bewirkte Fahrgastzuwachs mindestens sein müsste, um ein ausgeglichenes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen. Voraussetzung für die Anwendung ist, dass die vom Vorhaben Betroffenen zu beziffern sind. Der Fahrgastbefragung zufolge steigen am Roland-Center werktags rund 3.600 Fahrgäste zwischen der Buslinie 57/58 und der Straßenbahnlinie 1 um (*siehe Abbildung*), aber nur 2.500 Fahrgäste (69%) würden von der Linienverlängerung profitieren. Das entspricht 27% aller am Roland-Center ein- und aussteigenden Fahrgäste der Straßenbahnlinie 1. Die übrigen 1.100 am Roland-Center nach/von der Linie 1 werktags umsteigenden Fahrgäste der Buslinie 57/58 (aus/in Fahrtrichtung Huchtinger Bf.) müssten sogar in Kauf nehmen, dass die Buslinie 58 neu (Brüsseler Str. – Friedhof Huchting über Roland-Center) nicht mehr im 10-Minuten-Takt, sondern nur noch alle 15 Minuten bedient wird.²

¹ Aktualisiert, Januar 2020

² Tatsächlich sind die Fahrgastzahlen etwa um den Faktor 1,3 höher, wenn man die Fahrgastzählung 2015 als Maßstab zugrundelegt. Letztere ist eine Totalerhebung, während es sich bei der Erfassung der Umsteigebeziehungen am Roland-Center um eine Hochrechnung aus verschiedenen Repräsentativerhebungen handelt.

Ein-/aus- und umsteigende Fahrgäste der Linie 1 am Roland-Center

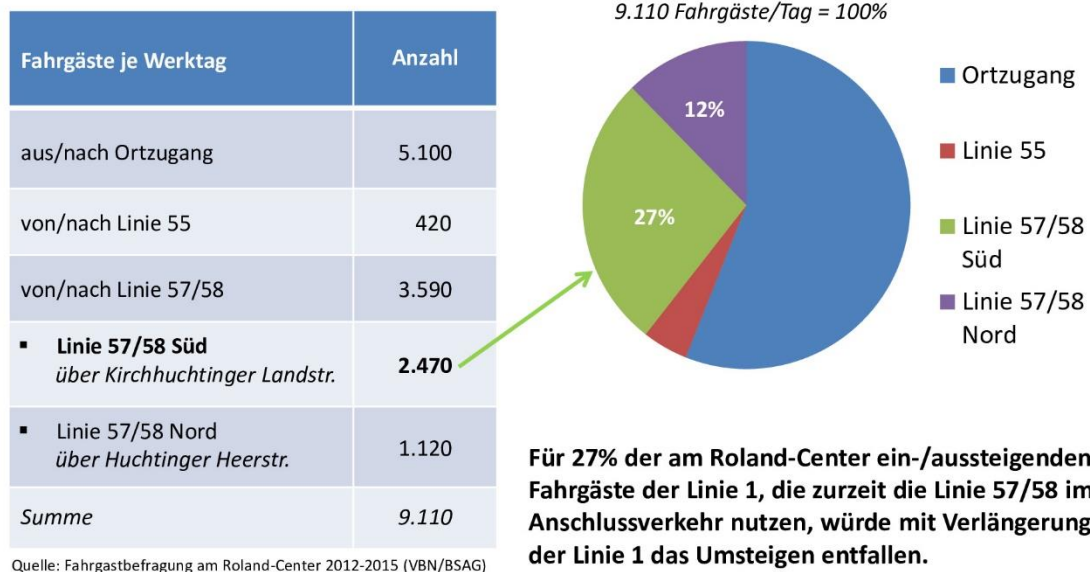


Abbildung: Wer profitiert von der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in Huchting?

Wie hoch müsste der Fahrgastzuwachs der Straßenbahn sein?

Fahrgastzuwächse im ÖPNV resultieren aus kürzeren Reisezeiten, höherer Fahrtenanzahl und weniger Umsteigevorgängen. Das Projektdossierverfahren enthält hierzu entsprechende Berechnungsansätze. Im vorliegenden Fall hätte die Durchbindung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelhuchting den größten Effekt. Die Auswirkungen von Reisezeitverkürzungen treten demgegenüber zurück, da nur vier Minuten Umsteigezeit und zwei Minuten Fahrtzeit – im Vergleich zum Buslinienverkehr, der eine längere Strecke und mehr Haltestellen bedient – eingespart würden. Die Bedienungshäufigkeit (10-Minuten-Takt) bleibt unverändert. Danach ist mit einer Erhöhung der Fahrgastnachfrage um 40% zu rechnen. Dieser Wert bezieht sich auf die von der Linienverlängerung positiv betroffenen Fahrgäste (ca. 2.500, korrigiert ca. 3.200 je Werktag) und wird als „erwartete Mehrverkehrsquote“ bezeichnet.

Nach Ermittlung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Kenndaten im Mit- und Ohnefall lässt sich abschließend die Frage beantworten, wie hoch der Fahrgastzuwachs sein müsste, damit der Gesamtnutzen des Vorhabens mindestens dem jährlichen Kapitaldienst für die Investitionskosten entspricht (Nutzen-Kosten-Verhältnis = 1,0). Diese als „erforderliche Mehrverkehrsquote“ bezeichnete Zuwachsrate beträgt für die geplante Straßenbahnverlängerung in Huchting 82%. Auch wenn man bedenkt, dass das Projektdossierverfahren nur Näherungslösungen liefern kann, ist die Abweichung zwischen beiden Kennwerten zu groß, um von der Anwendung des Regelverfahrens der Standardisierten Bewertung Version 2016 ein grundsätzlich anderes Ergebnis zu erwarten. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist die geplante Straßenbahnverlängerung nicht vertretbar und somit auch nicht förderwürdig.

Lehren aus dem „Fall Lilienthal“

Bei realistischer Einschätzung der Verkehrsnachfrage wäre es in Lilienthal wohl nicht zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 gekommen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,28 (März 2008) beruhte auf der Prognose, dass die Straßenbahn am Querschnitt Landesgrenze künftig 4.800 Fahrgäste je Werktag befördern würde. Im 5. Betriebsjahr der Straßenbahn in Lilienthal waren es lediglich 3.000 Personenfahrten je Werktag, wie die Wümme-Zeitung vom 21.02.2019 berichtete. Wie künftig in Huchting ersetzt die Straßenbahn in Lilienthal nur einen Teil des Buslinienverkehrs. Unwirtschaftliche Parallelbedienung von Bus und Bahn sowie Einschränkungen des Fahrtenangebots abseits der Straßenbahnlinie sind die Folge. „Am falschen Ende investiert“ rügte der Bund der Steuerzahler Niedersachsen/Bremen am 5.10.2017 die Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal. „Das Projekt scheiterte mit Ansage, denn schon früh gab es Zweifel an den optimistischen Prognosen der Planer“.³

Abschied von den Plänen zur „Verlängerung Süd“

Seit 2000 gilt die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 als Gemeinschaftsvorhaben. Mit der Verschwenkung der Linie 1 in Huchting auf die Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) sollte die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts gesichert werden. Die Verwaltungsstreitsache um den Planfeststellungsbeschluss für die Linie 8 vom 25.03.2013 fand zwar mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7.11.2019 ein vorläufiges Ende, doch ist die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr und Weyhe weit von einer Realisierung entfernt. Die Standardisierte Bewertung dieses Vorhabens vom Mai 2009 ist mittlerweile völlig überholt. Die Prognose der Verkehrsnachfrage beruht auf Daten von 2004 und gilt für das Zieljahr 2015 (!). Die Kostenabschätzung für die weithin marode Schienenstrecke liegt mehr als zehn Jahre zurück.

Mit höchstens 2.000 Personenfahrten je Werktag am Querschnitt Landesgrenze reicht die Verkehrsnachfrage für den wirtschaftlichen Betrieb der Straßenbahn nicht aus. Doch kann durch gezielte Angebotsverbesserungen auch der Busverkehr zur Stärkung des ÖPNV beitragen, wie jüngste Erfahrungen mit der Buslinie 55 Brinkum – Roland-Center zeigen. Es ist also an der Zeit, beim weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots sowohl innerstädtisch als auch zwischen Stadt und Umland dem Linienbus wieder mehr Aufmerksamkeit zu schenken, der als Elektrobuss ähnlich umwelt- und klimafreundlich wie die Straßenbahn eingesetzt werden kann. Es wird also empfohlen, sich von den Plänen zur „Verlängerung Süd“ zu verabschieden und statt dessen dem Bürgerwillen in Huchting sowie den Beschlüssen des dortigen Ortsbeirats *gegen* die Straßenbahnverlängerung und *für* den Erhalt der Ringlinie stattzugeben.

³ Mein „Vorschlag zur Verbesserung der Busbedienung zwischen Lilienthal und Bremen“ vom September 2007 (Gutachten im Auftrag der Initiative Pro Lilienthal) enthält eine Vorausschätzung des Fahrgastaufkommens der Straßenbahn in Lilienthal unter Berücksichtigung des verbleibenden Regionalbusverkehrs: mit 3.000 bis 3.200 Personenfahrten je Werktag hatte ich damals gerechnet.