

Die neuen Investitionskosten – ist die Verlängerung der Linie 1 in Huchting gesamtwirtschaftlich noch vertretbar?

Die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stellt ein von Bund und Ländern angewandtes Verfahren zum Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und damit der Förderwürdigkeit von Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dar. Zur Festlegung der methodischen Vorgehensweise sowie der jeweils maßgeblichen Kosten- und Wertansätze dient eine umfangreiche Verfahrensanleitung, die früher alle sechs Jahre fortgeschrieben wurde. Nach der Version 2006 fand jedoch lange Zeit keine Aktualisierung statt, weshalb es zulässig war, die Investitionskosten mit Hilfe von Preisindizes des Statistischen Bundesamtes auf den Preisstand 2006 zurückzurechnen. Von dieser Möglichkeit machte der Bremer Senat noch 2017 Gebrauch, um die Standardisierte Bewertung der geplanten Verlängerung der Linie 1 in Huchting nochmals zu aktualisieren.¹ Zu diesem Zeitpunkt war die neue Version 2016 der Standardisierten Bewertung bereits in Kraft.²

Die vom Bremer Senat beauftragte Intraplan GmbH (München) kam zu dem erstaunlichen Ergebnis, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der vom Roland-Center bis Mittelshuchting zu verlängernden Straßenbahnlinie 1 nicht mehr 1,09, wie noch 2010 errechnet, sondern 1,38 beträgt (s. Tabelle). Das günstige Resultat wurde vor allem darauf zurückgeführt, dass nach dem Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Linie 1 in Huchting die Kosten für die ortsfeste Infrastruktur nicht mehr 62,4 Mio. € (Preisstand 2008), sondern einschließlich Planungskosten nur noch 54,2 Mio. € (Preisstand 2014) betragen. Auf den Preisstand 2006 zurückgerechnet sind das 47,7 Mio. €. ³ Mittlerweile haben sich die Investitionskosten auf 87 Mio. € erhöht; einschl. Planungskosten ist aktuell von 95,7 Mio. € auszugehen.

Das Problem, dass die Standardisierte Bewertung der Linie 1 in Huchting (wie auch der Linie 8 im südlichen Bremer Umland) bisher auf einer Verkehrsprognose für 2015 beruht,⁴ wurde dadurch umgangen, dass die Struktur- und Nachfragedaten des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 zugrunde gelegt wurden. Anhand der neuen Ausgangsdaten kam Intraplan zu dem Ergebnis, dass die geplante Linienverlängerung in Huchting zur Verlagerung von 2.600 Personenfahrten je Werktag vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV führt; weitere 900 Fahrten je Werktag würden als induzierter Verkehr hinzukommen. 2010 betrug der von Intraplan prognostizierte Mehrverkehr sogar 3.900 Personenfahrten je Werktag. Nach wie vor wird also unterstellt, dass sich das Fahrgastaufkommen der Linie 1 zwischen Huchting und der Bremer Innenstadt mindestens verdoppelt.

¹ Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 1 nach Huchting. München, April 2017. Auftraggeber: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen.

² Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr – Version 2016. Verfahrensanleitung, erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch ITP Intraplan Consult GmbH, München, März 2017

³ Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 1 ... a.a.O., S.40 u. Anh. Blatt 12m

⁴ was für die letzte „Aktualisierung“ der Standardisierten Bewertung der Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe von 2007 immer noch zutrifft.

Wie realitätsfern solche Erwartungen sind, zeigt sich, wenn man die Abschätzung des Mehrverkehrs der Linie 1 in Huchting auf aktuelle, von der BSAG erhobene Fahrgastzahlen stützt. So kam mein Gutachten von 2017 zu dem Ergebnis, dass durch die Linienverlängerung in Huchting ein Fahrgastzuwachs von 40% zu erwarten ist, dass aber zum Nachweis der Förderfähigkeit des Vorhabens (Nutzen-Kosten-Verhältnis $\geq 1,0$) das Fahrgastaufkommen der Linie 1 um mindestens 82% zunehmen müsste.⁵

Tabelle: Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in Huchting – Auswirkungen der erhöhten Kosten für die ortsfeste Infrastruktur

| Teilindikator | Dimension der originären Größe | 2017 | | 2020 | |
|---|--------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| | | Wert der originären Größe | Monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr | Wert der originären Größe | Monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr |
| Unterhaltungskosten Fahrweg | T€/Jahr | 405,0 | -405 | 690 | -690 |
| Saldo der ÖV-Betriebskosten | T€/Jahr | 514,5 | -514 | | -514 |
| Reisezeitdifferenzen ÖV - Erwachsene | TStd/Jahr | -169,2 | 1.269 | | 1269 |
| Reisezeitdifferenzen ÖV - Schüler | TStd/Jahr | -23,8 | 48 | | 48 |
| Saldo der Pkw-Betriebskosten | T€/Jahr | -1.401,9 | 1.402 | | 1.402 |
| Saldo Unfallkosten - Personenschaden | Pers/Jahr | | 94 | | 94 |
| Saldo Unfallkosten - Sachschaden | T€/Jahr | -264,4 | 264 | | 264 |
| Saldo der CO ₂ -Emissionen des ÖV | t/Jahr | 485,0 | -112 | | -112 |
| Saldo der CO ₂ -Emissionen des MIV | t/Jahr | -1.269,8 | 293 | | 293 |
| Saldo sonst. Schadstoffemissionen - ÖV | T€/Jahr | -6,0 | 6 | | 6 |
| Saldo sonst. Schadstoffemissionen - MIV | T€/Jahr | --44,0 | 44 | | 44 |
| Summe der monetär bewerteten Einzelnutzen = Nutzen in T€/Jahr | | | 2.389 | | 2.104 |
| Kapitaldienst ortsfeste ÖV-Infrastruktur Mitfall = Kosten in T€/Jahr | | | 1.730 | | 2.500 |
| Differenz der Nutzen und Kosten in T€/Jahr | | | 659 | | -396 |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis | | | 1,38 | | 0,84 |

⁵ Rechtfertigt der Nutzen die Kosten des Vorhabens? Zur Standardisierten Bewertung der geplanten Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinie 1 in Huchting. Gutachten im Auftrag der Huchtinger Initiative. Osnabrück, Nov. 2017. – Den Berechnungen liegen die Kosten- und Wertansätze der Standardisierten Bewertung Version 2016 zugrunde.

Um die Vergleichbarkeit mit der letzten Standardisierten Bewertung der Linie 1 vom April 2017 (Preisstand 2006) zu wahren, müssen die aktuellen Investitionskosten auf denselben Preisstand zurückgerechnet werden. Legt man die vorliegende Umrechnung von 54,2 Mio. € (2014) auf 47,7 Mio. € (2006) zugrunde⁶, so ergeben sich für die aktuellen Investitionskosten inkl. Planungskosten (95,7 Mio. €) rund 69 Mio. € zum Preisstand 2006. Das entspricht einer jährlichen Inflationsrate von 1,5%, was realistisch erscheint. Um von der Gesamtinvestition auf den jährlichen Kapitaldienst (der als Kosten dem Gesamtnutzen gegenübergestellt wird) zu schließen, wird wieder auf die Standardisierte Bewertung der Linie 1 vom April 2017 zurückgegriffen (Anhang Blatt 12m). Danach wird die Investitionssumme von 47,7 Mio. € pro Jahr mit 1,7 Mio. € (3,6%) abgeschrieben und verzinst. Für die aktuelle, auf den Preisstand 2006 zurückgerechnete Investitionssumme (69 Mio. €) beträgt der jährliche Kapitaldienst somit 2,5 Mio. € (s. Tabelle).

Höhere Kosten der ortsfesten Infrastruktur haben auch höhere Unterhaltungskosten pro Jahr zur Folge. Diese werden gemäß der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung mit 1,0% der Investitionssumme in Ansatz gebracht. Statt 405 T€ betragen die Unterhaltungskosten für den Fahrweg nunmehr 690 T€, die vom Gesamtnutzen abgezogen werden. Die Differenz der Nutzen und Kosten wird damit negativ, und **das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt auf 0,84**. Entgegen den Verlautbarungen in der örtlichen Presse kann also keine Rede davon sein, dass die Finanzierung der Linie 1 in Huchting „steht“.⁷ Die Beteiligung des Bundes mit 50 Mio. € nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) würde gegen die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Kriterien für die Vergabe solcher Mittel verstoßen.

Es ist durchaus möglich, dass eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung Version 2016 zu einem günstigeren Ergebnis führt. Vor der endgültigen Bewilligung von GVFG-Mitteln sollte der Bund verlangen, die Standardisierte Bewertung der Linie 1 nach der neuen, seit 2017 verbindlichen Verfahrensanleitung zu erstellen. Anders als bisher sollte dabei die Prognose der Verkehrsnachfrage (Verkehrsverlagerung MIV/ÖV) nachvollziehbar sein, kommt ihr doch in Form der eingesparten Pkw-Betriebskosten die größte Bedeutung zu. Fragwürdig erscheint auch der Beitrag von Reisezeitersparnissen zum Gesamtnutzen. Eigene Untersuchungen (siehe oben) haben ergeben, dass die durchschnittliche Umsteigezeit am Roland-Center nur 4 Minuten beträgt. Zwei Drittel der Fahrgäste der Buslinie 57/58 würden davon profitieren, zwischen Huchting und Bremen Mitte künftig nicht umsteigen zu müssen. Fahrgäste abseits der Straßenbahnlinie (neue Buslinie 58) müssten weiterhin am Roland-Center umsteigen.

Osnabrück, 22. Juni 2020

Prof. Dr. Jürgen Deiters

⁶ Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Verlängerung der Linie 1 ..., a.a.O., Anhang Blatt 12 m

⁷ Bremer Nachrichten / Weser-Kurier vom 17.06.2020, S. 9 „Linie 1: Finanzierung steht“