

Fragwürdiger Nutzen der Verkehrsverlagerung bei Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr und Weyhe und die Folgen für das Planfeststellungsverfahren

Nach Aktualisierung der Standardisierten Bewertung der Linie 8 (Mai 2009) beträgt der Nutzen der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) verlagerten Personenfahrten 1,50 Mio. Euro pro Jahr. Der jährliche Kapitaldienst für die Investitionsaufwendungen bleibt mit 1,23 Mio. Euro deutlich dahinter zurück.¹ Die jährlichen Kosten für den Straßenbahnbetrieb und die Unterhaltung der Schienenstrecke werden nach diesen Berechnungen ausgeglichen durch Reisezeitgewinne sowie weitere, auf der Verkehrsverlagerung beruhende Nutzenkomponenten (Umweltentlastung, Minderung der Unfallschäden). Der Nutzen-Kosten-Quotient der Linie 8 (1,25) hängt also entscheidend von der Prognose der Verkehrsnachfrage ab. Dabei wird nach früheren, unverändert übernommenen Berechnungen unterstellt, dass pro Werktag 2.550 Personenfahrten vom MIV zum ÖV verlagert und weitere 400 Fahrten in den ÖV induziert werden, die Verlängerung der Linie 8 also Mehrverkehr im Umfang von 2.950 Beförderungsfällen pro Werktag bewirkt.²

Das Betriebs- und Finanzierungskonzept der Bremer Straßenbahn AG für die Linie 8 zwischen Roland-Center und Weyhe-Leeste von 2007 beruht auf 3.050 Fahrgästen je Werktag (beide Richtungen) am Querschnitt Landesgrenze.³ Dieser Wert stimmt mit dem prognostizierten Mehrverkehr (s. oben) nahezu überein. Da ein nicht unbeachtlicher Teil des künftigen Fahrgastaufkommens der Straßenbahn aus dem bestehenden Buslinienverkehr stammt⁴, ist davon auszugehen, dass in etwa gleichem Umfang Pkw-Fahrten nicht auf die Linie 8, sondern auf andere Linien im Netz der Bremer Straßenbahn AG verlagert werden.⁵ Wie groß dieser Anteil ist, lässt sich durch Vergleich der prognostizierten Querschnittsbelastungen im Mitfall (s. oben) und Ohnefall⁶ ermitteln. Maßgeblich sind die Aufkommenswerte zwischen Moordeich und Huchting (Moordeicher- bzw. Kirchhuchtinger Landstraße) sowie zwischen Brinkum und Huckelriede (Bremer Straße bzw. Kattenturmer Heerstraße) [siehe Tab. 1].

¹ Intraplan Consult GmbH: Aktualisierung der Standardisierten Bewertung der Linie 8. Abschlussbericht. München, Mai 2009, S. 29 (Tab. 9.1).

² Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen (ÖPNV und SPNV). Abschlussbericht, Teil 1. München, Mai 2006, S. 92.

³ ebd., Plan M4-2 vom 21.12.2004 (S. 95), zur Aktualisierung der Standardisierten Bewertung 2009 wurden die Werte nahezu unverändert übernommen (s. Plan 2-9, S. 6).

⁴ Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn soll die Buslinie 55 Roland-Center – Brinkum eingestellt und das Fahrtenangebot der Regionalbusse zwischen Brinkum und Bremen reduziert werden.

⁵ Diese Deutung hat Herr Kollberg von der Intraplan Consult GmbH in Beantwortung einer Anfrage des Verfassers zum prognostizierten Fahrgastaufkommen der Straßenbahnlinie 4 zwischen Bremen und Lilienthal bei der Verhandlung der Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Oberverwaltungsgericht Bremen am 16./17.02.2010 bestätigt.

⁶ Die Querschnittsbelastungen im Ohnefall sind dem Plan P0-3 (Intraplan Consult 2006, S. 87) bzw. Plan 2-7 (Intraplan Consult 2009, S. 4) zu entnehmen.

Personenfahrten je Werktag	Ohnefall		Mitfall		Saldo	
	Bus	Bahn	Bus	Bahn	Bus	Bahn
Moordeich/Huchting	1.150		550	3.050	-600	3.050
Brinkum/Huckelriede	2.000		1.600		-400	
Summe	3.150		2.150	3.050	-1.000	3.050
Mehrverkehr					2.050	
vom MIV verlagert: Mehrverkehr abzgl. induzierter Verkehr (14%)					1.750	

Tabelle 1: Fahrgastaufkommen zwischen Bremen und dem südlichen Umland mit und ohne Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 und die im Mitfall erwartete Verlagerung vom MIV
Quelle: Intraplan Consult GmbH, Aktualisierung der Standardisierten Bewertung der Linie 8, Mai 2009, Plan 2-7 und Plan 2-9, S. 4 ff.; eigene Berechnungen

Danach werden zwischen Moordeich und Huchting 600 und zwischen Brinkum und Huckelriede 400, insgesamt also 1.000 Personenfahrten je Werktag vom Bus auf die Straßenbahn verlagert.⁷ Der Mehrverkehr der Linie 8 am Querschnitt Landesgrenze beträgt demnach 2.050 Personenfahrten je Werktag. Bezogen auf die im ÖV verbleibenden Fahrgäste wäre also von einer Verdreifachung des ÖPNV-Aufkommens zwischen Stuhr/Weyhe und Bremen auszugehen. Das ist völlig unrealistisch; bereits die Verdoppelung des Fahrgastaufkommens wäre eine höchst optimistische Erwartung, auch für Bremen [vgl. Tab. 2].

Linie	vorher	nachher	Veränderung	
	Fahrgäste pro Werktag			in %
6 Universität	20.400	31.800	11.400	+56
6 Flughafen	4.200	6.000	1.800	+43
4 Borgfeld	11.700	17.500	5.800	+50
4 Arsten	2.500	4.600	2.100	+84

Tabelle 2: Bisherige Fahrgastzuwächse durch Netzerweiterungen der Bremer Straßenbahn
Quelle: Georg Drechsler, Energieeffizienter und umweltschonender ÖPNV in Bremen. Vortrag zur Tagung „Call for Cities“ der COMPRO Working Group am 18.09.2008 in Bremen
http://www.compro-eu.org/doc/meeting_Bremen/PPTs/02_COMPRO_WS_HB_Drechsler.pdf

⁷ Die Auswirkungen der attraktiven Regio-S-Bahn-Verbindung zwischen Bf. Kirchweyhe und Bremen Hbf. können dabei nicht berücksichtigt werden, da der Standardisierten Bewertung der Linie 8 nach wie vor die Prognose der Querschnittsbelastungen aus dem Jahr 2004 zugrunde liegen.

Zur Ermittlung des verkehrlichen Nutzens der Straßenbahn ist jedoch nicht der Mehrverkehr, sondern die Anzahl der vom MIV verlagerten Personenfahrten maßgeblich. Auch wenn verlagerter und induzierter Verkehr getrennt prognostiziert werden, besteht doch ein enger Zusammenhang zwischen beiden Größen. Der Anteil des induzierten Verkehrs am Mehrverkehr beträgt dabei um 15%. Es handelt sich dabei um zusätzliche Fahrten, ausgelöst durch die Attraktivität des neuen Verkehrsangebots (z.B. auf ein Glas Wein abends nach Bremen). Im vorliegenden Fall (14%) sind es rund 300 Fahrten je Werktag, die vom Mehrverkehr abzuziehen sind, um den Umfang der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf die Straßenbahn zu erhalten [vgl. Tab. 1].

Die durch die Verkehrsverlagerung eingesparten Pkw-Betriebskosten bilden – aufs Jahr hochgerechnet – den Hauptnutzen der geplanten Straßenbahnverlängerung. Dabei wird jede vermiedene Pkw-Fahrt mit 28 bzw. 26 Eurocent pro Kilometer (inner- bzw. außerorts) bewertet. Geht man der Einfachheit halber davon aus, dass sich das engere Untersuchungsgebiet der Linie 8 hinsichtlich der mittleren Fahrtweiten sowie des Anteils inner- bzw. außerörtlicher Pkw-Fahrten nicht nennenswert vom Gesamt- raum unterscheidet, führt die proportionale Minderung der Pkw-Betriebsleistung zu dem Ergebnis, dass die eingesparten Pkw-Betriebskosten der Linie 8 nicht 1,50 Mio., sondern lediglich 1,03 Mio. Euro pro Jahr betragen [vgl. Tab. 3].

	gesamter Verkehrsraum	nur Linie 8
vom MIV verlagerte Personenfahrten je Werktag	2.550	1.750
vermiedene Pkw-Betriebsleistung (<i>Pkw-km je Werktag</i>)	18.345	12.590
vermiedene Pkw-Betriebsleistung (<i>1.000 Pkw-km pro Jahr</i>)	5.429	3.726
Nutzen = eingesparte Pkw-Betriebskosten (<i>T€/Jahr</i>)	1.498	1.028

Tabelle 3: Verkehrsverlagerung durch die Straßenbahnverlängerung und ihr Nutzen – Vergleich Gesamt- raum (VBN) und engerer Untersuchungsraum (Quelle: Aktualisierung der Standardisierten Bewertung der Linie 8, Mai 2009, Tab. 3-2, und eigene Berechnungen)

Auch ohne Anpassung der übrigen verlagerungsbedingten Nutzenkomponenten wird offenbar, dass der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens, die Linie 8 von Bremen nach Stuhr/Weyhe zu verlängern, verfehlt wird. Der Nutzen-Kosten-Indikator der Standardisierten Bewertung bleibt deutlich unter 0,90. Fast ein Drittel der von Intraplan prognostizierten Verkehrsverlagerung (800 Personenfahrten je Werktag) kommt nachweislich nicht der Linie 8 zugute, trägt aber entscheidend zur günstigen Bewertung der geplanten Linienerweiterung bei.

Die der Standardisierten Bewertung zugrunde liegende Verkehrsprognose erfolgte im Rahmen des Integrierten Schienenausbausplans Region Bremen, dessen vollständige Realisierung mittlerweile in Frage steht. Die Eckwerte der Verkehrsnachfrage haben sich seit 2004 grundlegend verändert. Abschätzungen der Fahrgastpotenziale auf der Basis aktueller Daten zum Stadt-Umland-Verkehr bestätigen, dass eine Straßenbahnverbindung ins südliche Bremer Umland nicht wirtschaftlich zu betreiben ist. Ein niedriger Kostendeckungsgrad ginge allerdings nicht zu Lasten der Bremer Straßenbahn AG, sondern der Gemeinden Stuhr und Weyhe, die vertraglich zum Ausgleich der durch Fahrgelderträge nicht gedeckten Betriebskosten verpflichtet sind.

Das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der BTE-Strecke für den Straßenbahnbetrieb umgeht die Frage, warum diese Maßnahme „nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist“ (§ 3 Abs. 1 GVFG). Zur Begründung des Vorhabens wird lediglich auf die Bevölkerungszunahme im Umland und die hohe Quote der Pkw-Nutzer verwiesen; die Nutzung der BTE-Trasse durch die Straßenbahn Sorge „für eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in diesem Raum“ (Erläuterungsbericht, S. 10). Zur Rechtfertigung der Planung reicht das keineswegs aus. Zumindest hätte dargelegt werden müssen, warum eine verbesserte Busbedienung den Ansprüchen nicht genügt.

Eine sachgerechte Abwägung öffentlicher und privater Interessen ist ohne umfassende Dokumentation der Ziele und Auswirkungen des Vorhabens nicht möglich. De facto wird über den angestrebten Streckenausbau nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern verwaltungsintern entschieden, nämlich bei der Bewilligung von Fördermitteln nach dem GVFG. Welche Rolle dabei die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung spielen, bleibt den Betroffenen im Planungsgebiet verborgen. Der Grundsatz, dass Einwander zu allen wichtigen Informationen Zugang haben müssen, wird somit verletzt. Ein angemessener Ausgleich zwischen widerstreitenden Interessen (z.B. hinsichtlich Art und Umfang des Lärmschutzes) ist unter diesen Bedingungen nicht zu erwarten.

Die Standardisierte Bewertung der Linie 8 beruht auf der Verfahrensanteile von 2006. Auf diesen Stand wurden die Investitionskosten heruntergerechnet. Der Nutzen bezieht sich auf Prognosen der Verkehrsnachfrage 2004. Unabhängig davon, ob die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung noch in diesem Jahr (Version 2012) oder später aktualisiert wird, ist eine Neubewertung des Vorhabens auf der Basis aktueller Daten und Preise dringend erforderlich, um Fehlentwicklungen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im südlichen Bremer Umland zu vermeiden.