

# Was kostet der Linie 4-Streckenkilometer?

Forschungsgesellschaft kommt im allgemeinen auf deutlich höhere Zahlen

Von Peter Hanuschke

**Lilienthal. Ein Pfund Kaffee kostet mal mehr, mal weniger. Bei Kraftstoffen ist es ähnlich, aber wesentlich extremer. Preise unterliegen eben den Marktmechanismen. Wobei das gerade bei den Preiskapriolen an den Zapfsäulen nur schwer zu glauben ist, die auch noch regional sehr variieren. Dass der Preis für einen Kilometer Straßenbahngleisverlegung nicht Jahr für Jahr konstant bleiben kann, ist da schon eher nachvollziehbar.**

Die Rohstoffpreise hatten sich Jahr für Jahr kontinuierlich nach oben entwickelt – ein deutliches Indiz für teurer werdende Straßenbahnprojekte. Dass die Rohstoffpreise seit der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise momentan größtenteils in den Keller gesackt sind, hätte zwar auch Auswirkungen auf die Preisentwicklung für Großbauprojekte, aber bis möglicherweise die Linie 4 oder andere bremische Straßenbahnvorhaben umgesetzt werden, werden sich die Rohstoffpreise sicherlich wieder erholt haben, und wenn die Nachfrage wieder steigt, wird das Preisrädchen sich auch wieder wie vor der Krise weiter nach oben drehen.

## Einfachste Wirtschaftstheorie

Das ist zwar einfachste Wirtschaftstheorie, aber sie hat sich in der Vergangenheit schon häufig als richtig erwiesen. Wobei an dieser Stelle natürlich keine Prognose abgegeben wird. Was die Entwicklung von Märkten angeht, da haben und hatten sich schon ganz große und wichtige Wirtschaftsexperten mit ihren Aussagen als Schaumsträger entpuppt.

Dass mit dem Ratsbeschluss im Jahr 2007, den zehnjährigen Gemeindeanteil an den Investitionskosten für das Projekt Linie 4 auf 4,1 Millionen Euro zu begrenzen, völlig die Preissteigerungen ignoriert wurden, lässt zwei Gedankenspiele zu: Entweder wurde das aus Naivität oder aus Kalkül gemacht – sowohl auf der Seite derjenigen, die sie tatsächlich wollten und entsprechend abstimmen, als auch bei denjenigen, die für sie stimmten, sie aber am Ende gar nicht wirklich haben wollen.

Okay: Naivität ignorieren wir einmal. Kalkül wird wohl eher zutreffen: Die wirklichen Befürworter sahen offensichtlich nur so die Möglichkeit, auch die scheinbaren Befürworter mit ins Boot zu bekommen (ohne dabei ernsthaft an spätere Folgen gedacht zu haben). Die scheinbaren Befürworter konnten beruhigt zustimmen. Ihre Rechnung ist aufgegangen. Logisch wurde das Projekt Linie 4 teurer. Mit Unschuldsmine können sie nun sagen: „Wir wollten ja die Linie 4, aber nun...“ Dieses ‚Aber nun‘ ist deren großes Pfund. Der mögliche Ausstieg wurde ihnen auf dem silbernen Tablett serviert: „... aber nun ist das Projekt teurer, als es der Ratsbeschluss vorsieht. Das können wir nicht mehr verantworten, schließlich haben wir uns schon für den Individualverkehr entschieden und werden dafür am Ende mindestens zwölf Millionen Euro für die Entlastungsstraße ausgeben.“

## Reine Interpretationssache

Ob die Investitionskosten für die Linie 4 nun tatsächlich zu hoch sind oder nicht, ist reine Interpretationssache. Ob sich die Gemeinde ein solches Projekt leisten will oder nicht, ist eine Abwägung bezüglich der politischen Schwerpunktsetzung. Dass die Folgekosten – welche Höhe sie haben werden, ist nach wie vor nicht eindeutig – wohl auch umfangreicher als der ebenfalls 2007 beschlossene jährliche Maximalbetrag von 270 000 Euro ausfallen werden, spielt den scheinbaren Befürwortern im Rat als Ausstiegsargument natürlich auch noch in die Hände.

Um nicht missverstanden zu werden, Kosten spielen selbstverständlich eine Rolle. Und wenn Kosten, besonders die Folgekos-



Dieses sichtbare Stück Gleis in Borgfeld ist bei weitem kein Kilometer, aber interessant ist, was denn nun 1000 Meter mit allem drum und dran beim Weiterbau kosten würden. FOTO: HASSELBERG

ten, so hoch sind, dass sich die Gemeinde sie nicht leisten kann, dann muss das Projekt beendet werden. Aber sich etwas leisten können oder nicht, ist auch bei den Folgekosten eben Interpretationssache

Daraus resultierend gibt es natürlich sowohl zahlreiche Argumente für den Bau der Straßenbahn als auch gegen dieses Projekt. Hier die Kurzform. Pro: Mit der Linie 4 entfällt das umständliche Umsteigen in Borgfeld, Straßenbahnfahren ist bequemer als das Fahren mit dem Bus, die Fuß- und Radwege werden mit saniert. Contra: Die Linie 4 verunstaltet optisch den Ort, es ist kein Platz für sie auf der Hauptstraße, sie ist zu teuer, ÖPNV könnte auch mit modernen Hybrid-Bussen getätigt werden.

Um Pro und Contra wird es sich auch heute Abend beim WÜMME-TALK im Borgfelder Landhaus drehen. Vielleicht gibt es

dann auch Klarheit, was ein Streckenkilometer für die Linie 4 kostet. Denn dieser Preis hatte in den vergangenen Wochen für Verwirrung gesorgt und tut es noch bis heute – trotz der Erklärungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG). So hieß es zu den im vergangenen Jahr bekannt gewordenen Kostenexplosionen in Bremen – statt 110 Millionen Euro sollen für den Ausbau des Straßenbahn-Zielnetzes der Linien 1,2,8 und 10 aufgrund von vergangenen Preissteigerungen 225 Millionen Euro notwendig sein –, dass die Linie 4 nicht von dieser Kostenentwicklung betroffen sein soll. Grund laut BSAG: „Die Linie 4 war und ist ein völlig abgelöstes Projekt von dem Straßenbahn-Zielnetz.“ Die Kostenexplosion habe sich nur auf Maßnahmen in diesem Zielnetz bezogen – eine rein bremische Sache. „Die Linie 4 nach Lilienthal wurde schon immer geson-



dert behandelt“, hatte BSAG-Sprecher Jürgen Lemmermann, wie berichtet, erläutert. Es sei auch politischer Wille gewesen, nach der Standardisierten Bewertung die Kosten der Straßenbahn zu überprüfen – „das wurde gemacht“.

## Der Streckenkilometerpreis

In Lilienthal wird für einen Streckenkilometerpreis rund 8,4 Millionen Euro zugrunde gelegt. In Mahndorf liegt der Streckenkilometerpreis für die Linie 1 nach der Kostenexplosion nun wesentlich höher – bei fast gleicher Gesamtlänge. Da sind's dann gleich an die 17 Millionen Euro. Als Begründung dafür hatte BSAG-Planer Volker Arndt unter anderem gesagt, dass es sich bei den 8,4 Millionen Euro pro Kilometer in Lilienthal um reine Baukosten von „Hauswand zu Hauswand“ ohne Umsatzsteuer handle, die bei der Maßnahme der Linie 1 mit hinzugerechnet werden müsse. Hinzu komme, dass es sich bei der Linie 1 um ein insgesamt wesentlich größeres Bauwerk drehe – auch wenn die Länge annähernd gleich sei. So sei der Straßenraum, der verändert werde, mit 25 Metern wesentlich breiter. In Lilienthal seien es manchmal nur zehn bis 15 Meter.

„Wir planen in Mahndorf einen jeweils zwei Meter breiten Fuß- und Radweg.“ In Lilienthal werden es insgesamt nur drei Meter sein. „Da in Mahndorf die Rad- und Fußwege versetzt werden, müssen auch dort verlaufende Leitungen komplett verlegt werden.“ Das sei in Lilienthal nicht notwendig. Bauphysikalisch seien beide Maßnahmen völlig unterschiedlich. Bei der Linie 1 werde aufgrund der Verkehrsbelastungen eine wesentlich höhere und teurere Bauklasse für den gesamten Straßen- und Gleisraum benötigt. Außerdem müsse eine zusätzliche Wendeschleife gebaut werden, der Grunderwerb sei teurer, und die Linie 1 erfordere ein großes Ingenieurbauwerk: eine Eisenbahnbrücke werde um ein paar Meter verbreitert – quasi neu gebaut.

## Andere Ergebnisse

Die Erklärungen haben die Kritiker (und vielleicht auch die Befürworter) trotzdem nicht überzeugt. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch Untersuchungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus Köln, die mit dem Projekt Linie 4 nichts weiter zu tun hat. Die FGSV hat nämlich Streckenkilometerpreise in Deutschland aus der Vergangenheit untersucht und ausgewertet. Die Zahlen beziehen sich dabei auf globale Systemkosten. Diese beinhalten alle Kosten, die bis zur Inbetriebnahme eines jeweils zweigleisigen Streckenkilometers einer Linienverbindung anfallen. Dazu zählen auch Kosten, die durch Neuordnung der Verkehrsflächen entlang der Trassen von Passade zu Passade entstehen. Bewusst ausgenommen sind Kosten für Sonderbauwerke.

Die Zahlen dürften die Kritiker bestätigen und für die Befürworter, die heute Abend auf dem Podium beim WÜMME-TALK sitzen, Gelegenheit geben, das Projekt Straßenbahnlinie 4 zahlenmäßig noch präziser vorzustellen. Die Forschungsgesellschaft kommt nämlich für Strecken von Straßenbahnen auf Eigentrasse in Stadtzentren auf einen Wert von zwölf bis 13 Millionen Euro pro Kilometer; für Streckenverlängerungen in gewachsenen städtischen Räumen außerhalb der Innenstädte auf zwölf Millionen Euro.

Es gibt offensichtlich noch Klärungsbedarf. Heute Abend kann ab 19 Uhr dieser Bedarf gedeckt und aufgezeigt werden, warum der Streckenkilometerpreis bei der Linie 4 in Lilienthal so deutlich nach unten von dem Wert abweicht, den die FGSV ermittelt hat. Regionale Preiskapriolen wie beim Benzin sind da wohl auszuschließen – die Straßenbahnlinie 1 fügt sich ja preislich in die Ergebnisse der Forschungsgesellschaft gut ein.