

Pressemitteilung

Mit der Linie 4S schneller in die Schuldenfalle?

Neufassung der Standardisierten Bewertung des Straßenbahnprojekts Lilienthal auf dem Prüfstand

Mit der Neufassung der Standardisierten Bewertung „Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal“ (März 2008) hat die Bremer Straßenbahn AG die früheren Berechnungen nicht nur aktualisiert, sondern auf eine völlig neue Grundlage gestellt. Als Untersuchungsgebiet gilt nunmehr der gesamte Verkehrsraum des VBN – mit der Gemeinde Lilienthal als „engerer Einzugsbereich des Investitionsvorhabens“. Nutzen und Kosten des Vorhabens werden wahlweise der gesamten Straßenbahnlinie 4 oder dem neuen Streckenabschnitt in Lilienthal zugerechnet. Den Ausschlag für das positive Ergebnis (Nutzen-Kosten-Quotient 1,28) geben jetzt Reisezeitgewinne durch Schnellfahrten der Straßenbahn in der Hauptverkehrszeit (Linie 4S), deren Nutzen mit 641 Tsd. Euro pro Jahr (30% des Gesamtnutzens) angegeben wird. Die erhöhten Betriebskosten für die künftige Parallelbedienung der Relation Lilienthal - Bremen durch Regionalbusse und Straßenbahn (zusätzlich 190 Tsd. Euro pro Jahr) werden dadurch mehr als ausgeglichen.

Erstaunlich ist auch der Befund, dass die Investitionskosten für den Streckenneubau in Lilienthal seit 2000 unverändert sind; für 5,5 km Neubaustrecke sind sie mit 42,7 Mio. Euro (ohne Planungs- und Vorbereitungskosten) bemerkenswert niedrig. Würden sich die Baukosten auf rund 10 Mio. Euro pro Streckenkilometer – wie heute allgemein üblich – belaufen, müssten die Investitionskosten mit 55 Mio. Euro veranschlagt werden (der Kosten-Nutzen-Quotient würde auf unter 1,0 absinken). Falls unter diesen Voraussetzungen überhaupt die erwarteten Fördermittel fließen würden, läge das Risiko erhöhter Kostenbelastung nahezu ausschließlich bei der Gemeinde Lilienthal, auf die 82% der Investitionskosten entfallen. Eine „Vorläufige Finanzierungsübersicht“ konnte noch nicht erstellt werden, da hinsichtlich der Zuwendungsfähigkeit einzelner Anlagenteile sowie der Mehrwertsteuerpflichtigkeit der Investitionen nach wie vor Klärungsbedarf besteht.

Initiative **PRO** Lilienthal

Seite 2

Da mit der Neufassung der Standardisierten Bewertung nunmehr klar dokumentiert ist, dass die Fortführung der Straßenbahnlinie 4 über die Landesgrenze bis Lilienthal Bestandteil des Programms „Integrierter Schienenausbauplan Region Bremen“ ist und somit im vorrangigen Interesse des Landes Bremen liegt, wäre es konsequent, die Bremer Straßenbahn AG als alleinigen Baulastträger und künftigen Eigentümer der Schienenstrecke (mit Unterhaltungspflicht) einzusetzen und den Beitrag der Gemeinde Lilienthal auf eine einmalige Zuschussleistung zu begrenzen. Wenn der Beschluss des Gemeinderats Lilienthal vom 6.11.2007 zum Weiterbau der Linie 4 nicht an seinen Vorbehalten scheitern soll, müsste die Gemeinde die Modalitäten der Trägerschaft und Finanzierung des Vorhabens mit der BSAG und dem Land Bremen neu aushandeln.

Diese Ansicht vertritt Prof. Dr. JÜRGEN DEITERS (Osnabrück), den die Initiative Pro Lilienthal erneut zur einer öffentlichen Vortragsveranstaltung eingeladen hat, um die Neufassung der Standardisierten Bewertung „Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal“ in den Grundzügen vorzustellen und zur Konzeption, Methodik sowie zu den Ergebnissen der neuen Nutzen-Kosten-Bewertung kritisch Stellung zu nehmen. Zu den wesentlichen Kritikpunkten wird dabei wieder gehören, wie die erwartete Verlagerung von nahezu 1.700 Pkw-Fahrten pro Werktag zwischen Lilienthal und Bremen auf die Straßenbahn zu rechtfertigen ist (die mit 62% wieder den Löwenanteil des Gesamtnutzens ausmacht) und warum die Entlastung beim verkehrsbedingten Kohlendioxidausstoß wieder mit viel zu hohen CO₂-Emissionsraten der Pkw und Kombi (261 g pro km) und unrealistisch hohen Preisen (231 Euro pro Tonne CO₂) zugunsten des Straßenbahnprojekts errechnet wurde. Da es sich um Prognosen für 2015 handelt, wäre es angemessen, den bei Neuwagen bereits erreichten Durchschnittswert von 163 g CO₂ pro km und gegenwärtige, im Emissionshandel erzielte Preise (30-40 Euro pro Tonne CO₂) für die Bewertung zugrunde zu legen.

Prof. Deiters will in seinem Vortrag zeigen, wie sich unsichere Prognosewerte einerseits (wie die erwähnten Fahrgastzuwächse der Straßenbahn oder künftige Betriebskosten im öffentlichen Nahverkehr) und fragwürdige Bewertungsansätze andererseits auf den Nutzen-Kosten-Vergleich der geplanten Verlängerung der Linie 4 nach Lilienthal auswirken. Damit sollen die Verlässlichkeit des Bewertungsmodells und der Realitätsbezug seiner Anwendung überprüft werden. Der Blick auf vergleichbare Vorhaben zum Ausbau des Straßenbahnnetzes in anderen Stadtregionen soll zeigen, wie anderenorts Kernstadt und Stadtrandgemeinde miteinander umgehen. Die Vortragsveranstaltung der Initiative Pro Lilienthal findet statt am 12. Juni 2008, 20.00 Uhr im Borgfelder Landhaus in Lilienthal. Alle Interessentinnen und Interessenten sind herzlich eingeladen.

Initiative Pro Lilienthal e.V.

Dipl.-Kfm. Alfred Werner (Vorsitzender)

Im Mai 2008