

# Teures ÖPNV-Projekt schöngerechnet?

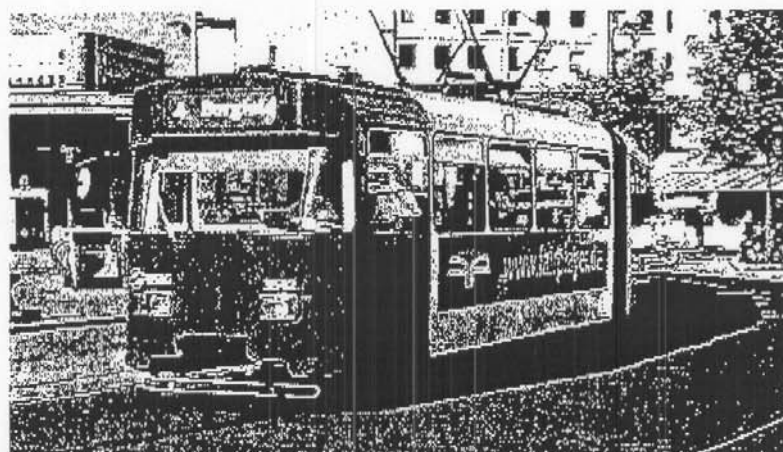
## Gemeinde Lilienthal plant Anbindung an Bremer Straßenbahnsystem

Die Bremer Umland-Gemeinde Lilienthal (Landkreis Osterholz) plant eine Anbindung an das Bremer Straßenbahnnetz. Die Kosten belaufen sich insgesamt auf über 44 Mio. Euro. Doch es besteht die große Gefahr, dass sich das millionenschwere Projekt nicht rechnet und die Gemeinde (18.220 Einwohner) ein hohes wirtschaftliches Risiko übernimmt.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg ergab zwar einen leicht positiven Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,14. Das bedeutet, dass der Nutzen die Kosten um 14 Prozent übertrafen soll. Doch wie so häufig steckt der Teufel im Detail. Ein näherer Blick in die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zeigt, dass die Berechnungen auf wackligen Füßen stehen.

Bei allen größeren Investitionsprojekten des ÖPNV wird eine so genannte standardisierte Bewertung durchgeführt. Dieses bundesweit einheitliche Verfahren ist grundsätzlich Entscheidungsgrundlage für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel und Voraussetzung, um den volkswirtschaftlichen Vorteil einer Verkehrsinvestition nachweisen zu können. Mit dem Verfahren soll sichergestellt werden, dass nach einheitlichen Kriterien eine Beurteilung der Förderungswürdigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben erfolgt.

Grundlage der Berechnung ist keine betriebswirtschaftliche, sondern eine umfassendere volkswirtschaftliche Betrachtungsweise. So gehen in die Bewertung neben Kapitaldienst und Betriebskosten auch Unfallschäden, Umweltauswirkungen, Reisezeiten und Betriebskosten des motorisierten Individualverkehrs ein, die nach einem vorgegebenen Maßstab monetär bewertet werden. Im Regelfall werden die volkswirtschaftlichen Bewertungskriterien bei einem ÖPNV-Projekt auf der Nutzenseite verbucht, da durch die beabsichtigte Verlagerung des Autoverkehrs auf die Schiene CO<sub>2</sub>-Emissionen, Betriebskosten der gefahrenen Kfz-Kilometer und straßenverkehrsbedingte Unfallschäden, also die volkswirtschaftlichen Schäden im Straßenverkehr, zurückgehen. Diese Vorgehensweise ist im Prinzip sinnvoll, weil unter rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kein ÖPNV-Vorhaben rentabel wäre und daher kein Projekt umgesetzt werden dürfte. Niemand würde jedoch ernsthaft die Notwendigkeit einer gut ausgebauten ÖPNV-Infrastruktur in Frage stellen.



Die Linie 4 soll vom Bremer Hauptbahnhof bis nach Lilienthal fahren, doch die Kosten der Stadtbahnverlängerung sind immens.

Des Weiteren fließt in die Berechnung von ÖPNV-Vorhaben auch die Reisezeit der Fahrgäste mit ein. Aus Sicht der ÖPNV-Benutzer ist die üblicherweise mit der Realisierung eines Projektes einhergehende Verminderung der Reisezeit (beispielsweise durch den Wegfall von Umsteigevorgängen) besonders wichtig, denn sie steigert die Attraktivität des Nahverkehrs. Dies führt letztlich zu einer Erhöhung der Fahrgast- und Umsatzzahlen sowie einer Verminderung des Zuschussbedarfs.

### Längere Fahrzeiten für Fahrgäste

Doch genau hier liegt im Falle der Straßenbahnverlängerung 4 nach Lilienthal das Problem verborgen. Denn die so genannte Reisezeitdifferenz fällt negativ aus. Das bedeutet, dass sich bei Umsetzung der Maßnahme die Fahrzeiten für die Fahrgäste sogar verlängern. Mit der bestehenden Busverbindung (Linien 630 und 670) beträgt die Fahrzeit von Lilienthal-Mitte bis zum Bremer Hauptbahnhof 26 Minuten. Die verlängerte Straßenbahnlinie 4 würde 27 Minuten benötigen. Dies liegt auch darin begründet, dass künftig die bestehenden Regionalbuslinien gekürzt werden und neue Endhaltestelle und Umstieg zur Linie 4 am Falkenberger Kreuz sein soll. Damit müssen die rund 3.150 Busfahrgäste auch künftig umsteigen. Es profitieren nur 2.260 Lilienthaler, die direkt an der Endhaltestelle einsteigen können. Auf diesen gewichtigen Umstand haben wir die Gemeinde im März diesen Jahres aufmerksam gemacht. Eine Stellungnahme der Verwaltung lag bis Redaktionsschluss nicht vor.

Trotz des erheblichen Mankos der Fahrzeitverlängerung gehen die Planer unter sehr optimistischen Annahmen davon aus, dass sich im Zuge des Straßenbahnausbaus das Fahrgastaufkommen auf der Linie in Lilienthal um 84 % auf werktäglich 6.808 erhöhen

wird. Der Steigerungseffekt soll zu 80 % durch eine Verlagerung vom Pkw auf die Straßenbahn erfolgen. Professor Jürgen Deiters, der die Lilienthaler Kosten-Nutzen-Analyse kritisch beleuchtet hat, kommt zu dem Ergebnis, dass bereits ein Zuwachs des Fahrgastaufkommens von „nur“ 60 % zu einem Nutzen-

Kosten-Quotienten von 0,9 führt. Damit wäre die Maßnahme aus volkswirtschaftlicher Sicht bereits unrentabel, da die Kosten den Nutzen übersteigen würden. Des Weiteren führt der pensionierte Universitätsprofessor für Wirtschaftsgeographie aus, dass auch die volkswirtschaftliche Ersparnis durch die Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes niedriger als im Gutachten ausfallen könnte, da Autos abgasärmer seien als vor fünf Jahren als die offizielle NKA erstellt wurde. Auch dies würde den Nutzen-Kosten-Quotienten deutlich nach unten drücken.

### Tieferegehende Analysen erforderlich

Angesichts des nur leicht positiven Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,14, der wie beschrieben von zum Teil sehr optimistischen Annahmen ausgeht, erscheinen uns tiefergehende Analysen geboten. Ebenso müssen die Folgekosten neu berechnet werden, in dem realistische Annahmen über die Fahrgastzahlen zu Grunde gelegt werden. Der Steuerzahler hat ein Recht darauf zu erfahren, welche finanziellen Belastungen durch den Straßenbahnbetrieb auf ihn zukommen, bevor die Investition realisiert wird. Immerhin sollen sich nach ersten Erkenntnissen die Betriebskosten (ohne Kapitaldienst) bedingt durch die Stadtbahnverlängerung um 243.100 auf 9,75 Mio. Euro im Jahr erhöhen. Die Gemeinde rechnet dennoch mit einem sinkenden Zuschuss.

Die millionenschwere Maßnahme, die von Bund, Bremen, Niedersachsen, der Gemeinde Lilienthal und der Bremer Straßenbahn AG gemeinsam finanziert werden soll, darf nur in Angriff genommen werden, wenn die volkswirtschaftlichen Nutzen zweifelsfrei die Kosten überwiegen. Andernfalls ist zu prüfen, ob eine Optimierung des bestehenden Busnetzes von Lilienthal nach Bremen nicht eine adäquate, kostengünstige Alternative darstellt.