

Stellungnahme zur geplanten Anbindung der Gemeinde Lilienthal an die Bremer Straßenbahn:

Bremer Straßenbahn oder Regionalbusse in Lilienthal?

Zum Nutzen-Kosten-Vergleich alternativer Bedienungskonzepte im ÖPNV

Im Streit um die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld bis Lilienthal-Falkenberg wird von kommunaler Seite neuerdings betont, dass die Regionalbusse 630 und 670 unabhängig davon weiterhin durch Lilienthal bis zum Bremer Hauptbahnhof verkehren würden (Wümme-Zeitung vom 4.8. und 24.7.2006). Das sei im Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) so festgeschrieben, und die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) sowie der Senator für Bauwesen Bremen versichern, dass es keine aktuellen Planungen gäbe, die Regionalbusse an der künftigen Endhaltestelle der Straßenbahn am Falkenberger Kreuz enden zu lassen.

Haben sich damit die BSAG und einige Kommunalpolitiker, so auch der Bürgermeister von Lilienthal, von dem Projekt „Eine Straßenbahn für Lilienthal!“ verabschiedet? Denn der Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Realisierung der über 40 Mio. Euro teuren Neubaustrecke wäre nur zu rechtfertigen, wenn die Busfahrgäste aus dem Umland mit Fahrtziel Bremen (und zurück) am Falkenberger Kreuz umsteigen, um so eine unwirtschaftliche Parallelbedienung von Bahn und Bus zu vermeiden.

Das Problem, dass mit werktäglich über 3000 Busfahrgästen nahezu die Hälfte des künftigen Fahrgastaufkommens der Straßenbahn in Lilienthal von der Unbequemlichkeit des Umsteigens mit der Folge verlängerter Gesamtfahrzeit betroffen wäre, wurde in der Vortragsveranstaltung der Initiative Pro Lilienthal am 8. Juni dieses Jahres in Anwesenheit von Bürgermeister Willy Hollatz (Lilienthal) und Volker Arndt, Chefplaner der BSAG, ausführlich diskutiert. Die Aufrechterhaltung des Regionalbusverkehrs wurde dabei nicht ernsthaft erwogen, wohl aber die weitere Verbesserung der Busbedienung *anstelle* des Straßenbahnausbaus.

Grundlage zur Beurteilung der Förderungswürdigkeit von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV ist das vom Bundesverkehrsministerium vorgeschriebene Verfahren der „Standardisierter Bewertung“. Es kam für das Straßenbahnneubauprojekt Lilienthal bereits 2002 zur Anwendung. Die erwähnte Veranstaltung der Bürgerinitiative diente dazu, die wesentlichen Ergebnisse dieses Gutachtens der Intraplan Consult GmbH (München) vorzustellen und kritisch zu bewerten (vgl. Materialien zu meinem Vortrag unter www.initiative-pro-lilienthal.de).

Die künftige Verkehrsbedienung Lilienthals durch Straßenbahn *und* Busse spielte dabei keine Rolle, weil eine solche Planungsvariante als unrealistisch galt. Wohl aber wurde kritisiert, dass das standardisierte Bewertungsverfahren nicht geeignet ist, verschiedene ÖPNV-Konzepte

miteinander zu vergleichen, z.B. Straßenbahn- und Busbedienung. Vergleichsmaßstab für das geplante Neubauprojekt („Mitfall“) ist die Fortschreibung des Status quo („Ohnefall“). Im vorliegenden Fall gilt für den *Mitfall* (Straßenbahnlinie 4 bis Lilienthal-Falkenberg, in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt bedient), dass die Buslinie 30 eingestellt wird und die Regionalbuslinien 630 und 670 am Falkenberger Kreuz enden. Für Intraplan Consult war dies seinerzeit eine Vorgabe des Auftraggebers. Insofern erstaunt es, wenn die BSAG jetzt versichert, dies sei keine aktuelle Planung.

Wie würde sich nun die *Beibehaltung des Regionalbusverkehrs* neben der Straßenbahnbedienung von Lilienthal auf die Nutzen-Kosten-Relation auswirken? Die Differenz beider Größen muss bekanntlich positiv, der Quotient also größer als 1 sein, um die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit eines Investitionsvorhabens nachzuweisen. Für das Straßenbahnprojekt Lilienthal wurde 2002 ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,14 berechnet. Die Kosten für den ÖV-Fahrtweg (Kapitaldienst für die Straßenbahnneubaustrecke) wurden mit jährlich 1,795 Mio. Euro veranschlagt, denen ein Gesamtnutzen der Maßnahme von jährlich 2,039 Mio. Euro gegenüber steht.

Darin enthalten ist der Saldo der *Betriebs- und Vorhaltungskosten* von Straßenbahn und Bussen. Da die Kosten im Mitfall höher sind als im Ohnefall, mindern sie den Gesamtnutzen (bisher um jährlich 243.100 Euro). Bei Parallelbedienung von Straßenbahn und Regionalbussen würde diese Größe auf jährlich 452.800 Euro ansteigen. Dazu tragen vor allem die Fahrerkosten der beiden Buslinien bei, die für den Abschnitt Falkenberg – Borgfeld nach Berechnungen von Intraplan jährlich 271.650 Euro betragen. Die Einsparungen an Energiekosten würden von 50.800 auf 8.300 Euro pro Jahr absinken. Die Vorhaltung zweier sonst nicht mehr benötigter Busse würde den Kostenvorteil der reinen Straßenbahnbedienung um jährlich 111.900 Euro mindern. Zusammen mit den Unterhaltungskosten für den Fahrtweg (laufende Kosten für Schienenstrecke, Oberleitung, Haltestellen usw.) würden sich die *Gesamtkosten* der ÖPNV-Bedienung für den Abschnitt Falkenberger Kreuz – Straßenbahnhaltestelle Borgfeld um jährlich 209.700 Euro erhöhen.

Weitere *Nutzenkomponenten*, die von der Aufrechterhaltung des Regionalbusverkehrs gemindert würden, sind die in Geldeinheiten ausgedrückten CO₂-Emissionen (von jährlich 334.800 auf 282.700 Euro), die Schadstoffemissionen (von jährlich 38.200 auf 33.100 Euro) sowie die Unfallfolgekosten des Straßenverkehrs (von jährlich 467.600 auf 428.800 Euro). Zusammengefasst ergibt das gegenüber der ursprünglichen Planung eine Nutzenminderung von jährlich 96.000 Euro. Stärker schlagen jedoch die erhöhten ÖV-Gesamtkosten zu Buche (siehe oben). Der *Gesamtnutzen des Straßenbahnprojekts* würde somit um jährlich 305.700 Euro auf 1,733 Mio. Euro absinken und damit geringer ausfallen als die *Kosten*, die von Intraplan Consult mit jährlich 1,795 Mio. Euro errechnet wurden.

Die Differenz der Nutzen und Kosten ist mit –62,0 Tausend Euro pro Jahr also leicht negativ. Der Nutzen-Kosten-Quotient von 0,97 würde mithin das Ziel der standardisierten Bewertung verfehlen, das untersuchte Investitionsvorhaben als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft und somit als förderungswürdig im Sinne der Kriterien des GVFG nachzuweisen. Dieses Resultat ergibt sich trotz zum Teil überhöhter Kostenansätze und veralteter Daten im Intraplan-Gutachten.

Fazit: Die Betreiber und Befürworter der Straßenbahnneubaustrecke in Lilienthal haben damit – sicher unbeabsichtigt – die Grenzen der Wirtschaftlichkeit ihres Projekts aufgezeigt. In der gegebenen Situation überholter Daten, unvollständiger Entscheidungsgrundlagen (Folgekostenrechnung fehlt) und fragwürdiger Bewertungsansätze auf der einen und dem erklärten Willen der ÖPNV-Aufgabenträger und -Betreiber innerhalb des VBN auf der anderen Seite, das erreichte Angebotsniveau des Buslinienverkehrs im Stadt-Umland-Bereich zu sichern, sollten sich die Partner im Zweckverband darauf konzentrieren, das Fahrtenangebot weiter zu verdichten und – soweit möglich – zu vertakten, um städtische Bedienungsstandards im ÖPNV auf die Region zu übertragen. Auf die Weiterverfolgung des Straßenbahnprojekts Lilienthal sollte wegen fehlender gesamtwirtschaftlicher Sinnfälligkeit verzichtet werden.

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Jürgen Deiters
Wilhelm-von-Euch-Str. 71
49090 Osnabrück
E-Mail: jdeiters@t-online.de
Tel. (0541) 61037