

Rechtfertigt der Nutzen die Kosten des Vorhabens?

Zur Standardisierten Bewertung der geplanten Verlängerung der Bremer Straßenbahnlinie 1
in Huchting

Untersuchung im Auftrag der Huchtinger-Initiative
von Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

Kurzfassung

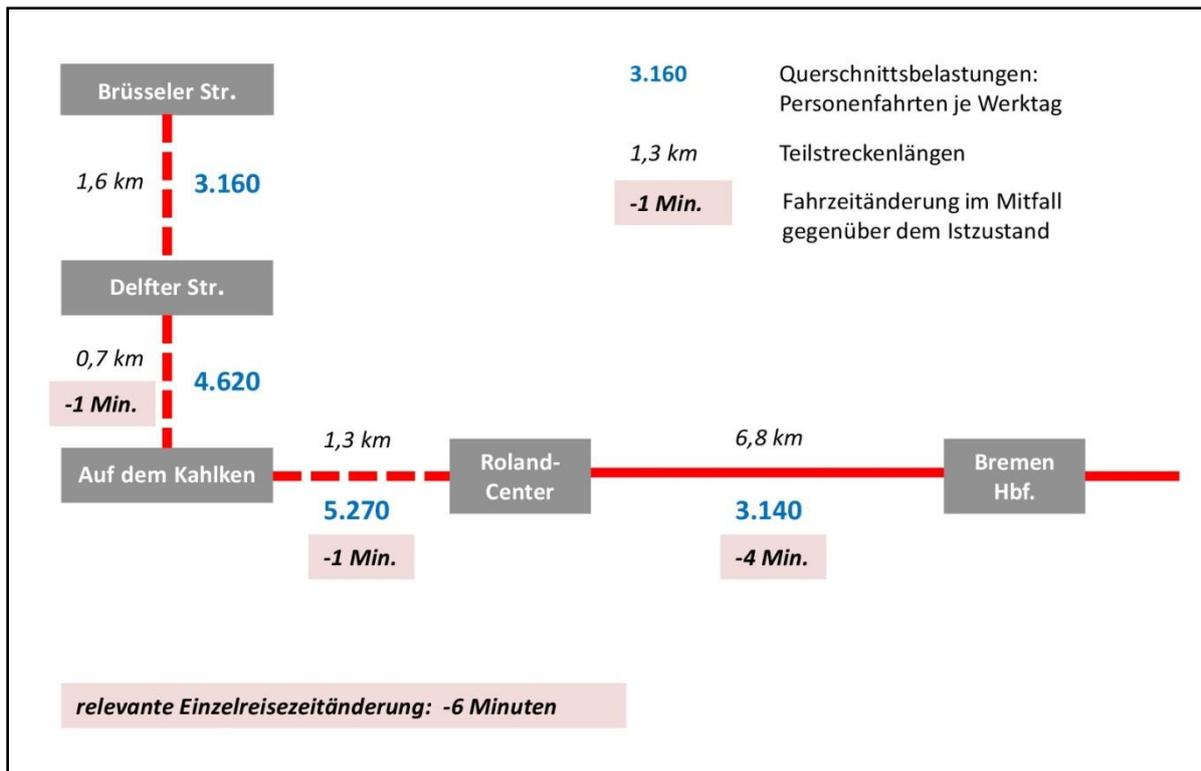
Nach der Standardisierten Bewertung vom April 2017 beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 in Huchting 1,38. Maßgeblich für dieses Ergebnis ist die äußerst optimistische Prognose, wonach sich die Verkehrsnachfrage zwischen Huchting und der Bremer Innenstadt um 3.500 Personenfahrten je Werktag erhöht, wenn das Umsteigen am Roland-Center entfällt. Legt man aktuelle Erhebungsdaten der Bremer Straßenbahn AG zur Nutzung der Buslinie 57/58 (Ringlinie) und zu den Umsteigebeziehungen am Roland-Center zugrunde, entspricht dies einer Verdoppelung des Fahrgastaufkommens. Vergleicht man dies mit den Auswirkungen des Netzausbaus der Bremer Straßenbahn seit 1996, so würde damit das bisher beste Ergebnis (+84%) deutlich übertroffen, nämlich die Verlängerung der Linie 4 nach Arsten 1998. Das ist unter den gegebenen Bedingungen wenig wahrscheinlich. Zum günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Linienverlängerung in Huchting trägt auch bei, dass die Kosten für den Schienenweg auf den Preisstand von 2006 zurückgerechnet wurden.

Ausgangsbedingungen und Bewertungsmethode

Mit dem Auftrag zur vorliegenden Untersuchung stellte die Huchtinger-Initiative die o.g. Erhebungsdaten der Bremer Straßenbahn AG zur Verfügung, die es erlauben, das Projekt-dossierverfahren als vereinfachtes, mit der Standardisierten Bewertung kompatiblen Verfahren anzuwenden. Es ist Bestandteil der neuen Verfahrensanleitung, die ab März 2017 für die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV verbindlich ist. Die Anwendung des Projektdossierverfahrens setzt voraus, dass die vom Vorhaben Betroffenen zu bestimmen sind. Grundlage hierfür ist die erwähnte Fahrgastbefragung am Roland-Center, wonach werktags rund 3.600 Fahrgäste zwischen der Ringlinie und der Straßenbahnlinie 1 umsteigen. Zwei Drittel davon entfallen auf den von der Straßenbahn künftig bedienten Abschnitt der Ringlinie. Die dort ein- und aussteigenden Fahrgäste profitieren also von der Straßenbahnverlängerung, während die verbleibenden Abschnitte von Bussen der Linie 58 künftig nur noch im 15-Minuten-Takt bedient werden sollen.

Wie hoch müsste der Fahrgastzuwachs der Straßenbahn sein?

Die folgende Grafik zeigt die Ausgangsdaten für dieses Bewertungsverfahren. Die Anzahl der Umsteiger am Roland-Center in/aus Richtung Innenstadt wurde an die Fahrgastzählung auf der Buslinie 57/58 angepasst. Künftig eingespart würden die Umsteigezeit (4 Minuten) und zwei Minuten Fahrtzeit, da die Straßenbahn eine kürzere Strecke und weniger Haltestellen



als Busse der Ringlinie bedienen würde. Der relative Zeitgewinn bezieht sich auf die Strecke Delfter Straße – Hauptbahnhof. Aus den Daten zur Verkehrsnachfrage einerseits und den Mehrkosten des Straßenbahnbetriebs andererseits wird errechnet, wie hoch der Fahrgastzuwachs aus der Verlagerung von Pkw-Fahrten sein müsste, damit der Gesamtnutzen dem jährlichen Kapitaldienst für den Schienenweg entspricht (Nutzen-Kosten-Verhältnis = 1,0). Diese als „erforderliche Mehrverkehrsquote“ bezeichnete Zuwachsrate beträgt für das Huchtinger Projekt 82%. Zu vergleichen ist dies mit der „erwarteten Mehrverkehrsquote“, die sich aus den Veränderungen des Verkehrsangebots wie Reisezeit, Fahrtenhäufigkeit und Umsteigen ergibt. Sie beträgt im vorliegenden Fall 40%. Würde man also die Standardisierte Bewertung erneut durchführen, diesmal mit einer realitätsnahen Prognose der Verkehrsnachfrage und mit Kosten zum Preisstand 2016, bliebe der Nutzen-Kosten-Quotient weit unter 1,0. Der Nachweis der Förderwürdigkeit des Vorhabens ist also nicht zu erbringen.

Lehren aus dem „Fall Lilienthal“

Bei realistischer Einschätzung der Ausgangsbedingungen und der Verkehrsnachfrage wäre es in Lilienthal nicht zur Verlängerung der Straßenbahnlinie gekommen. Im dritten Betriebsjahr befördert die Straßenbahn statt 4.800 lediglich 3.200 Fahrgäste je Werktag zwischen der Nachbargemeinde und Bremen. Das entspricht einem Fahrgastzuwachs gegenüber der früheren Busbedienung von 40-45%. Wie künftig in Huchting ersetzt die Straßenbahn in Lilienthal nur einen Teil des Buslinienverkehrs. Unwirtschaftliche Parallelbedienung von Bus und Bahn sowie Angebotsbeschränkungen abseits der Straßenbahnlinie sind die Folge. „Am falschen Ende investiert“ rügte der Bund der Steuerzahler Niedersachsen/Bremen die 70 Mio. Euro teure Linienverlängerung nach Lilienthal, die als Pilotprojekt zur Anbindung des Umlands an die Bremer Straßenbahn praktisch gescheitert ist.

Busse statt Straßenbahn in Huchting

Wie seinerzeit in Lilienthal ist auch für Huchting zu bezweifeln, dass mit der Verlängerung der Straßenbahn das Verkehrsangebot nachhaltig zu verbessern ist. Viele Bürgerinnen und Bürger möchten an der bestehenden Busbedienung festhalten. Auch lassen die Daten der Fahrgastzählung erkennen, dass die Buslinie 57/58 nicht nur dem Anschluss an die Straßenbahn am Roland-Center, sondern auch dem Quell- und Zielverkehr entlang des Linienringes dient, der unterbrochen würde. Die Linienabschnitte abseits der Straßenbahn sollen zwar weiterhin durch Busse bedient werden, aber nur noch im 15-Minuten-Takt. Stattdessen wird empfohlen, die Ringlinie beizubehalten und künftig mit Elektrobussen zu bedienen – als Beitrag der Bremer Straßenbahn AG zum Umwelt- und Klimaschutz der Stadt.

„Verlängerung Süd“ in der Sackgasse

Nach Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 nach Stuhr und Weyhe im August 2016 ist die Realisierung dieses Vorhabens in weite Ferne gerückt. Nach eigenen Untersuchungen ist das Fahrgastpotential dieser Linie weitaus geringer als bisher unterstellt. Von Brinkum aus erreicht man das Bremer Stadtzentrum mit Bus und Straßenbahn über Huckelriede schon jetzt schneller als mit einer durchgehenden Linie 8. Sollte das Vorhaben in den nächsten Jahren ganz aufgegeben werden, verlöre die Verschwenkung der Linie 1 auf die BTE-Trasse vollends ihren Sinn. Das Gemeinschaftsprojekt „Verlängerung Süd“ wäre damit am Ende. Die Entscheidungsträger sollten anerkennen, dass es eine Illusion war, mit Hilfe der BTE-Trasse das „Karlsruher Modell“ auf den Bremer Süden zu übertragen. Sie sollten sich stattdessen darüber verständigen, die Busangebote zwischen Stadt und Umland im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts zu verbessern.

Bremen/Osnabrück,
Dezember 2017