

## **Stellungnahme der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Gutachten „Standardisierte Bewertung“ für die geplante Verlängerung der Straßenbahn nach Volkmarode-Nord (07.11.2012)**

### **A) Kritik der vorliegenden Begutachtung**

Die „Standardisierte Bewertung“ ist ein Begutachtungsverfahren für die Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturprojekten, das nach bundesweit einheitlichen Kriterien durchgeführt wird. Der Spielraum für die GutachterInnen bei der Anwendung dieser Kriterien ist gering, vorsätzliche oder leichtfertige Fehler sind aus unserer Sicht im hier vorliegenden Fall nicht gemacht worden. Dennoch hängt das Ergebnis einer Standardisierten Bewertung auch maßgeblich von bestimmten Annahmen und Vorgaben ab, die vorab als Grundlagen in die Begutachtung hereingegeben und für die nötigen Zukunftsprognosen verwendet werden. Denn die Wirtschaftlichkeit einer Infrastrukturmaßnahme kann sich ja nicht sofort einstellen, sondern wird (in diesem Fall) bis zum Jahr 2025 bewertet. Bei den Vorgaben und Annahmen für eine solch langfristige Prognose sind jedoch selbstverständlich diverse Spielräume vorhanden, die sich positiv oder negativ auf das Ergebnis der Bewertung auswirken können. Daher ist eine besonders kritische Auseinandersetzung mit diesen Grundannahmen nötig.

1. Unsere Hauptkritik besteht in der Einbeziehung der Shell-Studie und somit einer ÖPNV-pessimistischen Grundlage des Verkehrsmodells. Für die Prognose der Entwicklung der Motorisierung im Jahr 2025 bedeutet dies, dass im Gutachten davon ausgegangen wird, dass 70% der Personen (heute 67%) über einen PKW verfügen und diesen auch regelmäßig nutzen (S. 21). Diese Annahme hat Auswirkungen auf die prognostizierte Fahrtenanzahl in 2025. Nach dem Modell werden im motorisierten Individualverkehr (MIV) im Untersuchungsgebiet 11.600 Fahrten zusätzlich durchgeführt (+1,2%) im Vergleich zu 2007, während die Zahl der Fahrten im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) um 11.000 Fahrten oder 7,1% sinkt (S. 30). (Diese Zahlen sind bezogen auf den „Ohnefall“, also sofern man zum Status Quo des Liniennetzes kaum etwas verändert.)  
Diese Aussage des Modells halten wir vor dem Hintergrund der immer größer werdenden Aufmerksamkeit für die Probleme des Klimawandels sowie der voraussichtlich kontinuierlich steigenden Kosten für die individuelle Mobilität (steigende Kraftstoffkosten) für wenig plausibel. Andere Studien gehen hingegen davon aus, dass der ÖPNV zukünftig konstante bis steigende, der MIV konstante bis sinkende Anteile am Modal Split aufweisen wird. Ein Beleg von vielen ist dafür die Studie „Mobilität in Deutschland“ des Bundesumweltministeriums in Zusammenarbeit mit infas und dem DLR. In dieser Studie wurde für den Zeitraum 2002 bis 2008 eine Zunahme der Anzahl der Fahrten ausgemacht – dabei ist jedoch die Zahl der Fahrten im Auto (MIV) konstant geblieben, während die Zahl der Fahrten im ÖPNV um vier Prozent gestiegen ist (<http://mobilitaet-in-deutschland.de>). In ähnlicher Tendenz hat die Braunschweiger Verkehrs-AG seit ca. 2007 kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen zu vermelden (<http://braunschweig.de/statistik>).  
Dass sich der Modal Split für den ÖPNV im Modell dieses hier vorliegenden Gutachtens jedoch von 14,4% (2007, S. 13) auf 13,4% (2025, S. 30) für das ganze Untersuchungsgebiet verschlechtern soll und insofern eine deutliche Umverteilung der Fahrten zulasten des ÖPNV konstatiert wird, ist für uns daher nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die Prognose des „Mitfalls“ (also inklusive der Tram-Verlängerung), mit der nach diesem Modell nur 0,5% der Fahrten auf den

Hauptrelationen pro Tag (= 275 Fahrten) vom MIV auf das attraktive Verkehrsmittel Tram umgeleitet werden können (S. 41). Die Zahl der Fahrten mit dem PKW würde dadurch nur von 52.647 Fahrten auf 52.372 Fahrten und somit nahezu unmerkbar gesenkt (Anhang Blatt 9). Vergleicht man die Details der Untersuchung, dann fällt zudem auf, dass zwischen „Ohnefall“ und „Mitfall“ netto keine zusätzlichen Fahrgäste aus dem Neubaugebiet Volkmarode-Nord gewonnen werden können (S. 34 im Vergleich zu S. 42). Auch diese Prognose, die suggeriert, dass eine Tram mit schnellem Takt gegenüber einem Bus im 30-min.-Verkehr in einem Neubaugebiet per Saldo keine zusätzlichen Fahrgäste zieht, lässt die Zweifel am zugrunde liegenden Verkehrsmodell wachsen.

2. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Prognose zur Bevölkerungsentwicklung am Zielort Volkmarode. Laut Gutachten wird sich die Bevölkerung von 3.481 EinwohnerInnen (aus dem für die Standardisierte Bewertung normierten Basisjahr 2006, S. 8) auf 3.682 EinwohnerInnen (in 2025, S. 25) erhöhen. Basis dafür ist die durchaus optimistische Bevölkerungsprognose des NLS (Niedersächsisches Landesamt für Statistik). Diese sagt über den gesamten Zeitraum einen leichten Bevölkerungsgewinn für die Stadt Braunschweig voraus. Knackpunkt ist hier jedoch, dass das Statistikamt der Stadt für Ende 2011 bereits eine Einwohnerzahl von 3.882 Personen herausgegeben hat (<http://braunschweig.de/statistik>). Dies sind 400 mehr als 2006 und sogar 200 mehr als für 2025 im Gutachten prognostiziert. Da die NLS-Prognose nicht vermuten lässt, dass die Einwohnerzahl von Volkmarode zwischen 2011 und 2025 sinken wird, sondern aufgrund der allgemeinen Tendenz eher von stabilen bis steigenden Zahlen auszugehen ist, dürfte die Einwohnerzahl schließlich höher liegen als prognostiziert. Eine höhere Einwohnerzahl erhöht automatisch die ÖPNV-Nachfrage (in absoluten Zahlen) und somit auch die voraussichtliche Wirtschaftlichkeit der Maßnahme.
3. In Bezug auf den Reisezeitnutzen der Tram-Verlängerung sagt das Gutachten aus, dass ein Drittel der Fahrgäste länger unterwegs ist als zuvor und nur für zwei Drittel der Fahrgäste ein Zeitgewinn vorliegt (Anhang Blatt 10.1). Dies ist insbesondere damit begründet, dass die Fahrgäste aus Richtung Schapen mit dem zukünftigen Umstieg an der Ziegelwiese (weiter nördlich) gegenüber dem früheren Umstieg am Moorhüttenweg einen Zeitverlust hinnehmen müssen. Außerdem ist auf der Tram-Strecke eine Haltestelle mehr vorhanden als bislang beim Busverkehr, die ebenfalls zu Reisezeitverlusten führt.  
Dieser unbefriedigenden Analyse muss allerdings entgegen gestellt werden, dass sich für viele NutzerInnen der effektive Reisenutzen verbessert. Gegenwärtig können Fahrgäste aus Volkmarode-Nord nur im 30-min.-Takt in die Innenstadt gelangen. Bei der Wahrnehmung von Terminen ist dies suboptimal, weil man unter Umständen 29 Minuten zu früh da ist, um nicht zu spät zu kommen. Dies ist übrigens ein maßgeblicher Grund, warum Leute nicht vom MIV auf den ÖPNV umsteigen. Ein engerer Takt (wie durch die Tram-Erweiterung möglich), mit dem auch die Wartezeiten am Ankunftsort verkürzt werden, würde die Attraktivität des ÖPNV deutlich steigern und somit nicht nur weitere zeitliche Gewinne bringen – die eigentlich hier mit hereingerechnet werden müssten – sondern auch zusätzliche Personen zum Umsteigen motivieren.
4. Die obige Analyse zu dem schlechten Reisezeitnutzen lässt zudem die Frage folgen, ob die zugrunde liegenden Betriebskonzepte der Bus- und Tramlinien nicht noch effektiver ausgestaltet werden könnten. Nach dem aktuellen Betriebskonzept wird im „Mitfall“ ein Bus eingespart, während eine Tram mehr benötigt wird (S. 49) – hier wäre unter Umständen mehr Effizienz möglich. Zum Beispiel wäre zu überlegen, ob im Bereich Volkmarodes nicht auf eine Tram-Haltestelle verzichtet werden könnte und ob der Umlauf des Busverkehrs nicht noch zu verbessern wäre.

Dabei könnte man sicher noch überprüfen, ob eine Zusammenlegung der Linien 417/427/437 (selbstverständlich unter Berücksichtigung entsprechender Konsequenzen im Umlauf, also z.B. auf die 433) nicht weitere Verbesserungen brächte. Ähnlich wäre der Verzicht auf den Bushalt am Kruseweg für die 427/437 und eine direktere Führung zur Endhaltestelle Ziegelwiese über die Berliner Heerstraße inklusive einer dichter an die Hauptstraße herangebaute Wendeschleife mit Umsteigemöglichkeit zu prüfen.

Weiterhin sollte man zwingend überlegen, in neue Verhandlungen mit der WVG Wolfsburg einzutreten, um eine Einkürzung der Linie 230 vornehmen zu können und stattdessen den Umstieg der Gäste an der Haltestelle Volkmarode-Ziegelwiese zu ermöglichen. Die dadurch eingesparten Busse würden sich deutlich in der Wirtschaftlichkeitsrechnung niederschlagen.

Bei der Tram wäre es – auch aufgrund der nicht so hohen Nachfrage in Volkmarode – sicher eine Überlegung wert, nur jede zweite Bahn zum Endpunkt fahren zu lassen (= 20 min.-Takt in Volkmarode). Dadurch würden allerdings höhere Investitions- und Unterhaltungskosten durch eine neue Wendeschleife voraussichtlich im Gebiet Gliesmarode nötig werden. Vor dem Hintergrund der vergleichsweise geringen Kosten für eine Wendeschleife (siehe die Kalkulation für den Ohnefall, selbst wenn man pauschal höhere Kosten anlegt) und den Effekten für eine dann weniger benötigte Tram im Umlauf (Ersparnis bei Investitions- und Unterhaltungskosten, Personal, Schadstoff-Ausstoß, Energie etc.) wäre es zumindest eine Untersuchung wert, ob sich eine solche Maßnahme nicht wirtschaftlich rechnen könnte.

Ob die genannten Maßnahmen am Ende dazu führen würden, das Ergebnis dieser Standardisierten Bewertung über den entscheidenden Faktor 1 zu bringen ist ungewiss. Diese Kritik soll jedoch aufzeigen, dass noch eine deutliche Variabilität in dieser Bewertung vorhanden ist, die eine Wirtschaftlichkeitsrechnung deutlich verbessern könnte.

## **B) Kritik des Instruments Standardisierte Bewertung**

Neben der Kritik an den speziellen Annahmen und Vorgaben im genannten Gutachten darf an dieser Stelle aber auch nicht die grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem Instrument der Standardisierten Bewertung und der Aussagekraft ihrer Ergebnisse fehlen.

1. Hauptpunkt dieser Auseinandersetzung ist hierbei v.a. das veraltete Regelwerk von 2006. Dieses Regelwerk legt u.a. Festwerte für diverse Faktoren zu Grunde, die heute überholt sind. Ein ganz wichtiger Faktor sind dabei die Energiekosten, die auf dem Preisstand von 2006 eingefroren sind und eben nicht die tatsächlichen aktuellen Kosten (Diesel für den Bus und Strom für die Tram, sowie Benzin und Diesel für den eingesparten MIV) abbilden. Hierfür (wie für die anderen Faktoren) wäre zu überprüfen, ob die Festlegungen und das Verhältnis von damals überhaupt noch den aktuellen Verhältnissen entsprechen.
2. Deutlich dramatischere Auswirkungen hat das Regelwerk von 2006 sogar noch in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung. Nach dem Ergebnis des Gutachtens würden durch den Ausbau der Tramstrecke 630.000 gefahrene Kilometer MIV (S. 54) und 62.000 gefahrene Kilometer Bus (S. 50) durch 80.000 Kilometer gefahrene Tram ersetzt (= nur noch etwas mehr als 10% dieser eingesparten Fahrleistung, S. 50), aber dennoch sollen durch diese Maßnahme angeblich 38 Tonnen CO<sub>2</sub> mehr ausgestoßen werden (S.55). Verantwortlich dafür ist der zu Grunde gelegte Strommix von 2006 mit seinen spezifischen CO<sub>2</sub>-Werten. Dass sich der Strommix

seitdem verändert hat (und bis 2025 weiter dramatisch verändern wird) und zudem technologische Fortschritte zu erwarten sind, die den Fuhrpark im Jahr 2025 beim Stromverbrauch deutlich effizienter machen können, wird hier außer Acht gelassen. Zudem wäre es ja möglich, dass die Verkehrs-AG in der Zukunft (so wie es schon früher einmal war) wieder Ökostrom für den Fahrtstrom bezieht. In dem Fall würden zwar ggf. die Stromkosten steigen, die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Maßnahme würde sich (selbst bei diesem pessimistischen Gutachten) aber sofort deutlich ins Positive verändern. Leider darf nach dem Regelwerk der Standardisierten Bewertung nicht der tatsächliche Strommix für die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung verwendet werden, sondern nur die vorgegebenen Festwerte.

3. Weiterhin werden SchülerInnen mit einem geringeren Gewicht im Regelwerk der Standardisierten Bewertung berücksichtigt als erwachsene ÖPNV-NutzerInnen (S. 53). Die Verlängerung steht aber selbstverständlich auch in Zusammenhang mit der Entscheidung zur Ansiedlung einer IGS in Volkmarode und eine umsteigefreie Verbindung könnte (selbst mit dem zu beachtenden Fußweg von der Haltestelle Am Remenhof zur Schule) noch weitere SchülerInnen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Gelingt dies, dann würden auch einige gefährliche Situationen beim allmorgendlichen Absetzverkehr mit dem Auto vor der Schule reduziert. Auch diese positiven Effekte finden sich nicht (oder eben nur mit zu geringem Gewicht) in dieser Systematik des Gutachtens berücksichtigt.
4. Ein abschließender Kritikpunkt an den Festlegungen des Regelwerks für Standardisierte Bewertungen ist die Nichteinbeziehung von Park & Ride-Parkplätzen (S. 58). Eine maßgebliche Idee, um die Wirtschaftlichkeit der Tram-Verlängerung nach Volkmarode zu sichern, war von Anfang an, einen P&R-Platz an der Endhaltestelle Ziegelwiese nördlich außerhalb der Besiedelung von Volkmarode anzulegen. Grundlage dieser Überlegung war die Feststellung, dass zu den Hauptverkehrszeiten die Berliner Heerstraße in Volkmarode durchaus überlastet ist und Stauungen vorkommen. Eine attraktive Umsteigemöglichkeit in die Tram könnte hier das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt deutlich reduzieren. Leider können diese Effekte nicht in der Standardisierten Bewertung einbezogen werden. Dennoch sind diese positiven Effekte aus unserer Sicht absolut wahrscheinlich und daher bei der Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Verlängerung zu berücksichtigen.

Über all diese Punkte hinaus darf zudem selbstverständlich der Verweis auf das Gutachten von Vieregg-Rösler (im Auftrag der Grünen Fraktion im Bayerischen Landtag) nicht fehlen, die diverse Standardisierte Bewertungen überprüft haben und deutliche Kritik am Regelwerk sowie der großen Variabilität dieser Berechnungen geäußert haben ([http://www.gruene-fraktion-bayern.de/sites/default/files/kurzfassung-nkustandi270912\\_0.pdf](http://www.gruene-fraktion-bayern.de/sites/default/files/kurzfassung-nkustandi270912_0.pdf)).

Für uns Grüne im Rat der Stadt Braunschweig bedeuten all diese Punkte in der Konsequenz, dass die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Tram-Verlängerung nach Volkmarode-Nord (wie auch anderer Infrastrukturprojekte) nicht einfach nach dem Ergebnis einer Standardisierten Bewertung beurteilt werden kann. Neben den grundsätzlichen Unzulänglichkeiten des Instruments Standardisierte Bewertung sind in diesem speziellen Fall ungünstige und aus unserer Sicht wenig realistische Vorannahmen im Modell des Gutachtens sowie bislang nicht ausreichend diskutierte Veränderungen des Betriebskonzept ausschlaggebend dafür, das Vorhaben der Straßenbahnverlängerung nicht bereits voreilig aufzugeben. Gerade für die anstehende Neuplanung sollten weitere Varianten (z.B. die zusätzliche Wendeschleife in Gliesmarode, der Verzicht auf eine Haltestelle in Volkmarode oder auch ein kurzer eingleisiger, dafür aber separat geführter, Abschnitt auf der Berliner Heerstraße) diskutiert und untersucht werden. Im Optimalfall

wäre es dann vielleicht wieder möglich, dafür Fördermittel einzuwerben (unabhängig vom Ausgang der Landtagswahl, die darüber hinaus grundsätzliche Änderungen der niedersächsischen Förderkriterien möglich macht).

Wir Grüne werden in jedem Fall unsere Entscheidung über die Sinnhaftigkeit und Durchführung dieser Infrastrukturmaßnahme erst nach Abschluss aller Diskussionen und Untersuchungen treffen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerald Heere  
Stellvertretender Fraktionsvorsitzender