

Darf's ein wenig günstiger sein?

Zur Nutzwertanalyse der LNVG für die Moorbahn vom Mai 2003

*Von Gerd Weidemann, Worpswede,
anlässlich der Fachtagung „Zukunft für den Moorexpress“,
10.10.2003, Niels-Stensen-Haus (Worphausen)*

Die LNVG, eine 100%ige Tochter des Landes Niedersachsen, ist *„zuständige Bewilligungsstelle für SPNV-Maßnahmen“*. Sie *„steuert und kontrolliert die niedersächsischen Finanzmittel für den Öffentlichen Personennahverkehr und entscheidet über Finanzhilfen für SPNV-Projekte“*.

Einer Förderentscheidung geht eine *Bewertung* voraus. Durch diese *„soll bei der LNVG an zentraler Stelle sichergestellt werden, dass tatsächlich die Vorhaben gefördert werden, die am dringlichsten sind und unter Berücksichtigung der erforderlichen Kosten den größten Nutzen für die Allgemeinheit stiften.“*

Eine zentrale Rolle spielt dabei die Frage, ob und in welchem Umfang eine Maßnahme geeignet ist, das ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten und bedarfsgerecht auszuweiten, um so dauerhaft neue Fahrgäste für den ÖPNV auf Schiene und Straße zu gewinnen. Besonders häufig beantragte Vorhaben (...) werden zunächst in verschiedene Maßnahmegruppen eingeordnet und dann mittels eines von der LNVG entwickelten Instrumentarium vereinfachter Nutzen-Kosten-Untersuchungen (insbesondere Kosten-Wirksamkeits-Analysen) bewertet.

Durch Verwendung nachvollziehbarer und einheitlicher Bewertungskriterien kann mit Nutzen-Kosten-Untersuchungen ein größtmögliches Maß an Bewertungsobjektivität erreicht werden.“

(Zitate aus der Homepage der LNVG: www.lnvg.niedersachsen.de Unterstreichungen nicht im Original).

Im Mai dieses Jahres hat Herr Dr. Gorka, der Geschäftsführer der LNVG, im Kreisausschuss des Landkreises Osterholz die Prinzipien seiner vereinfachten Nutzen-Kosten-Analyse sowie die Bewertungskriterien vorgestellt und damit indirekt auch uns - jedenfalls andeutungsweise - zugänglich gemacht. So bekamen wir - endlich - die Möglichkeit, die Nachvollziehbarkeit der Bewertungskriterien und die Bewertungsobjektivität bezogen auf die Moorbahn-Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde zu überprüfen. Leider liegen uns nur Kopien der von ihm benutzten Folien vor, so dass bestimmte Aspekte der LNVG-Analyse nach wie vor in mystischem Dunkel verbleiben. Das Vertrauen in deren Objektivität und Nachvollziehbarkeit wird durch das Ergebnis der im Folgenden dargestellten Datenprüfung nicht gerade gestärkt.

Die LNVG-Analyse stützt sich zunächst auf zwei Gruppen von Determinanten:

1. Investitionskosten
2. Pendlerpotenzial + Fahrgastnachfrage.

In der Tabelle 1 sind die von der LNVG für eine Reaktivierung der Strecke für den SPNV zugrunde gelegten Investitionskosten denen gegenübergestellt, die Herr Dr. Hein, der bis 2002 verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter der EVB war, für realistisch hält.

Umgerechnet in Euro ergibt sich eine Differenz zwischen beiden Ansätzen von 10,19 Mio. €
Wie kommt diese Differenz zustande?

Die LNVG geht 1. davon aus, dass der Oberbau auf der Gesamtlänge von 40 km komplett erneuert werden muss. Das trifft jedoch nicht zu, denn in den vergangenen Jahren sind schon verschiedene Streckenabschnitte, vor allem im Hinblick auf den MobiTour-Verkehr, saniert worden, so dass tatsächlich nur noch etwa 12 km saniert werden müssen.

2. wird von der LNVG angenommen, dass alle 42 befestigten Bahnübergänge technisch gesichert werden müssen. Hierbei handelt es sich jedoch vielfach um wenig frequentierte Feldwege mit guter Übersichtlichkeit, so dass eine Sicherung nicht erforderlich ist. Weitere Übergänge können aufgelassen werden.

3. meint die LNVG, dass 14 Bahnstationen voll ausgebaut werden müssten. Es reicht jedoch vollständig aus, vier Stationen, nämlich Hüttenbusch, Karlshöfen, Basdahl und Oerel Süd, neu zu bauen, und die übrigen mit Fahrradständern, Bahnsteigbeleuchtung etc. auszustatten.

Obwohl die LNVG eine Reparatur und Nachrüstung von Brücken nicht bedacht hat, liegen realistisch angesetzte Investitionskosten für die Infrastruktur-Sanierung um 50% unter denen der LNVG!

Im Hinblick auf die Option, zunächst eine Reaktivierung der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Worpswede/Hüttenbusch anzustreben, ist eine Aufteilung der Kosten auf die beiden Teilstrecken Osterholz-Scharmbeck – Hüttenbusch und Hüttenbusch – Bremervörde von Interesse (Tabelle 2). Die erste Teilstrecke erfordert lediglich knapp 3,9 Mio. € an Investitionen – das sind ca. 15% dessen, was die etwa 7 km lange Umgehungsstrasse in Lilienthal kostet!

Während die von der LNVG geschätzten Investitionskosten eindeutig und deshalb relativ leicht zu überprüfen sind, beruhen ihre Aussagen zum Pendlerpotential und zur sonstigen Fahrgastnachfrage auf wenig durchschaubaren Annahmen (Tabelle 3). Ausgangsgröße ist die Einwohner-Zahl in den Gemeindeteilen der Bahnhöfe und Haltepunkte bzw. die Zahl in deren 1 km-Einzugsbereich, nämlich 43.962 bzw. 24.476. Wie sich daraus das Pendlerpotenzial mit 530 Pendlern (pro Werktag) ableitet, ist unklar. Berücksichtigt werden offenbar die aktuellen Zahlen von Berufs- und Ausbildungspendlern und deren Teilnahme am MIV und ÖPNV. In seiner auf der 1. Moorexpress-Tagung am 06.03.2002 vorgestellten Studie hat Herr Bäse ebenfalls eine Abschätzung des Pendlerpotenzials vorgenommen. Auch er geht dabei von der Einwohnerzahl im unmittelbaren Einzugsgebiet der Zugangsstellen aus (Tabelle 3): Bei 17 Stationen von Osterholz-Scharmbeck bis Bremervörde sind das bei ihm 39.750 Einwohner, wobei neben den Endstationen nur vier mehr als 1000 (Ahrensfelde, Worpswede, Karlshöfen und Gnarrenburg) und drei weniger als 400 Einwohner aufweisen. (Zwischen Bremervörde und Stade liegen drei Stationen mit mehr als 1000 und eine mit weniger als 400 Einwohnern; bei Mitzählung der Endstationen insgesamt 49.250 Einwohner). Die Potenziale im Berufsverkehr leitet er ab aus der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort nicht mit dem Wohnort übereinstimmt (cf. Statistik Bundesanstalt für Arbeit) minus im Nachbarort Beschäftigte, minus Pendler, die zu weit vom Bahnhof entfernt wohnen (ca. 30 %), minus MIV-gebundene Pendler (ca. 60 %), plus eine Pauschale für Beamte und Selbständige. Somit verbleiben bei Bäse ca. 5 % ÖV-gebundene und ca. 35 % wahlfreie Pendler als Potenzial für den SPNV. Für den Berufsverkehr zwischen Bremervörde und Bremen ergeben sich nach seiner Rechnung ca. 300 Pendler pro Werktag. Hinzu kommt der Ausbildungsverkehr, wobei er nur Schüler der Sekundarstufe (Realschule und Gymnasium) nicht solche der berufsbildenden Schulen berücksichtigt. Hier rechnet er mit ca. 1000 pro Werktag. Somit ergibt sich bei ihm ein Pendler-Potenzial von 1.300 Personen pro Werktag, also knapp das 2,5-fache der LNVG-Schätzung. Dieser Wert korrespondiert mit den Ergebnissen der Fragebogenaktion zum Moorexpress in der Gemeinde Worpswede aus dem Winter 2002/03: danach würden von 1050 Personen 317 (= 30,2 %) eine Bahnverbindung

nach bzw. Richtung Bremen regelmäßig nutzen. Wenn man diesen Wert auf den gesamten Einzugsbereich des Moorexpress hochrechnet, so ergibt sich:

$X / 33.300$ (Einwohner im Einzugsbereich, wobei angenommen ist, dass sich Bremervörder nur zu 50 % Richtung Bremen orientieren) = $317 \text{ Pendler} / 9.500$ (Einwohner) $\rightarrow X = 1.111$. (Zufolge einer ähnlichen Befragung in Fredenbeck würden dort 168 Berufs- und 116 Schulpendinger Richtung Stade fahren, das sind 284 von 4.300 Einwohnern. Entsprechend hochgerechnet auf den Streckenabschnitt Bremervörde – Stade (Einwohnerzahl Bremervörde zu 50 %) wären das 832 Pendler pro Werktag Richtung Stade).

Die LNVG errechnet bei 530 Pendlern (pro Tag) 8.100 Reisenden-km (Rkm) (vgl. Tabelle 3), d.h., dass jeder Pendler täglich durchschnittlich ein Drittel der Betriebslänge von 47,4 km (= ca. 15,3 km) mit der Bahn zurücklegt. De facto benutzt ein Pendler seine jeweilige Strecke jedoch für die Hin- und Rückfahrt, d.h. zwei Mal pro Tag, so dass 16.200 Reisenden-km resultieren. Damit müßte in der LNVG- Tabelle Ergebnisse NWA I ein Pendlerpotenzial von 342 statt 171 Rkm je km-BL stehen und sich die Punktzahl entsprechend verdoppeln (Tabelle 5). – Legt man die oben nach den Worpsweder Befragungsergebnissen hochgerechneten Pendlerzahlen zugrunde, ergibt sich für die Strecke Bremervörde Osterholz-Scharmbeck ein Pendlerpotenzial von 716 Rkm je km-BL, das ist mehr als das Vierfache des LNVG-Wertes! Zum maßgeblichen Thema Fahrgastnachfrage notiert die LNVG: für den Moorexpress: aus obigen Zahlen „*nicht direkt ableitbar, da Aufteilung auf die Verkehrsmittel unbekannt und weitere Reisezwecke zu ergänzen wären*“ (vgl. Tabelle 3). In der Tabelle Ergebnisse NWA I (s. Tabelle 5) werden immerhin für das Potential Urlaub und Freizeit 6 Punkte eingesetzt. Die Erfahrungen der letzten drei Jahre haben gezeigt, dass der Touristik- und Freizeitverkehr ein ganz bedeutendes Potential für den Moorexpress darstellt, das gerade an den Wochenenden, wenn der Pendlerverkehr wegfällt, eine gute Kapazitätsauslastung gewährleistet, wovon auch Bäse (2002) ausgeht. Hinzu kommt das Potential der Gelegenheitsnutzer der Bahn. Immerhin haben 70 % der in Worpswede Befragten angegeben, den Moorexpress sporadisch benutzen zu wollen, wenn er regelmäßig fährt.

Es drängt sich somit folgender Zwischenbefund auf:

Die LNVG geht in wesentlichen Punkten ihrer Wirtschaftlichkeitsberechnung von zu niedrig angesetzten Werten aus (vgl. Tabelle 5) und kommt damit hinsichtlich des Teilziels Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, das immerhin 50 % zur Gesamtbewertung des Moorexpress beiträgt, zu einem ungünstigen Ergebnis.

Ein weiteres Teilziel der Nutzwertanalyse betrifft die Übereinstimmung mit Zielen der Raumordnung und Landesplanung (20 %) und Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität (30 %) (Tabelle 6).

Als Prüfpunkte sind aufgeführt: Anbindung an Mittelzentren (-), Stärkung von Siedlungsachsen/Entwicklungsachsen (-), Förderung des Tourismus (+) und Anbindung von Gewerbegebieten (+). – Hierzu ist festzustellen, dass der Moorexpress ein wichtiger Zubringer zu den Mittelzentren Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde wäre. So erfordert z.B. der Besuch der Kreisstadt OHZ aus der Gemeinde Worpsswede mindestens einen halben Tag, wenn man auf den ÖPNV angewiesen ist. Die Moorexpressfahrt hingegen dauert nach diesjährigem Fahrplan, also unter suboptimalen Betriebs-Bedingungen, nur 15 Minuten! Der Moorexpress könnte somit wichtige Forderungen des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) erfüllen. Im LROP heißt es ausdrücklich „In den Ordnungsräumen ... um Hamburg und um Bremen ist vorrangig der schienengebundene ÖPNV zu sichern und ... weiter auszubauen“ (C 3.6.1/03). Darüber hinaus enthält das LROP eine Reihe von Forderungen, die durch die Reaktivierung des Moorexpress für den SPNV gefördert würden:

- Ökologisch ausgerichteter Um- und Ausbau der Infrastruktur, z.B. im Bereich Verkehr (A 3.0);
- Stärkung des Fremdenverkehrs, insbesondere in den Teilräumen, wo er wesentlich zum Arbeitsplatzangebot und zur Einkommenssicherung beiträgt (A 3.1);
- Verkehrsverlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger (A 3.6);
- in den „Ländlichen Räumen“ sollen „Entwicklungspotentiale und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nachhaltig gestärkt“ sowie „Siedlungsstruktur und Infrastruktur bedarfsgerecht gestaltet und weiterentwickelt .. werden“ (B 3/01), u.a. durch „Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (B 3/02).
- Ferner sind „solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die ihnen (den Ländlichen Räumen) eine eigenständige Entwicklung ermöglichen und die besonderen Standortvorteile für das Wohnen und die Wirtschaft nutzen“ u.a. durch „Sicherung, Angebotsverbesserung und Ausbau des ÖPNV“ (B 3/02).

Es ist also nicht erkennbar, weshalb die LNVG der Moorbahn in Hinblick auf Ziele der Raumordnung und Landesplanung eine unterdurchschnittliche Punktzahl zuschreibt.

Das Gleiche gilt für die Bewertung des Teilziels Förderung der umweltfreundlichen Mobilität mit den Prüfpunkten Zahl potentieller Umsteiger Auto/Bus (-), voraussichtliche Auslastung der Bahn (-), Art der eingesetzten Fahrzeuge (-/o), Lage der Strecke zu Wohnsiedlungen (-) und Verhältnis Wegelänge Straße/Schiene (-). Auch hierzu nur wenige Anmerkungen. Die Erfahrungen mit Reaktivierungen von Bahnstrecken anderenorts haben gezeigt, dass bei entsprechender Betriebsführung, insbesondere hinsichtlich Taktzeiten und Fahrgeschwindigkeit, die vorab geschätzten Fahrgastzahlen innerhalb kurzer Zeit z.T. erheblich übertroffen wurden. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass das beim Moorexpress

anders sein sollte. Es ist ferner unklar, weshalb die Lage der Strecke zu Wohnsiedlungen negativ bewertet wird. In der Tat durchquert die Bahn auch „leere“ Räume. Andererseits hat es sich vielfach als effektiv und attraktiv erwiesen, einen Zubringerverkehr von ferner liegenden Orten zu den Haltepunkten der Bahn einzurichten, wodurch die Bahnauslastung erhöht und der MIV reduziert werden.

Das Verhältnis Wegelänge Straße zu Schiene ist hier m.E. überhaupt kein geeigneter Bewertungsmaßstab. Von Bedeutung ist vielmehr die Geschwindigkeit, mit der Ort A mit Ort B verbunden wird. Und da ist die Schiene auf eigener Trasse gegenüber dem Straßenverkehr eindeutig im Vorteil. Und die oben aufgeführten Investitionen sollen ja gerade dazu dienen, hohe Fahrgeschwindigkeiten zu ermöglichen.

Auch bei den Schätzungen, die der Ableitung des betriebswirtschaftlichen Defizits durch die LNVG zugrunde liegen, sind einige Fragezeichen angebracht (Tabelle 7). So wird bei den Investitionskosten eine Summe von umgerechnet 4,6 Mio. € (aktuell 6,9 Mio. €) für drei Triebwagen angesetzt (s. Tabelle 1). Der Kapitaldienst hierfür wird mit 600.000,- € pro Jahr beziffert. Da über Tilgungsrate und Laufzeit nichts gesagt wird, lässt sich diese Angabe nicht überprüfen. Das Gleiche gilt für den für Kapitaldienst + Investitionen (Infrastruktur) angesetzten Posten von 1,75 Mio. €. Darüber hinaus wird zusätzlich eine Summe von 1,75 Mio. € pro Jahr für laufende Unterhaltung angesetzt! Es ist nicht ersichtlich, welche Annahmen diese Kosten begründen, zumal doch nach Ansicht der LNVG die gesamte Infrastruktur vorher mit 21,07 Mio. € saniert werden muss. – Ebenfalls unklar ist die Berechnung der jährlichen Erlöse in Höhe von 600.000,- € pro Jahr entsprechend 1,- € pro Zug-km. Da diese von den Fahrgastzahlen abhängen, die LNVG aber keine Aussagen zur Fahrgastnachfrage macht, muss die Schätzung als willkürlich angesehen werden. Dennoch leitet die LNVG aus der Relation zwischen dem aus ihrer Nutzwertanalyse abgeleiteten geringen „Nutzen“ der Moorbahn und den von ihr geschätzten Investitions- und Betriebskosten eine unterdurchschnittliche „volkswirtschaftliche Rentabilität“ der Moorbahn ab.

Resümee:

Insgesamt sind die Schlussfolgerungen der LNVG zur Reaktivierungswürdigkeit des Moorexpress als nicht seriös zu kennzeichnen, weil sie auf einer Vielzahl unrealistischer oder nicht belegter und somit nicht nachprüfbarer Abschätzungen basieren.

Es ist unverantwortlich, wenn die Landesregierung als Haupteigner der EVB auf dieser Grundlage den Verfall vorhandener Infrastruktur in Kauf nimmt und den

Zusammenbruch einer in den letzten Jahren mit öffentlichen und privaten Mitteln aufgebauten touristischen Infrastruktur, die ein wesentliches wirtschaftliches Standbein der gesamten Region im Elbe-Weser-Dreieck bildet, verursacht.

Es muss auf allen politischen Ebenen für eine Reaktivierung des Moorexpress gekämpft werden. Dabei geht es zunächst um die touristischen Verkehre aber im Weiteren auch um den allgemeinen SPNV.

(Für Informationen und Hinweise danke ich den Herren B. Bäse, Dr. A. Gahrman, Dr. C. Hein, U. Koch und D. Walter).

Anhang:

[Tabelle 1](#): Gegenüberstellung der Investitionskosten-Schätzung der LNVG und der EVB.

[Tabelle 2](#): Geschätzter Investitionsbedarf für die Teilstrecken Osterholz-Scharmbeck – Worswede/Hüttenbusch und Hüttenbusch – Bremervörde.

[Tabelle 3](#): LNVG: Determinanten II der Nutzwertanalyse.

[Tabelle 4](#): Pendler-Potenzial nach Bäse (2002)

[Tabelle 5](#): Teil-Ergebnisse NWA I, korrigiert

[Tabelle 6](#): Teil-Ergebnisse NWA II (LNVG)

[Tabelle 7](#): LNVG: Abschätzung des betriebswirtschaftlichen Defizits.