

# Im Dialogforum drohte eine Schlammschlacht

Allianz-Gutachter prangerte angebliche Fehler bei Nutzen-Kosten-Analyse an. Jessen rief mehrfach zur Ordnung.

Von Holger Marohn

**Oldenburg** – Es sollte der große Schlagabtausch der Gutachter im Dialogforum zur Hinterlandanbindung werden. Neben den beiden Gutachtern Markus Schubert und Stefanos Kotzagiorgis im Auftrag von Bahn und Bund hatte sich auch der von der Beltgegner-Allianz geforderte Karlheinz Rößler aus München auf den Weg nach Oldenburg gemacht.

Doch die Diskussion, die eigentlich mehr Licht ins Dunkel von Verkehrsprognosen und Nutzen-Kosten-Analysen bringen sollte, drohte zeitweise in eine Schlammschlacht auszuarten. Mehrmals musste Forumssprecher Dr. Christoph Jessen die Allianzvertreter zur Sachlichkeit ermahnen und verwies auf die knappe Zeit. So forderte Bodo Gehrke süffisant, den Bericht von Femern A/S über neue Terminpläne als „Dauertagesordnungspunkt“ aufzunehmen. Denn Meldungen über Verzögerungen werde es „hoffentlich noch mehr“ geben. Verkehrsgutachter Markus Schubert, der mit seinem Institut bereits Bundesverkehrswegepläne begleitet hat, warf er „Sandkasten-

spiele“ vor sowie die entsprechenden Gutachten so hingerechnet zu haben, dass die gewünschten Zahlen herauskommen – ohne jedoch konkret zu werden.

Bereits zum Auftakt hatte die Allianz zu tricksen versucht. Eine Grafik zum ausgelösten Schienenverkehr der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven wollte Allianz-Sprecher Bernhard Markmann den Teilnehmern vor Ort und Zuschauern des Internet-Livestreams als Darstellung des gesamten Schienengüterverkehrs in Deutschland verkaufen und wurde von Bahn-Konzern-

sprecherin Ute Plambeck prompt korrigiert.

Keinen Zweifel am Nutzen der Hinterlandanbindung wollte Stefanos Kotzagiorgis vom Institut BVU (Beratergruppe Verkehr und Umwelt) lassen. „Unschlagbar“ seien Bahn und Binnenschifffahrt, stellte Kotzagiorgis fast gebetsmühlenartig fest und untermauerte damit den Nutzen einer ausgebauten Trasse für den Schienengüterverkehr. Durch den Ausbau der Strecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden würden pro Jahr allein mehr als 360 Millionen Lkw-Be-

triebskosten eingespart. An der Annahme des Schienentransport-Angebotes bestehe aus seiner Sicht kein Zweifel. „Die Unternehmer sind ja nicht dumm. Sie wollen Bahnfahren, aber sie können nicht“, so der Gutachter. So „mogele“ sich der Güterverkehr derzeit durch die freien Zeiten des Personenverkehrs. Grundlage seiner Berechnungen sei eine seit 1970 bestehende feste Methodik mit vorgeschriebenen detaillierten Methoden und Verfahren, die alle vier bis fünf Jahre aktualisiert würden und für alle Projekte einheitlich gelte.

Und genau diese zweifelte Beltgegner-Gutachter Karlheinz Rößler mit seinem Institut für innovative Verkehrsberatung grundlegend an. „Wir werden hier von ihnen verhöhnt“, sagte der studierte Psychologe und nahm die Zahlenspiele nach seinen eigenen Regeln auseinander. Als Basisdaten für seine Bewertung der Verkehrsanalyse präsentierte er unter anderem eine vom Bundesamt für Gewässerkunde veröffentlichte Grafik. Sein Fazit: Statt des von der Bahn propagierten Nutzen-Kosten-Faktor der Hinterlandanbindung von 6,7 betrage dieser lediglich 0,2, so Rößler.



Mit gleich drei Gutachten mussten sich die Teilnehmer des 4. Dialogforums gestern Abend in Oldenburg auseinandersetzen. Foto: Holger Marohn

LN 11.5.12