

Dialogforum: Gutachter streiten um Zahlen und Prognosen

Ist der Belttunnel erst gebaut, scheint ein Ausbau der Bahntrasse unverzichtbar.

Von Holger Marohn

Oldenburg – Um die berühmten „nackten Zahlen“ ging es beim vierten Dialogforum zur Hinterlandanbindung der Beltquerung. Dazu stellte Markus Schubert von Intraplan Consult die erwarteten Verkehrsmengen im Bereich des Belttunnels, Stefanos Kotzagiorgis von der Beratergruppe Verkehr und Umwelt die Nutzen-Kosten-Analyse und Beltgegner-Gutachter Karlheinz Rößler seine Bewertung dazu vor. Erwartet wird, dass bis 2015 die Zahl der Nutzer auf 27 000 Personen (2001: 17 500) und die Gütermenge von gut 12 000 Tonnen auf fast 41 000 täglich steigt. Für 2025 werden sogar 11 700 Autos täglich erwartet (2001: 3800 Pkw). Von einer festen Beltquerung profitiert vor allem der Schienenverkehr. 65 Prozent der im Jahr 2025 erwarteten Fahrgäste werden nur durch den Tunnel gewonnen. Ein Güterverkehr wird nur durch diesen erwartet. Der Lkw-Verkehr steigt hingegen lediglich um zehn Prozent. Über den daraus resultierenden Nutzen einer Hinterlandanbindung stritten die Gutachter Kotzagiorgis und Rößler.



24 Vertreter von Vorhabenträgern, Kommunen, Verbänden und Interessenvertretungen sitzen im Dialogforum an einem Tisch. Der BUND und der NABU lehnen eine Teilnahme ab.

Fotos: Holger Marohn

Das Bahn-Gutachten

Bezugsfall der Nutzen-Kosten-Analyse der Beratergruppe Verkehr und Umwelt (BVU) ist die vorhandene Bahntrasse bei einer fertiggestellten festen Fehmarnbeltquerung (FBQ). Planfall ist eine zweigleisig ausgebaute, mit bis zu 160 Stundenkilometern befahrbare und elektrifizierte Strecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Verbindliche Grundlage für alle Berechnungen sind vorgeschriebene, für alle Verkehrsprojekte einheitliche Methoden mit festgelegten Werten. Da ein Euro 2047 nicht mehr den Gegenwert haben wird wie heute, wird ein sogenannter Barwert berechnet, der die zeitliche Verteilung des Nutzens und der Investitionen bis zum Jahr 2047 berücksichtigt.

Grundlage ist eine bundesweit einheitliche Verkehrsverflechtungs-Prognose für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Bevölkerung, des Bruttoinlandsproduktes, der Wirtschaftsstruktur und der Außenhandelswirkung. Dabei wird davon ausgegangen, dass 2025 fast 14 Milliarden Tonnen Güter auf der Schiene zwischen Dänemark und Schweden auf der einen und dem Rest Europas auf der anderen Seite transportiert werden. Derzeit liegt das Ver-

kehrsaufkommen in und aus der Region über das deutsche Verkehrsnetz bei fast 39 Milliarden Tonnen. 59 Prozent werden davon über die Fährhäfen (Puttgarden vier, Lübeck neun Milliarden) abgewickelt, nur 20 Prozent auf der Schiene. Den Grund dafür sehen die Gutachter darin, dass Transport-Kapazitäten auf der Schiene fehlen. Denn die Kosten für den



BVU-Gutachter
Stefanus
Kotzagiorgis.

Schieneverkehr lägen mit vier bis fünf Cent je Tonne und Kilometer bei nur etwa einem Viertel der Transportkosten auf der Straße.

Sollte die Verbindung zwischen Puttgarden und Bad Schwartau nicht ausgebaut werden, wäre sie vom Bedarf her mit bis zu 139 Prozent chronisch überlastet, die Alternativ-Routen an der Auslastungsgrenze. Die

Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen würde sich im Vergleich zu einer nicht ausgebauten Strecke aber mit einem Beltunnel um zehn Minuten verkürzen.

Ein Verzicht auf eine Hinterlandanbindung würde keine Güterzüge auf der vorhandenen Trasse verhindern. Diese fuhrten dort auch schon früher. Ohne Ausbau wird jedoch kein Quadratmeter Lärmschutzwand gebaut, keine Entschärfung an die Anlieger gezahlt.

Die Allianz-Bewertung

Seit 1991 beschäftigen sich der Diplom-Psychologe und freie Journalist Karlheinz Rößler (63) und sein Kompagnon, der Betriebswissenschaftler Dr. Martin Viereg (47), mit nach eigenen Angaben „in der politischen Diskussion stehenden“ Schienenprojekten. Ihr Zweimann-Büro, das nach Bedarf durch freie Mitarbeiter ergänzt werde, bezeichnen sie selbst als „Institut“. In Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ bezeichnete der BUND in Baden-Württemberg die beiden als „renommierte Verkehrsplaner“. Als Begründung wird unter anderem angeführt, dass beide die Baukosten der – allerdings nie gebauten – Transrapid-Anbindung des Münchener Flughafens „exakt vorausberechnet“ hätten.



Karlheinz Rößler
vom Büro
Viereg-Rößler.

Im Fall der Hinterlandanbindung haben Viereg-Rößler als „innovative Verkehrsberater“ kein eigenes Gutachten erstellt, sondern die vorhandene Nutzen-Kosten-Analyse nach ihren eigenen Methoden bewertet. Auskünfte zu Zeitaufwand und Mitarbeiterinsatz für ihre Analyse lehnten die Gutachter mit Verweis auf das Geschäftsgeheimnis ab.

Kernaussage der Verkehrsberater: Das Verhältnis der eingesparten Lkw-Betriebskosten zu den

Kosten für die an Stelle der Lastwagen verkehrenden Güterzüge sei um den Faktor 16 zu hoch. Außerdem würde nur ein Drittel der gefahrenen Kilometer tatsächlich verlagert werden. Begründet werden die Aussagen damit, dass der Transport von Gütern auf der Schiene angeblich nur unwesentlich günstiger sei als auf der Straße. Als nicht realistisch bezeichnete Gutachter

Karlheinz Rößler eine von ihm aus dem vorliegenden Gutachten errechnete durchschnittliche Transportweite von 1444 Kilometern.

Daraus ziehen die Verkehrsberater folgende Schlüsse: Statt knapp 5,8 Milliarden Euro würden im Berechnungszeitraum durch die geringeren Transportmengen auf der Schiene gerundet nur 1,3 Milliarden

Euro an Lkw-Betriebskosten eingespart. Obwohl nach der Annahme von Viereg und Rößler deutlich weniger Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird, steigen die gesamten Kosten dafür von 340 Millionen auf knapp 1,2 Milliarden Euro. Im Verhältnis zu den Investitionen sinke das Nutzen-Kosten-Verhältnis vor allem dadurch von 6,7 auf 0,2 und liege damit deutlich unter dem Wirtschaftlichkeitsfaktor von 1,0.