



Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung

Sitzung am 10.5.2012

Kurfassung unserer Gutachterlichen Bewertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung vom November 2010 zur Ausbaustrecke Bad Schwartau - Puttgarden

Das von BVU und INTRAPLAN 2010 für den Ausbau der Bahnstrecke von Bad Schwartau nach Puttgarden als Südliche Eisenbahn-Zulaufstrecke zur Festen Fehmarnbelt-Querung, im folgenden als SEZ abgekürzt, ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis (im folgenden abgekürzt als NKV) von 6,7 ist außergewöhnlich hoch: Keinem anderen der untersuchten rund 50 Projekte wird ein so hohes NKV zugewiesen. Dieses hohe NKV erstaunt gerade im Vergleich zu mehreren anderen Projekten, insbesondere zu den Ausbaustrecken Emmerich - Oberhausen oder Karlsruhe - Basel, deren Hauptnutzen wie bei der SEZ in der Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene besteht. Denn während diese Ausbaustrecke innerhalb von Europa relativ peripher verläuft und eher geringe Güterverkehrsströme aufweist, liegen die beiden genannten anderen Vorhaben mitten in Zentraleuropa und verbessern somit deutlich die wesentlich stärkeren Güterverkehrsstrom in der europäischen Hauptachse Rotterdam - Genua.

Der genannte hohe Nutzen-Kosten-Wert von 6,7 kommt angeblich im wesentlichen dadurch zustande, dass durch die Verbesserungen an der Bahnstrecke von Bad Schwartau nach Puttgarden (zweites Streckengleis, Elektrifizierung) eine massive Verlagerung der Gütertransporte vom Lkw auf den Güterzug stattfindet. Dadurch sollen Lkw-Betriebskosten eingespart

werden, die bei gleicher Transportleistung um Faktor 17 höher sind als die Betriebskosten der Güterzüge auf der ausgebauten Strecke incl. Betriebskosten der durch die Verlagerung zusätzlich benötigten Güterzüge. Doch dieser Kostenunterschied ist keinesfalls nachvollziehbar, denn in der Realität ist der Gütertransport auf der Straße im Fernverkehr kaum teurer und zum Teil sogar kostengünstiger als auf der Schiene, sieht man von schweren Gütern wie z.B. Kohle oder Stahl ab.

Die vom LKW auf den Güterzug verlagerte Güterverkehrsleistung wird mit rund 2,34 Mrd Tonnenkilometern (tkm) pro Jahr und das verlagerte Güteraufkommen mit rund 1,62 Mio t pro Jahr beziffert. Aus beiden Beträgen läßt sich für den verlagerten Güterverkehr ganz einfach eine mittlere Transportentfernung von 1.444,4 km errechnen. Doch dieser Wert ist über 4-mal so groß ist wie die durchschnittliche Transportweite innerhalb von Schweden mit seinen großen Entfernungen und fast 6-mal so groß wie die durchschnittliche Transportweite innerhalb der gesamten EU mit 27 Mitgliedstaaten.

Als Korrektur des genannten überhöhten Wertes wird für die SEZ die durchschnittliche Transportweite der vom LKW auf den Güterzug verlagerten Transporte auf der Strecke München - Rosenheim - Kufstein (Grenze Deutschland/Österreich) herangezogen, nämlich rund 473 km, denn diese Strecke hat wegen ihrer Funktion und ihrer Lage im europäischen Eisenbahnnetz große Ähnlichkeiten mit der SEZ.

Die Investitionskosten für den Ausbau der SEZ sind, gemessen am ähnlichen Projekt ABS München - Mühldorf - Freilassing, um Faktor 1,25 zu niedrig, so dass die für das NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnis) maßgeblichen Barwerte der Investitionen, bezogen auf 2010, zu niedrig sind.

Korrigiert man den Nutzen-Kosten-Wert für die SEZ entsprechend der genannten Kritik, so reduziert sich das NKV von ursprünglich 6,7 auf einen Wert von nur noch 0,1, wenn für dieselbe Transportleistung (in tkm gerechnet) gleiche Betriebskosten bei Lkw und Güterzug unterstellt werden.

Wenn in einer Sensitivitäts-Untersuchung die eingesparten Betriebskosten des Lkw-Verkehrs pro tkm doppelt so hoch angesetzt werden wie die zusätzlichen Betriebskosten des Güterzugs pro tkm, ergibt sich ein korrigiertes NKV von 0,6. In beiden Fällen liegt das NKV immer noch weit unter der Schwelle von 1,0, welche die absolute Untergrenze für jedwede finanzielle Förderung mit Bundesmitteln darstellt.

Darüber hinaus bestehen noch weitere Kritikpunkte: Das unterstellte verlagerte Güterzugaufkommen ist auch nach der Korrektur eines vermutlichen Rechenfehlers immer noch sehr ambitioniert; es stellt sich die Frage, ob 15 zusätzliche Güterzüge pro Tag, also pro Richtung lediglich gut alle 3 Stunden ein zusätzlicher Zug, als Begründung für den Zweigleis-Ausbau herangezogen werden können. Deshalb können die oben genannten korrigierten Nutzen-Kosten-Werte immer noch als optimistisch angesehen werden. Bei gemäßigeren Verkehrsprognosen tendiert der Nutzen dieses Projekts, verglichen mit den oben dargestellten Werten, noch weiter gegen Null, so dass erst recht jegliche Grundlage für den Einsatz von Bundesmitteln zum Ausbau der SEZ fehlt.