

Auftrieb fürs Projekt Straßenbahn?

Änderung der Bewertungskriterien für Schienenverbindung

VON SEBASTIAN RICHTER

Groß-Zimmern – Schon seit einigen Tagen wird das Thema in der regionalen Presse umkreist: Eine Änderung der Bewertungskriterien für die Kosten-Nutzen-Untersuchung (KNU) zum Bau einer Schienenverbindung von Darmstadt in den Ostkreis Darmstadt-Dieburg könnte dem Projekt Auftrieb geben. Eher vage wird dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) an die Regierungen der Bundesländer Bezug genommen, in dem angekündigt wird, künftig einen „nutzwertanalytischen Indikator“ und die Möglichkeit einer Förderung auch bei einem KNU-Faktor unterhalb von 1 mit einzubeziehen. In dem Indikator sollen „nicht monetarisierbare Nutzenkomponenten aus den Bereichen Nachhaltigkeit im Verkehr, Daseinsvorsorge oder Klimaschutz angemessen Berücksichtigung finden“.

So steht es in dem Schreiben des Ministers mit Datum 25. Mai 2021, das dieser Zeitung inzwischen vorliegt. Hinweise darauf gab es in den vergangenen Tagen bereits von der CDU-Bundestagsabgeordneten Astrid Mannes, die sich in Berlin seit geraumer Zeit für eine „Ökologisierung“ der Bewertungskriterien stark macht. „Nachweislich“, wie ihr Parteikollege und Nahverkehrsexperte Uwe Schuchmann versichert. Er hat ebenfalls mitbekommen, dass Bewegung in die Sache kommt, sieht aber die Chancen für eine Straßenbahnverbindung zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern damit nicht unbedingt wachsen. Er propagiert ohnehin eher eine Stadt-Land-Bahn im Verbundsystem, die auch auf der Normalspur der Odenwaldbahn verkehren und mit entsprechenden Angeboten wie einem Zweignach Groß-Bieberau und zusätzlichem Frachtverkehr viel mehr auf die Schiene locken könne als die Straßenbahn.



Für die einstige Eisenbahnverbindung zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern steht das Signal in der „Grünen Mitte“. Östlich des Bessunger Forsthauses ist die Bahntrasse nach Groß-Zimmern zum überwachsenen Ökotop – und auch nicht überall von Bebauung freigehalten worden, wie es in einer Vereinbarung eigentlich festgehalten ist. FOTO: RICHTER

Bei der Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg ist offiziell noch nichts angekommen, wie Pressesprecherin Annika Schmid versichert. „So lange wir nichts von unserem Spitzenverband, dem Hessischen Landkreistag, haben, können wir uns dazu nicht äußern.“ Der Kreis hat mit der Stadt Darmstadt eine Planungsgesellschaft für die Straßenbahnverbindung gegründet, die StraDaDi-GmbH. Damit ist auch die Stadt Darmstadt mit im Boot. „Stadt und Landkreis haben entschieden, nicht bis zur Novellierung des Standardisierenden Verfahrens zu warten und dann erst mit Planungen zu beginnen, sondern die Planung auf eigenes Risiko voranzutreiben. Dies ist aus unserer Sicht sinnvoll, da dann bei einer Änderung der Nutzen-Kosten-Bewertung - und wir sind sehr zuversichtlich, dass diese kommen wird - schon eine belastbare Vorplanung vorliegen könnte, die

dann förderfähig ist“, schreibt Pressesprecher Daniel Klose eher allgemein.

Das Bundesverkehrsministerium hingegen hat bereitwillig das vierseitige ministerielle Schreiben zur Verfügung gestellt. Darin wird in Grundzügen erläutert, wie das Bewertungsverfahren für die Förderung von schienengebundenen ÖPNV-Projekten im Rahmen eines Forschungsvorhabens modernisiert werden soll. Dabei geht es zunächst um eine Überarbeitung der so genannten „monetären Nutzen-Kosten-Berechnung“, in die beispielsweise Kostenansätze für die (zu vermeidenden) Schadstoffe des Individualverkehrs durch eine CO₂-Kostenbewertung einbezogen werden sollen.

Neu hinzukommen soll zudem „ein umfassender nutzwertanalytischer Indikator“, in dem nicht „monetarisierbare“ Nutzen erfasst werden. Untersuchungen hätten erge-

ben, dass die Ergebnisse von Bewertungsverfahren durch den Einbezug dieses Indikators um bis zu 30 Prozent günstiger ausfallen, heißt es.

Für die Straßenbahnverbindung Darmstadt-Groß-Zimmern gibt es eine Kosten-Nutzen-Untersuchung (KNU), die den Faktor 0,48 ausweist. Mit einem 30-prozentigen Zuschlag aus dem „nutzwertanalytischen Indikator“ würde der Wert lediglich auf 0,62 steigen.

Bisher galt: Ein Projekt muss es mindestens auf den Faktor 1 bringen, um nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch den Bund förderwürdig zu sein. Hier soll ein neues „Tragfähigkeitsprinzip“ ansetzen, das eine Förderung für „verkehrlich sinnvolle Schienenprojekte“ auch unterhalb eines NKU von 1 ermöglicht.

Eine Förderung des Baus einer Schienenverbindung zwischen Darmstadt und Groß-

Zimmern durch den Bund scheint damit nicht mehr gänzlich ausgeschlossen. „Im Rahmen der Überarbeitung der standardisierten Bewertung wird auch für solche Vorhaben künftig eine GVFG-Förderung ermöglicht, wenn auch in geringerem Maße als bei formal besser bewerteten Projekten.“ Pferdefuß: „Voraussetzung für eine solche Förderung ist, dass die notwendige höhere Komplementärfinanzierung durch Länder, Kommunen oder Dritte gesichert ist.“

Die Überarbeitung der Bewertungsgrundsätze soll bis Ende 2021 abgeschlossen sein und umgesetzt werden. „Die hier beschriebenen Grundsätze werden Basis für die neue Verfahrensanleitung und können bereits jetzt von den Ländern und Kommunen bei der Erarbeitung und Planung von Projekten zu Grunde gelegt werden“, wird in dem ministerialen Schreiben versichert.