

Kleine Anfrage

des Abg. Jonas Hoffmann SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Machbarkeitsstudie Kandertalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist die Machbarkeitsstudie zur Kandertalbahn nach Einschätzung der Landesregierung sachgemäß nach festen, vom Land vorgeschriebenen Regeln im Rahmen der aktuellen standardisierten Bewertung durchgeführt worden?
2. Erhebt die Landesregierung Kritik an Herangehensweise, Durchführung oder grundsätzlichen Ergebnissen der Studie?
3. Berücksichtigt die Studie die besondere geographische Lage im Dreiländereck und die Anbindung an die Großstadt Basel mit den entsprechenden Potenzialen?
4. Erhebt die Landesregierung Zweifel an der grundsätzlichen Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 0,28?
5. Sieht die Landesregierung eine Chance, dass das Vorhaben der Reaktivierung der Kandertalbahn eine Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,0 oder höher erhält – beispielsweise bei Neubewertung nach der überarbeiteten Richtlinie für die standardisierte Bewertung oder mithilfe vorbereitender Maßnahmen?
6. Welche Rahmenbedingungen müssten sich verändern, damit ein Wert von 1,0 oder höher erreicht würde?
7. Würde eine Bewertung nach der überarbeiteten standardisierten Bewertung, die Kriterien im Klimaschutz stärker gewichtet, höher ausfallen?
8. Teilt die Landesregierung die Auffassung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die bei Vorstellung der Studie äußerte, dass Finanzmittel für die Ertüchtigung der Kandertalbahn frei seien und für deren Inanspruchnahme frühzeitig – vor Beschluss zu einem Ausbau der Bahn – Haltepunkte ertüchtigt und barrierefrei gestaltet werden sollten?
9. Welche Schritte sind notwendig, um zur Verfügung stehende Landesmittel für die Ertüchtigung der Kandertalbahn abzurufen?

22.7.2022

Hoffmann SPD

Eingegangen: 22.7.2022/Ausgegeben: 20.9.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den öffentlichen Nahverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Ein Baustein hierzu ist die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Unter den 30 identifizierten Strecken mit relevantem Fahrgastpotenzial ist auch die Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern im Landkreis Lörrach.

Eine qualifizierte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Kandertalbahn wird vom Land gefördert. Eine Reaktivierung und die Finanzierung der Kosten hierfür durch das Land sind an ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis gekoppelt. Die Nutzen-Kosten-Analyse erfolgt im Rahmen der Machbarkeitsstudie nach vom Land vorgeschriebenen Regeln im Rahmen der standardisierten Bewertung. Dazu erfolgt in der wirtschaftlichen Betrachtung der Machbarkeitsstudie eine vereinfachte Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators. Die Ergebnisse der Studie liegen dem Landkreis Lörrach nun vor. Nach Angaben der Behörde liegt der Indikator bei einem Wert von 0,28. Lokale Befürworterinnen und Befürworter der Reaktivierung stellen diesen Wert infrage. Zudem hat das Bundesverkehrsministerium Anfang Juli 2022 die Maßstäbe für die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen aktualisiert.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. September 2022 Nr. VM3-0141.5-19/84/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist die Machbarkeitsstudie zur Kandertalbahn nach Einschätzung der Landesregierung sachgemäß nach festen, vom Land vorgeschriebenen Regeln im Rahmen der aktuellen standardisierten Bewertung durchgeführt worden?

Die Machbarkeitsstudie bestand auf einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, welche vereinfachend auf der bundesweit gültigen Verfahrensanleitung 2016 der Standardisierten Bewertung basiert. Das entspricht damit den Vorgaben des Landes zur Förderung der Machbarkeitsstudien.

2. Erhebt die Landesregierung Kritik an Herangehensweise, Durchführung oder grundsätzlichen Ergebnissen der Studie?

Das Ministerium für Verkehr hat aufgrund der vorangegangenen landesweiten Voruntersuchung das recht ungünstige Abschneiden der Strecke nicht erwartet. Nach bisherigen Überprüfungen hat der Gutachter seine Arbeit ordnungsgemäß durchgeführt. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die hinterlegten Untersuchungsszenarien der verkehrsplanerischen Mit- und Ohnefälle (also das Zielkonzept mit Reaktivierung und der Referenzfall, mit dem dies verglichen wird) maßgeblich für das Ergebnis sind. Diese werden grundsätzlich zwischen Gutachter und Auftraggeber festgelegt. Hinweise der mit der Projektbegleitung seitens des Ministeriums für Verkehr beauftragten Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) wurden nur in sehr begrenztem Umfang berücksichtigt.

3. Berücksichtigt die Studie die besondere geographische Lage im Dreiländereck und die Anbindung an die Großstadt Basel mit den entsprechenden Potenzialen?

Der Untersuchungsraum bezieht die Stadt Basel mit ein, da diese ein Hauptziel der Nutzer/-innen der Kandertalbahn ist.

4. Erhebt die Landesregierung Zweifel an der grundsätzlichen Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 0,28?

Das Ministerium für Verkehr hält das Ergebnis im Kontext der gesetzten Annahmen (Infrastruktur, Untersuchungsfälle) für plausibel. Dennoch ist nach Einschätzung des Ministeriums und der NVBW bei optimierten Prämissen der Untersuchungsfälle das Erreichen eines Nutzen-Kosten-Indikators $NKI > 1$ möglich (siehe Antwort zu Frage 2 oben sowie im Folgenden).

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

5. *Sieht die Landesregierung eine Chance, dass das Vorhaben der Reaktivierung der Kandertalbahn eine Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,0 oder höher erhält – beispielsweise bei Neubewertung nach der überarbeiteten Richtlinie für die standardisierte Bewertung oder mithilfe vorbereitender Maßnahmen?*

Die neue, zwischenzeitlich vor wenigen Wochen seitens des BMDV veröffentlichte Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung lässt erwarten, dass Reaktivierungsprojekte bei einer Neubewertung besser abschneiden. Dies alleine reicht jedoch im Falle der Kandertalbahn nach Einschätzung des Verkehrsministeriums voraussichtlich nicht dazu aus, das Ergebnis über die erforderliche Schwelle von 1,0 zu heben. Vielmehr erscheint es erforderlich, wie bei anderen Nutzen-Kosten-Untersuchungen in laufenden Machbarkeitsuntersuchungen auch, zusammen mit dem Gutachter kritisch zu prüfen, ob bei einem alternativen Betriebskonzept bzw. der Berücksichtigung anderer Infrastrukturkonzepte ein positiveres Ergebnis zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann.

6. *Welche Rahmenbedingungen müssten sich verändern, damit ein Wert von 1,0 oder höher erreicht würde?*

Die ein Ergebnis beeinflussenden Faktoren liegen grundsätzlich in der Wahl der Betriebskonzepte des Schienen- wie auch des ergänzenden Busverkehrs (Taktichte, Anzahl und Linienführung der Linien) im Zielzustand und im Referenzfall (sog. Mit- und Ohnefall) sowie in der Dimensionierung und damit den Kosten der unterstellten neuen Infrastruktur.

7. *Würde eine Bewertung nach der überarbeiteten standardisierten Bewertung, die Kriterien im Klimaschutz stärker gewichtet, höher ausfallen?*

Davon ist auszugehen. Jedoch müssten weitere Rahmenbedingungen angepasst werden. Im Weiteren sei auf Frage 6 verwiesen.

8. *Teilt die Landesregierung die Auffassung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, die bei Vorstellung der Studie äußerte, dass Finanzmittel für die Ertüchtigung der Kandertalbahn frei seien und für deren Inanspruchnahme frühzeitig – vor Beschluss zu einem Ausbau der Bahn – Haltepunkte ertüchtigt und barrierefrei gestaltet werden sollten?*

9. *Welche Schritte sind notwendig, um zur Verfügung stehende Landesmittel für die Ertüchtigung der Kandertalbahn abzurufen?*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Baden-Württemberg fördert den Erhalt und die Modernisierung der Infrastruktur der nicht-bundeseigenen Bahnen im Land über das Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG). Für die Kandertalbahn als sog. Entwicklungsstrecke mit angenommenen Zukunftspotenzial hat das Land in der Vergangenheit Mittel zum Erhalt der Schieneninfrastruktur aus dem LEFG gewährt, auch wenn aktuell kein Schienenpersonennahverkehr betrieben wird. Dies ist jedoch ohne einen Ausbaubeschluss angesichts des landesweit hohen Bedarfs begrenzt verfügbarer Mittel grundsätzlich nur im beschränkten Umfang zur Sicherung des Status quo möglich. Der maximale Fördersatz beträgt hierbei 75 Prozent. Die restlichen Eigenmittel sind vor Ort aufzubringen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor