

## **Antrag**

**des Abg. Jonas Hoffmann u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Von der Interessengemeinschaft Pro Kandertal beauftragte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Kandertalbahn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. ob die von der Interessengemeinschaft (IG) Pro Kandertalbahn beauftragte und von der Otimon GmbH erstellte Machbarkeitsstudie sachgemäß nach festen, vom Land vorgeschriebenen Regeln durchgeführt worden ist;
2. inwiefern sie Kritik an Herangehensweise, Durchführung oder grundsätzlichen Ergebnissen der Studie erhebt;
3. ob sie Zweifel an der grundsätzlichen Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,3 hat;
4. inwieweit die in der Studie berechneten Investitionskosten und jährlichen Betriebskosten als realistisch eingeschätzt werden;
5. ob sie mit dem in der Studie untersuchten Betriebskonzept (u. a. zwei anstelle von drei Zugkompositionen; Kreuzungspunkt am Haltepunkt Rümmingen statt Wittlingen) einen 30-Minuten-Takt auf der bestehenden Infrastruktur als realistisch einschätzt;
6. wie hoch sie im Allgemeinen die Kosten für die Sicherung der Bahnübergänge entlang der Strecke schätzt;
7. welches Ergebnis sie für die gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach durchgeführte Nachuntersuchung des Nutzen-Kosten-Indikators auf Grundlage der neuen Standardisierten Bewertung erwartet;
8. welche schriftlichen oder mündlichen Kontakte (unter tabellarischer Darstellung nach Datum, Teilnehmenden, Inhalt und Form des Austauschs) es zwischen Abgeordneten und dem Verkehrsministerium im Jahr 2022 zum Thema Kandertalbahn gab;

Eingegangen: 4.11.2022/Ausgegeben: 15.12.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

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

9. ob andere Strecken, bei denen ebenfalls eine Reaktivierung untersucht wird, kostentechnisch mit der Kandertalbahn vergleichbar sind;
10. inwieweit auf anderen Strecken, auf denen eine Reaktivierung untersucht wird, mit Batterie-Hybrid-Zügen geplant wird und inwiefern damit niedrigere Investitionskosten begründet werden;
11. wie sie den Einsatz eines Batterie-Hybrid-Zuges in Verbindung mit dem Verzicht auf eine Elektrifizierung auf der Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern als Betriebsoption bewertet.

4.11.2022

Hoffmann, Storz, Röderer, Rolland, Rivoir SPD

### 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 im Landkreis Lörrach.

Eine qualifizierte Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Kandertalbahn wurde vom Land gefördert. Die darin enthaltenen und im Juli 2022 veröffentlichten Ergebnisse bemessen die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung mit einem Nutzen-Kosten-Wert von 0,28. Dies wurde sowohl von Verkehrsministerium als auch Abgeordneten und der Bevölkerung mit Verwunderung aufgenommen. Das Verkehrsministerium hatte in seiner Antwort auf eine Kleine Anfrage (Drucksache 17/2952) festgestellt, dass die Studie ordnungsgemäß durchgeführt wurde, aber hinterlegte Untersuchungsszenarien maßgeblich für das Ergebnis seien. Eine erneute Durchführung der Studie auf Basis der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischenzeitlich weiterentwickelten Standardisierten Bewertung käme eventuell zu einem verbesserten Ergebnis, so das Ministerium. Ein Nutzen-Kosten-Indikator von größer 1 sei dadurch voraussichtlich nicht zu erreichen – wohl aber bei optimierten Prämissen.

Der Landkreis Lörrach beteiligt sich an einer Vertiefung der Machbarkeitsstudie Kandertal-S-Bahn durch Nachuntersuchung der vereinfachten Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators auf der Grundlage der „Standardisierten Bewertung 2016+“. Zwischenzeitlich hat die Interessengemeinschaft „IG Pro Kandertalbahn“ als Antwort auf die Ergebnisse eine alternative Machbarkeitsstudie beim Luzerner Büro Otimon GmbH beauftragt. Die Ergebnisse dieser Studie mit einem Nutzen-Kosten-Wert von 1,3 und zugehörigem Betriebskonzept wurden am 13. Oktober 2022 öffentlich vorgestellt. Eine Einschätzung der neuen Studie trägt zur zielgerichteten Gestaltung des weiteren Vorgehens bei der Reaktivierung der Kandertalbahn bei.

**Stellungnahme\*)**

Mit Schreiben vom 9. Dezember 2022 Nr. VM3-0141.5-19/126/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. ob die von der Interessengemeinschaft (IG) Pro Kandertalbahn beauftragte und von der Otimon GmbH erstellte Machbarkeitsstudie sachgemäß nach festen, vom Land vorgeschriebenen Regeln durchgeführt worden ist;*

Bei der von der Otimon GmbH durchgeführten Untersuchung handelt es sich nicht um eine weitere Machbarkeitsuntersuchung, sondern lediglich um eine Plausibilisierung der Ergebnisse der vom Land geförderten Machbarkeitsstudie der SMA (Deutschland) GmbH im Auftrag des Landkreises Lörrach. Sie ist daher auch nicht nach den Kriterien des Landes für Machbarkeitsstudien für Reaktivierungsstrecken erstellt.

- 2. inwiefern sie Kritik an Herangehensweise, Durchführung oder grundsätzlichen Ergebnissen der Studie erhebt;*

Dem Verkehrsministerium liegt derzeit nur eine Ergebnispräsentation der Otimon GmbH vor. Auf dieser Basis sieht das Verkehrsministerium keinen Anlass zu einer grundsätzlichen Kritik an der Ausarbeitung. Die Ergebnisse dieser Ausarbeitung zeigen eine mögliche Richtung auf, wie das Bewertungsergebnis in der Machbarkeitsstudie der SMA deutlich verbessert werden könnte.

- 3. ob sie Zweifel an der grundsätzlichen Bewertung des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,3 hat;*

- 7. welches Ergebnis sie für die gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach durchgeführte Nachuntersuchung des Nutzen-Kosten-Indikators auf Grundlage der neuen Standardisierten Bewertung erwartet;*

Die Fragen 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verkehrsministerium kann dies auf Basis der vorliegenden Präsentation nicht beurteilen. Es ist jetzt Aufgabe der SMA im Rahmen der Nachuntersuchung zu überprüfen, ob und inwieweit sie Ansätze bzw. Ergebnisse der Ausarbeitung von Otimon verifizieren und für die Nachuntersuchung nutzbar machen möchte. Der Arbeitsauftrag für die Nachuntersuchung bestimmt sich dabei nach den Vorgaben des Auftraggebers.

- 4. inwieweit die in der Studie berechneten Investitionskosten und jährlichen Betriebskosten als realistisch eingeschätzt werden;*

Aus Sicht des Verkehrsministeriums sind der von Otimon ermittelte Investitionsaufwand sowie die Betriebskosten nicht offensichtlich unrealistisch. Die auf dem aktuellen Untersuchungslevel ermittelten Aufwendungen und Kosten sind aber immer Schätzungen, die mit Unsicherheiten verbunden sind. Erst der zu erwartende Aufwand, der im Rahmen der wesentlich detaillierteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung ermittelt wird, liefert eine hinreichende Sicherheit.

---

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

5. *ob sie mit dem in der Studie untersuchten Betriebskonzept (u. a. zwei anstelle von drei Zugkompositionen; Kreuzungspunkt am Haltepunkt Rümmingen statt Wittlingen) einen 30-Minuten-Takt auf der bestehenden Infrastruktur als realistisch einschätzt;*

Das Verkehrsministerium hat gegen das dargestellte Betriebskonzept keine grundsätzlichen Einwendungen, empfiehlt aber eine genauere Prüfung.

6. *wie hoch sie im Allgemeinen die Kosten für die Sicherung der Bahnübergänge entlang der Strecke schätzt;*

Dem Verkehrsministerium liegen hierzu keine detaillierten und belastbaren Zahlen vor.

8. *welche schriftlichen oder mündlichen Kontakte (unter tabellarischer Darstellung nach Datum, Teilnehmenden, Inhalt und Form des Austauschs) es zwischen Abgeordneten und dem Verkehrsministerium im Jahr 2022 zum Thema Kandertalbahn gab;*

Im Jahr 2022 hat das Ministerium für Verkehr zu diesem Thema Abgeordneten schreiben und parlamentarischen Anfragen beantwortet. Die Stellungnahmen des Ministeriums zu den parlamentarischen Anfragen können in der Drucksachendatenbank des Landtags nachvollzogen werden.

9. *ob andere Strecken, bei denen ebenfalls eine Reaktivierung untersucht wird, kostentechnisch mit der Kandertalbahn vergleichbar sind;*

Vergleiche mit anderen Strecken sind sehr schwierig, weil die Ausgangsvoraussetzungen (Streckenlänge, Zustand der Infrastruktur, Anzahl Halte, Betriebskonzept, Topografie usw.) sich zwischen verschiedenen Strecken kaum vergleichen lassen. Insbesondere der bauliche Aufwand hängt vom jeweiligen Einzelfall ab und kann sich sehr stark unterscheiden. Es gibt Projekte mit deutlich niedrigeren Kosten, aber es gibt auch Projekte mit deutlich höheren Kosten. Zudem liegen dem Verkehrsministerium bei vielen Untersuchungen noch keine belastbaren Zahlen vor.

10. *inwieweit auf anderen Strecken, auf denen eine Reaktivierung untersucht wird, mit Batterie-Hybrid-Zügen geplant wird und inwiefern damit niedrigere Investitionskosten begründet werden;*

Auf anderen Strecken wird zum Teil mit Batterie-Hybrid-Zügen geplant. Dies hat den Vorteil, dass die Kosten für eine vollständige Elektrifizierung der Strecke entfallen. Demgegenüber stehen jedoch höhere Kosten für Batterie-Hybrid-Züge im Vergleich zu Elektrozügen sowie der Aufwand für Einspeisepunkte bzw. Oberleitunginseln und insbesondere auch deren Energieversorgung.

11. *wie sie den Einsatz eines Batterie-Hybrid-Zuges in Verbindung mit dem Verzicht auf eine Elektrifizierung auf der Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern als Betriebsoption bewertet.*

Aus Sicht des Verkehrsministeriums stellt dies eine mögliche Option dar, die weiter untersucht werden sollte.

Hermann  
Minister für Verkehr