

Kandertalbahn

Potenzialanalyse des Landes November 2020; Ergebnis & Bewertung

■ Sachverhalt / Information

Das Land Baden-Württemberg strebt bis 2030 eine Verdopplung der Fahrgäste im Öffentlichen Nahverkehr an. Ein Baustein zur Zielerreichung soll die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr sein.

Die nun abgeschlossene Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg beinhaltet eine vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials für 42 Einzelstrecken des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg. Die Studie soll als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen dienen, um die Streckenreaktivierung zielgerichtet voranzutreiben.

■ Ergebnis

Die Strecken wurden in gesamt vier Kategorien eingeteilt:

Streckenategorie	Pkm/km	Nachfragepotenzial
Kategorie A	> 1.500	Sehr hohes Nachfragepotenzial
Kategorie B	> 750	Hohes Nachfragepotenzial
Kategorie C	> 500	Mittleres Nachfragepotenzial
Kategorie D	< 500	Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr

Neben der erwarteten durchschnittlichen Streckenbelastung (Personenkilometer je Streckenkilometer) wurden weitere Bewertungskriterien berücksichtigt:

- Schulplätze im Einzugsbereich der Reaktivierungsstrecke
- der aktuelle Infrastrukturstatus
- die erzielbare Netzwirkung.

Der Schülerverkehr hat pauschaliert Eingang gefunden.

Die **Kandertalbahn** wurde mit durchschnittlich 680 Pkm/km in **Kategorie C** eingruppiert (dort Strecke C02).

■ Bewertung

▪ Grundsätzliche Bewertung

Die Potenzialanalyse des Landes orientiert sich maßgeblich an dem zu gewinnenden möglichen Fahrgastpotenzial. Deswegen überrascht es nicht, dass in den Kategorien A und B in erster Linie Verbindungsstrecken, welche sich in Ballungsräumen befinden, aufgenommen wurden. Hauptsächlich sind dies Strecken, die das S-Bahn-System der Region Stuttgart ergänzen, oder Strecken, die in vorhandene (Karlsruhe, Heilbronn) oder geplante Stadtbahnsysteme (Regional-Stadtbahn Neckar-Alb) eingebunden werden.

Indem maßgeblich auf die möglichen Fahrgastpotenziale abgestellt wurde, entsteht in der Studie eine gewisse Benachteiligung des ländlichen Raums.

In die Studie wurden teilweise auch nicht die Reaktivierungsstrecken mit ihrer ursprünglichen Trassierung eingestellt. So wurde z. B. die Streckenführung der sog. Kochertalbahn (B06) angepasst, sodass zukünftig das Mittelzentrum Künzelsau neu an die Bahn angeschlossen werden kann, was deutlich mehr Fahrgäste bedeutet. Bei den S-Bahn-Linien um Göppingen handelt es sich bei der bewerteten Strecke A11 (Bad Boll – Weilheim (Teck)) sogar um eine reine Neubaustrecke, die betrachtet und bewertet wurde. Teilweise wurde auch die Reaktivierung anderer Strecken unterstellt (für die Betrachtung der Strecke A11 wird z. B. die Reaktivierung der Strecke A05 Weilheim (Teck) – Kirchheim (Teck) unterstellt, sodass eine durchgehende Verbindung Göppingen – Bad Boll – Kirchheim (Teck) entsteht).

Das Land hat bei der Potenzialabschätzung die Priorität auf absolute Fahrgastgewinne gelegt. So haben die Strecken in den Kategorien A und B zwar hohe Nachfragepotenziale, allerdings sind die Strecken z. T. nicht befahrbar oder gar abgebaut. Eine Reaktivierung erfordert ggf. hohe Fahrweginvestitionen. Naturschutzrechtliche Fragestellungen wurden nicht beleuchtet. So ergeben sich Zweifel, dass die Strecken in dem vom Land angedachte Zeitraum von 2025 bis 2030 tatsächlich in Betrieb gehen können.

Dagegen sind viele Strecken, die in den Kategorien C und D enthalten sind, noch in Betrieb. Eine Reaktivierung würde sich bei diesen mit voraussichtlich weniger Hürden und zeitnäher realisieren lassen. Es wäre wünschenswert, dass die Potenzialstudie einen Ausgleich zwischen hohem Fahrgastpotenzial und zeitlicher/finanzieller Umsetzungswahrscheinlichkeit findet, was indessen nicht unternommen worden ist.

Die Priorisierung wird auch beim Blick auf die zusätzlichen Bewertungskriterien deutlich. Während bei Schulplätzen in einem 1km-Einzugsbereich bis zu drei Zusatzpunkte erreicht werden konnten, liegen diese beim Infrastrukturstatus und bei der Netzwirkung bei lediglich zwei bzw. einem Zusatzpunkt.

▪ Bewertung Eingruppierung Kandertalbahn

Beim Infrastrukturstatus erhält die Kandertalbahn die maximale Zusatzpunktzahl von zwei „+“. Dies entspricht den tatsächlichen Gegebenheiten. Die Strecke befindet sich noch in Betrieb.

Als Stichstrecke im ländlich geprägten Raum wohnt der Kandertalbahn kein so hohes Fahrgastpotenzial inne, wie Strecken im Speckmantel Stuttgarts. Aus der Perspektive der Kandertalbahn wäre es bei der Studienearbeitung daher notwendig gewesen, die grundsätzlichen Unterschiede zwischen Ballungs- und ländlichen Räumen zu berücksichtigen.

Unberücksichtigt blieb die mögliche Netzwirkung, welche die Kandertalbahn einnehmen könnte; bei diesem zusätzlichen Bewertungskriterium erhält die Kandertalbahn eine neutrale „0“. Dies ist schwierig, da eine reaktivierte Kandertalbahn nicht zwischen Kandern und Haltingen verkehren würde, sondern sich die verschiedenen Durchbindungsmöglichkeiten in Diskussion befinden. Nicht ausgeschlossen ist z. B. eine Verbindung nach Basel, und eine Durchbindung nach Lörrach ist infrastrukturell gut vorstellbar. Schließlich gibt es auch die Konstruktion einer rückwärtigen Durchbindung der S5 (vom Wiesental über Weil am Rhein ins Kandertal). Zusammen mit der vom Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 angestrebten Verlängerung der S5 bis Schopfheim wäre damit eine ganztägige Verbindung zwischen Schopfheim und Kandern mit zahlreichen Umstiegsmöglichkeiten in Lörrach und Weil am Rhein möglich.

Der Studie ist der Hinweis zu entnehmen, dass die grenzüberschreitenden Nachfrageströme in den Modellgrundlagen voraussichtlich „unterschätzt“ wurden. Damit räumt die Potenzialanalyse ihre fehlende Belastbarkeit für Räume wie die Agglomeration Basel selbst ein. Das volle Potenzial der Kandertalbahn ist dementsprechend wohl nicht berücksichtigt worden.

Ob dem Schülerverkehr, der aus dem Kandertal in Richtung Lörrach, Weil am Rhein und Müllheim geht, in der pauschalen Betrachtung ausreichend Rechnung getragen wurde, kann mit den vorhandenen Unterlagen nicht bestimmt werden. Indem die Studie allerdings von einem Verkehr zwischen Haltingen und Kandern ausgeht, wird das Schulzentrum in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof in Weil am Rhein offenbar nicht berücksichtigt.

Fazit: Viele positive Aspekte der Kandertalbahn wurden nicht berücksichtigt; die Studienergebnisse sind als Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung z. T. ungeeignet.

■ Weitere Schritte aus Sicht des Landes

Das Land macht die weiteren Schritte und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten von der Kategorie abhängig, in welche die Bahnstrecken in der Potenzialanalyse eingruppiert wurden.

Strecken in den Kategorien A und B können sofort in die Reaktivierung eintreten. Weitere Untersuchungen sind im Vorfeld nicht mehr erforderlich. Den Betrieb auf diesen Strecken wird das Land entsprechend dem Landesbedienstandard zu 100% finanzieren.

Für Strecken wie die Kandertalbahn in der **Kategorie C** sind aus der Perspektive des Landes vor einer Reaktivierung weitere Schritte erforderlich. Konkret spricht das Land von einer vertieften Potenzialanalyse und einer Machbarkeitsstudie. Während für die Machbarkeitsstudie eine Förderung von bis zu 75% in Aussicht gestellt wird, hat das Land angekündigt, für diese Strecken später keinen Verkehr in eigener Verantwortung zu bestellen. Vielmehr wird eine mögliche Bezuschussung des verkehrlichen Aufwands im Umfang von (lediglich) 60% in Aussicht gestellt.

Von einer Reaktivierung der Strecken der Kategorie D nimmt das Land zunächst Abstand.

Unabhängig von der Kategorie sieht das Land für die bauliche Realisierung das Förderinstrument des Bundes-GVFG vor. Dieses enthält für Reaktivierungen einen Fördersatz von 90%. Die Planungskosten sind aber auch weiterhin auf kommunaler Ebene zu tragen. Lediglich bei einer späteren GVFG-Förderung wird der Bund pauschal 10% der Fördersumme für Planungskosten auszahlen. Das Land beteiligt sich über die Ko-Finanzierung mit bis zu 57,5% an den nicht vom Bund finanzierten Bau- und Planungskosten.

■ Bewertung der Fördermöglichkeiten

Das in Aussicht gestellte Förderprogramm für Machbarkeitsstudien ist zu begrüßen. Schienenprojekte fallen nicht in die originäre Zuständigkeit der Kommunen, und insbesondere Planungskosten belasten die kommunalen Haushalte deutlich. Auch der Fördersatz mit 75% bietet gute Chancen.

Mit den Erfahrungen, die der Landkreis Lörrach am Hochrhein und im Wiesental gemacht hat, kann festgestellt werden, dass dieses Förderinstrument auch auf andere Planungen als Reaktivierungsüberlegungen ausgedehnt werden sollte.

Bei den Fördermöglichkeiten für die Umsetzung handelt es sich um das übliche und bekannte neue Förderregime des Bundes-GVFG. Anfang 2020 wurden hier die Fördersätze deutlich angehoben, was als richtiger und wichtiger Beitrag für die Schienenausbauprojekte, an denen der Landkreis mitwirkt, erscheint.