

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Josef Frey und Bärbl Mielich GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **S-Bahn auf der Kandertalstrecke Haltingen–Kandern**

#### **Kleine Anfrage**

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie fällt die durch den Landkreis Lörrach veranlasste Studie zur Kandertal-S-Bahn im Detail aus (mit Angabe, wie valide das angewandte Verfahren ist)?
2. In welchem Umfang wurden Fahrgastpotenziale in die Untersuchung einbezogen?
3. Inwiefern wurden von der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) als parallel zur Kandertalstrecke betreibendes Busunternehmen Fahrgastzahlen eingeholt?
4. Trifft es zu, dass in dieser Studie Schülerinnen und Schüler nicht bei den Fahrgastzahlen einbezogen wurden, sondern nur Fahrgäste im Alter über 18 Jahren?
5. Wie wurde die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung im Kandertal bis 2030 berücksichtigt?
6. Wurden eventuelle mögliche finanzielle Beteiligungen der Schweiz in die Berechnungen einbezogen?
7. Wurde eine Teil-Inbetriebnahme, beispielsweise bis Binzen oder Rümmingen geprüft?
8. Wie beurteilt sie die Ergebnisse der Studie im Hinblick auf die optionale Ausschreibung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) vom 16. September 2009?
9. Liegen ihr Investitionssummen über vergleichbare Reaktivierungen vor (mit Angabe, wie sich in diesen Fällen das Verhältnis zwischen Prognosen und tatsächlichen Fahrgastzahlen dargestellt hat)?

10. Welche weiteren Schritte sind aus ihrer Sicht zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Kandertal nötig?

08.12.2011

Frey, Mielich GRÜNE

#### Begründung

Der Landkreis Lörrach hat in seinem Zukunftsprogramm bis 2025 den Ausbau der Regio-S-Bahn als eine wesentliche Säule zur Weiterentwicklung des Landkreises definiert. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee plant, bei der Fortschreibung des Regionalplans eine regionale Entwicklungsachse in das Kandertal festzulegen. Die Bevölkerung im Kandertal wartet auf eine deutliche Verbesserung der Anbindungen nach Basel, Weil und Lörrach.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat am 16. September 2009 optional die Ausschreibung des Schienennahverkehrs von Steinen nach Kandern ausgeschrieben. Hierfür wäre die Reaktivierung der bisherigen Museumsbahn Haltingen-Kandern nötig, weshalb der Landkreis Lörrach eine Vorstudie zu einer standardisierten Kosten-Nutzen-Untersuchung hierfür in Auftrag gegeben hat. Aus den bisher nur rudimentär an die Öffentlichkeit gedruckten Informationen ergeben sich weitere Fragen, weshalb eine Information über den Stand der Planung angezeigt ist.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 29. Dezember 2011 Nr. 3-3828.6-02/26 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie fällt die durch den Landkreis Lörrach veranlasste Studie zur Kandertal-S-Bahn im Detail aus (mit Angabe, wie valide das angewandte Verfahren ist)?*

Das Ziel der Studie war es, mit vertretbarem Aufwand zunächst eine gesicherte Abschätzung zu erhalten, ob eine Wiederaufnahme eines regelmäßigen Schienenpersonenverkehrsangebots auf der Kandertalbahn machbar und im Sinne der Standardisierten Bewertung sinnvoll ist. Dazu sollte eine Abschätzung der zu erwartenden Nutzen-Kosten-Verhältnisse in drei Planfällen vorgenommen werden. Die Abschätzung basiert wie bei einer vollständigen Bewertung auf der Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung, Version 2006, deren Anwendung für eine Förderung nach dem Entflechtungsgesetz EntfLG (früher GVFG) verbindlich ist.

Im Vergleich zu einem Referenzfall, in dem für den Prognosehorizont 2030 von einem reinen Busangebot im Einzugsbereich des Kandertals ausgegangen wird, wurden alternativ drei Varianten untersucht:

1. Verlängerung der Regio-S-Bahn-Linie S 5 Steinen–Weil am Rhein bis nach Kandern;
2. Dieselbetrieb zwischen Weil am Rhein und Kandern;
3. Verlängerung der Tram 8 von Weil am Rhein bis Kandern mit Durchfahrung der Weiler Innenstadt.

Zur Vorabschätzung des Nutzen-Kosten-Koeffizienten für die drei Varianten wurden alle relevanten Parameter (Nutzen und Kosten) nach den Vorgaben für eine Standardisierte Bewertung einbezogen, unter anderem Reisezeitveränderungen, Investitionen Fahrweg, Pkw-Betriebskosten, ÖV-Betriebskosten, Unfallschäden, CO<sub>2</sub>-Emissionen, sonstige Schadstoffe, Geräuschbelastung etc. Die Abschätzung der Nutzen-Kosten-Koeffizienten führte zu folgenden Ergebnissen:

Verlängerung Regio-S-Bahn	0,7
Dieselbetrieb	0,5
Tram 8-Verlängerung	-0,4.

Die Vorabschätzung der Nutzen-Kosten-Indikatoren ergibt somit eine Größenordnung, nach der unter den angenommenen Rahmenbedingungen keine der drei Varianten einen wirtschaftlichen Betrieb erwarten lässt.

Zur Prüfung der Stabilität der Ergebnisse wurde mit ergänzenden Sensitivitätsbetrachtungen geprüft, ob und in welchem Umfang eine Veränderung der Rahmenbedingungen und damit der entscheidenden Eingangsparameter im Berechnungsmodell das Ergebnis beeinflusst. Vertieft wurde dies für die Variante „Verlängerung Regio-S-Bahn“ geprüft, weil diese unter den drei Varianten am besten abgeschnitten hatte. Dabei wurden die Ergebnisse bezüglich der drei maßgeblichen Parameter:

- Investitionen in die Strecke
- ÖV-Reisezeit
- verlagerte Pkw-Kilometer

mit einer unterstellten Veränderung von je 10 Prozent bzw. 20 Prozent Erhöhung bzw. Verringerung neu gerechnet. Dabei ergaben sich keine entscheidenden Veränderungen des Kosten-Nutzen-Indikators. Dies spricht unter den vorgegebenen Randbedingungen für eine Einschätzung der Ergebnisse als weitestgehend stabil und gesichert.

Die Vorbereitung und Durchführung der Studie erfolgten in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden im Kandertal und mit den Fraktionen im Kreistag des Landkreises Lörrach im Rahmen eines Begleitgremiums, in dem Zwischenergebnisse diskutiert und Vorgaben für die weitere Bearbeitung gemacht wurden.

Die Modellierung der Nachfrage und der Verkehrsumlegung erfolgte mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM Basel). Mit diesem vom Kanton Basel-Stadt betriebenen Modell können unter anderem die verkehrlichen Auswirkungen von Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen einerseits und von Siedlungsentwicklungen andererseits abgeschätzt werden.

In geographischer Hinsicht umfasst das Modell die gesamte Nordwestschweiz sowie – allerdings mit reduzierter Genauigkeit – auch die angrenzenden Regionen in Deutschland und Frankreich, also den Wirtschaftsraum der trinationalen Agglomeration Basel.

Auch um die hieraus resultierenden Einflüsse abschätzen zu können, wurden die bereits angesprochenen Sensitivitätsbetrachtungen durchgeführt.

## *2. In welchem Umfang wurden Fahrgastpotenziale in die Untersuchung einbezogen?*

Die der Abschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zugrunde gelegten Verkehrsströme wurden, wie in der Antwort zu Frage 1 beschrieben, dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Basel entnommen. Die im Rahmen einer – entsprechend dem Ziel der Studie – gesicherten Abschätzung notwendige Genauigkeit wird damit erreicht. Bei einer vollständigen Standardisierten Bewertung könnten die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands noch feiner abgebildet und neuere Fahrgastzahlen berücksichtigt werden.

3. *Inwiefern wurden von der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) als parallel zur Kandertalstrecke betreibendes Busunternehmen Fahrgastzahlen eingeholt?*

Von der SWEG wurden Fahrgastzahlen der parallel zur Kandertalbahn verlaufenden Linie 55 und weiterer, das Kandertal berührender Linien geliefert. Auf der Linie 55 konnte im Rahmen eines Zusatzauftrags eine Befragung von Fahrgästen durchgeführt werden, um die Bedeutung von Umsteiger/-innen abzuschätzen. Diese Daten sind in die Studie eingeflossen.

4. *Trifft es zu, dass in dieser Studie Schülerinnen und Schüler nicht bei den Fahrgastzahlen einbezogen wurden, sondern nur Fahrgäste im Alter über 18 Jahren?*

Dies trifft nicht zu. Schülerinnen und Schüler sind Teil der untersuchten und modellierten Verkehrsströme. Das GVM Basel enthält Schülerzahlen; zusätzlich konnten in der Untersuchung noch Daten zu den Wohnorten der Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen in Weil am Rhein und Lörrach verwendet werden.

Die Modellierung der Schülerverkehre in der Standardisierten Bewertung unterliegt allerdings den folgenden Bedingungen:

- Die Methodik der Standardisierten Bewertung gestattet die Berücksichtigung von Zeitersparnissen der Schüler durch Fahrzeitverkürzungen im öffentlichen Verkehr (ÖV); diese Zeitersparnisse werden aber nur mit etwa einem Drittel der Zeitersparnisse von Erwachsenen bewertet.
- Die Standardisierte Bewertung lässt keine Verlagerungen von Schülerfahrten vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV zu, da unterstellt wird, dass Schüler/-innen keine Wahlfreiheit des Verkehrsmittels haben.

5. *Wie wurde die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung im Kandertal bis 2030 berücksichtigt?*

Das GVM Basel berücksichtigt folgende Strukturdaten:

*Einwohner/-innen:* Anzahl Personen, die in den Verkehrszellen leben

*Erwerbstätige:* Anzahl Personen, die in den Verkehrszellen leben und einer Erwerbstätigkeit nachgehen

*Schüler/-innen und Auszubildende:* Anzahl der in den Verkehrszellen lebenden Schüler/-innen und Auszubildenden

*Beschäftigte bzw. Arbeitsplätze:* Anzahl der in den Verkehrszellen arbeitenden Personen bzw. der dort befindlichen Arbeitsplätze

*Beschäftigte bzw. Arbeitsplätze 3. Sektor:* Anzahl der in den Verkehrszellen arbeitenden Personen im Dienstleistungssektor bzw. der Dienstleistungs-Arbeitsplätze

*Schulplätze:* Anzahl der Schulplätze aller Schulen (1. bis 13. Klasse) in den Verkehrszellen

*Verkaufsflächen* in den Verkehrszellen.

Bei der Entwicklung des GVM Basel wurde die Prognose der Strukturdaten vom Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt erstellt. Für die deutschen Zonen fand dabei eine intensive Abstimmung mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee sowie mit weiteren Vertreter/-innen und Planer/-innen der Kreise und Gemeinden statt.

Die Strukturdaten für die Zonen im Kandertal wurden zudem der Begleitgruppe zur Überprüfung und Abstimmung mit den eigenen Planungen, insbesondere der Entwicklungs- und Bauleitplanungen der Städte und Gemeinden, übermittelt.

Die der Untersuchung Kandertalbahn zugrunde gelegte Entwicklung der Strukturdaten im Zeitraum 2003 bis 2030 ist bei den meisten Strukturdaten etwas stärker als im Durchschnitt der Agglomeration Basel. Ebenso gehen die hier einbezoge-

nen Strukturdaten auch im Vergleich zu anderen Prognosen, etwa des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, und im Vergleich zu anderen Regionen, von einer überdurchschnittlichen Entwicklung aus.

*6. Wurden eventuelle mögliche finanzielle Beteiligungen der Schweiz in die Berechnungen einbezogen?*

Die Methodik der Standardisierten Bewertung bezieht die vollständigen gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten ein, um die Vorteilhaftigkeit des Einsatzes öffentlicher Mittel insgesamt zu bestimmen. Dabei ist unerheblich, aus welchen Quellen diese Mittel stammen.

Zudem ist davon auszugehen, dass auch eine anteilige Schweizer Finanzierung an den Nachweis eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses gebunden sein wird.

*7. Wurde eine Teil-Inbetriebnahme, beispielsweise bis Binzen oder Rümmingen geprüft?*

Eine Teil-Inbetriebnahme nur bis Binzen oder Rümmingen war gemäß Beschluss des Kreistags und des Begleitgremiums im Rahmen der in dieser Studie zu untersuchenden Planfälle (siehe Antwort zu Frage 1.) nicht vorgesehen.

*8. Wie beurteilt sie die Ergebnisse der Studie im Hinblick auf die optionale Ausschreibung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) vom 16. September 2009?*

In einer Vorankündigung vom 17. September 2009 für die bevorstehende Neuvergabe des Netzes 10 (Hochrhein-Netz) wurde die Linie zwischen Weil am Rhein und Kandern als Option angegeben. Allerdings ist unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen mit Infrastrukturkosten, die stärker steigen als die Regionalisierungsmittel, eine Wahrnehmung der Option seitens des Landes unwahrscheinlich. Regionalisierungsmittel sind die Mittelzuwendungen des Bundes für die Bestellung von Nahverkehrszügen durch das Land.

Ungeachtet dieser aktuell schwierigen Finanzsituation steht die Landesregierung Reaktivierungen von Strecken grundsätzlich positiv gegenüber und wird die weitere Entwicklung bezüglich der Kandertalbahn im Auge behalten.

*9. Liegen ihr Investitionssummen über vergleichbare Reaktivierungen vor (mit Angabe, wie sich in diesen Fällen das Verhältnis zwischen Prognosen und tatsächlichen Fahrgastzahlen dargestellt hat)?*

Die in der Studie verwendeten Investitionskosten beruhen auf Ansätzen für Ersatzinvestitionen und Ausbaumaßnahmen der SWEG, die für Strecken der SWEG im Raum Freiburg ermittelt wurden. Diese Strecken sind hinsichtlich ihrer Struktur und des erforderlichen Ausbaustandards gut mit der Kandertalbahn vergleichbar. Bei der Variante Tram 8-Verlängerung wurde auf aktuelle Werte aus dem bereits laufenden Projekt zurückgegriffen. Insofern sind die abgeschätzten Investitionskosten als gut fundiert zu betrachten.

Der Vergleich unterschiedlicher Projekte hinsichtlich Investitionskosten, der prognostizierten Fahrgastzuwächse und der tatsächlich eingetretenen Fahrgastzahlen erscheint kaum sinnvoll, da die tatsächlichen Investitionskosten und die Fahrgastentwicklung von zahlreichen inneren und äußeren Faktoren abhängig ist. In der Regel wurden die Fahrgastzahlen der reaktivierten Bahnstrecken in der Prognose jedoch unterschätzt.

*10. Welche weiteren Schritte sind aus ihrer Sicht zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Kandertal nötig?*

Der Landkreis Lörrach beabsichtigt, die Beurteilung des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Lörrach und damit auch im Kandertal in der für das Jahr 2012 vorgesehenen Fortschreibung bzw. Neufassung des Nahverkehrsplanes aufzugreifen.

Hermann

Minister für Verkehr  
und Infrastruktur