

## Nutzen wäre viel größer als gedacht



Von **Ulrich Senf**

Mi, 12. September 2018

Kandern | 1 

**BZ-Plus | Der Verkehrsexperte Andreas Kossak hat die Vorteile der Reaktivierung der Kandertalbahn für den ÖPNV neu bewertet.**



Ob mit Hybridzug oder konventionell – ÖPNV auf der Kandertalbahn wäre in jedem Fall ein Gewinn Foto: ALSTOM

KANDERTAL. Kritik an der sogenannten Rapp-Studie, der 2011 im Auftrag des Landkreises erstellten Kosten-Nutzen-Analyse für die Reaktivierung der Kandertalstrecke, hat es in der Vergangenheit immer wieder gegeben. Nun hat der renommierte Hamburger Verkehrsexperte Andreas Kossak in der Eisenbahntechnischen Rundschau eine Studie veröffentlicht, in der er die Kriterien der sogenannten standardisierten Bewertung in Bezug auf die Kandertalbahn und ähnliche Nahverkehrsprojekte in Frage stellt.

Er kommt zum Ergebnis, dass die Strecke viel zu schlecht abgeschnitten hat. Der Nutzen würde in jedem Fall die Kosten übertreffen. Die Kontakte von Kossak ins Kandertal reichen schon Jahre zurück. Durch Peter Völker war er auf die Verkehrsproblematik im Kandertal und die Kandertalbahn aufmerksam geworden. Der Stadt- und Verkehrsplaner Kossak, der zahllose

Gutachten auch im Auftrag der verschiedenen Bundesregierungen erstellt hat und der Wahlkanderner Völker kennen sich noch aus Hamburger Zeiten. Schon mehrfach hatte Kossak auf Einladung seines Freundes Kandern besucht und 2015 auch sein Fachwissen in der Kandertalkonferenz eingebracht.

Zuletzt hatte ihn die IG Kandertalbahn gebeten, die Kostennutzenanalyse zur Reaktivierung der Kandertalbahn für den allgemeinen Schienenpersonenverkehr auf Schwachstellen hin abzuklopfen. Die Ergebnisse dieser Arbeit hat Kossak in zwei Teilen in der Eisenbahntechnischen Rundschau, einer internationalen Fachzeitschrift, nun veröffentlicht. Die Botschaft ist deutlich: Durch das gewählte standardisierte Bewertungsverfahren seien viele Aspekte unter den Tisch gefallen oder mit viel zu geringer Gewichtung berücksichtigt worden. Besonders gravierend sei das bei Faktoren wie der Reisezeitänderung und den Kfz-Betriebskosten. Folge man internationalen Studien, seien die "volkswirtschaftlichen Staukosten" sechsmal so hoch, wie in der Rapp-Studie veranschlagt, erklärt Kossak und rechnet vor: "Wenn bei der Kandertalbahn-Studie der Wert der Reisezeitänderung und der Pkw-Betriebskosten in der Abschätzung lediglich um 50 Prozent höher angesetzt wird, erhöht sich der Nutzen-Kosten-Index für das Szenario Regio-S-Bahn von 0,7 auf 1,3." Die Kandertalstrecke wäre damit klar förderwürdig

Mit Blick auf die Ergebnisse der Kandertalkonferenz und die dort formulierten Thesen zur Entwicklung beobachtet Kossak, dass die "bisher vielfach völlig unzureichende Berücksichtigung des Potenzials solcher Maßnahmen hinsichtlich der Strukturstärkung und der ÖPNV-Nachfrageentwicklung vor allem auch in ländlichen Räumen", die Ergebnisse verfälschten. Ganz grundsätzlich leitet der Verkehrsplaner daraus die Notwendigkeit ab, die standardisierte Bewertung durch eine Bewertungspraxis zu ersetzen, "die den jeweiligen Projektbedingungen explizit Rechnung trägt." Die standardisierte Bewertung dürfe deswegen "nicht als Voraussetzung für öffentliche Förderungen gehandhabt werden", folgert Kossek.

Bei der IG Pro Kandertalbahn spricht Markus Kern von einem wichtigen Positionspapier, das man nun in die politische Diskussion einbringen werde. Die Kanderner Gemeinderäte haben die Studie bereits erhalten. In Kürze soll sie im Landratsamt sowie beim Regionalverband vorliegen und endlich für Bewegung in Sachen Reaktivierung der Kandertalbahn sorgen – denn auch das führt Kossek aus: Der zuletzt anvisierte Realisierungshorizont von über 20 Jahren sei viel zu weit gefasst und mit Blick auf die Entwicklung im Kandertal "geeignet, die betreffenden Perspektiven massiv zu gefährden".

Ressort: **Kandern**

Veröffentlicht in der gedruckten Ausgabe der BZ vom Mi, 12. September 2018:

## » Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

---

### Kommentare (1)

Veröffentlichen Sie einen Kommentar zu diesem Artikel. In diesem Kalendermonat können Sie noch **3 Kommentare** veröffentlichen. Nur Digital-Abonnenten können ohne Limit Kommentare auf Badische Zeitung Online veröffentlichen.

#### Hannes Fischer

🗨 1874 seit 24. Jan 2013

Tatsächlich ist das RAPP-Gutachten anno 2011 ein reines Gefälligkeitsgutachten gegen jede Art von Ausbauplänen gewesen. Da eigentlichen Gutachten war gar als Verschluss-Sache erklärt worden und dieses 14-seitige Pamphlet ohne Namensnennung eines Autors herausgegeben worden:

<http://www.magentacloud.de/lnk/gfNBufa5>

Darin enthalten die Schlussfolgerung des standardisierte Bewertungsverfahrens kam lediglich auf  $N/D = 0,60$  - damit sollte die Diskussion für alle Zeit totgeschlagen werden - auf jeden investierten Euro flössen 60Ct zurück an volkswirtschaftlichen Gewinnen.

Viele fragten sich sogleich, unter welchen Umständen dieses Ergebnis noch könnte unterboten werden, sind doch die Randbedingungen günstig:

- dichte Besiedelung
- Einzugsgebiet in einen Ballungsraum
- ICE-Anschluss nach 15km
- Strecke vollständig vorhanden usw..

Auch Anfangsverdächtigungen bezüglich schwerer, grober Fehler konnten nicht entkräftet werden, wie etwa dass angeblich der Streckenausbau als elektrische S-Bahn nur ca 1 Mio EUR teurer kommen sollte, als wenn ein nicht elektrischer Betrieb Dieseltriebwagen vorgesehen würde. Eine Umbau auf BVB-Standard als Tramlinie würde die Baukosten mehr als verdoppeln gar. Des weiteren war bekannt geworden, dass der gleiche Gutachter gleichzeitig ein Gutachten ausgearbeitet hatte für die Kandertalstrasse mit Ortumgehungen für die lärmgeplagten Anwohner. Dabei ergab sich die Schwierigkeit, dass bei einigen Engstellen die neue Strasse teilweise die in Bahntrasse hinein gebaut werden müsste. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre dann der Bahnbetrieb nur noch eingeschränkt auf 'wenige Kurse Sonn.+Feiertagen zur Sommerzeit' erlaubt worden! Dieser Unfug, entstanden auf Grund eines Interessenskonfliktes, konnte glücklicherweise verhindert werden.

---