



PRESSEMITTEILUNG vom 24.09.2022

IG-PRO-KANDERTALBAHN initiiert Neubewertung der Wirtschaftlichkeit bei der Reaktivierung der Kandertalbahn.

Es ist sehr abwegig, wenn einige Personen, auch Redakteure der Badischen Zeitung, von „Schönrechnen“ des Bewertungsgutachtens reden. Es sollen letztendlich nur die tatsächlichen Basisdaten zur Berechnung verwendet werden.

Sachlich geht es um ein Bewertungsgutachten bezüglich der Nutzen-/Kosten-Relation zur Reaktivierung der Kandertalbahn das offensichtlich vom LRA Lörrach unter falschen und unvollständigen Prämissen in Auftrag gegeben wurde und somit zu einem fatalen Ergebnis kam, obwohl das zuvor erstellte Verkehrsgutachten vom Februar mit seinen Empfehlungen sehr positiv ausfiel. Auch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bemängelt die Bewertung. Z.B. werden für 14 Km Kandertalbahn 80 Mio. Euro angesetzt, für Reaktivierung der 20 Km Wutachtalbahn 5 Mio. Euro (Info von NVBW). Wobei wir im Kandertal schon eine sehr gute Grundinfrastruktur haben.

Schon bei der öffentlichen Vorstellung des Bewertungsgutachtens am 19.07.22 wurden diverse Ansätze bemängelt, das Ergebnis in Zweifel gezogen und eine Überarbeitung gefordert, was vom LRA-Vertreter und den anwesenden politischen Mandatsträgern auch zugesagt wurde.

Um den Bock nicht zum Gärtner zu machen, hat die IG-PRO-KANDERTALBAHN sich entschlossen, einem unabhängigen Fachingenieur aus der Schweiz den Auftrag zur Prüfung und Überarbeitung des Gutachtens zu geben. Dessen Ergebnis liegt inzwischen vor und schließt mit einem Nutzen-/Kosten-Faktor von 1,3 ab. Wir werden das Ergebnis zusammen mit dem Gutachter, mit allen getroffenen Prämissen im Oktober in einer öffentlichen Veranstaltung präsentieren. Hierfür stellt das Bürohaus RESIN im Gewerbegebiet Dreispitz Binzen Räumlichkeiten zur Verfügung. Die gesamten politisch beteiligten und interessierte Bevölkerung sind eingeladen daran teilzunehmen.

Wir hoffen dort die letzten Kritiker und Zweifler mit Fakten belegten Argumenten von der Sinnhaftigkeit des Projekts zu überzeugen.

Dazu gehören auch Kostenvergleiche mit aktuell realisierten Reaktivierungsprojekten.

Im Zweifelsfall lassen sich Kosten durch den Einsatz neuester Antriebstechniken und Wegfall der Oberleitungskosten reduzieren.

Was den Reisezeitgewinn betrifft, beträgt der Unterschied zwischen der heutigen Situation und nach einem S-Bahnausbau zwischen Kandern und Basel 21 Minuten. Das sind für den Pendler hin und zurück täglich 42 Minuten. Ist das noch marginal?

Das Buskonzept muss komplett vom Landkreis finanziert werden. Die Kosten für eine S-Bahn (Investition und Betrieb) werden fast vollständig vom Land übernommen.

Zu guter Letzt muss berücksichtigt werden, dass das Land die Zuschüsse für Instandhaltung der bestehenden Gleisinfrastruktur der Museumsbahn streichen wird, falls es nicht zum Ausbau der Strecke für den ÖPNV kommt. Denn die Gleise werden nur von Mai bis Oktober genutzt und das auch nur am Sonntag. Unsere Recherchen haben ergeben, dass sich die Zuschüsse des Landes auf jährlich ca. 200000,- Euro belaufen. Ob die Stadt Kandern dann diese Kosten künftig weiterhin stemmen kann ist höchst fraglich. Somit ist die Weiterführung der Museumsbahn gefährdet.

Neu RK :

Die IG-PRO-KANDERTALBAHN möchte zur sachlichen Diskussion um eine Reaktivierung der Kandertalstrecke mit folgender Pressenotiz beitragen:

Zurzeit werden 2 Gutachten des LRA Lörrach betreffend Kandertalbahn Reaktivierung diskutiert (Stichwort Presse / BZ und „Schönrechnen“).

Zuerst wurde vom LRA Lörrach ein Verkehrsgutachten beauftragt, welches mit seinen Empfehlungen sehr positiv ausfiel (Kostenschätzung 40 mio Euro). Das vertiefende Gutachten bezüglich der Nutzen-/Kosten-Relation zur Reaktivierung der Kandertalbahn, führte zu einem für eine Reaktivierung fatalen Ergebnis (Kostenschätzung 80 mio Euro). Bei beiden Studien waren beratend LRA und Vertreter der Kandertalgemeinden tätig. Bereits bei der Vorstellung des Gutachtens am 19.07.22 wurden Zweifel an der Belastbarkeit der Ergebnisse bemängelt und eingeräumt. Von mehreren Seiten wurden Annahmen und Ergebnisse in Zweifel gezogen und eine „Überarbeitung“, sprich Korrektur eingefordert. Dies wurde dann auch zugesagt. Das LRA Lörrach hat am 20.07 die **Ergebnisse** in einer Pressemitteilung publiziert.

Es scheint, dass beim zweiten Gutachten falsche und unvollständige Prämissen angewendet wurden und somit zu einem fatalen Ergebnis führen **mussten**. Auch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bemängelt Annahmen und die schlechte Bewertung. z.B. werden für 14 Km Kandertalbahn Kosten von 80 Mio. Euro geschätzt, für eine Reaktivierung der 20 Km Wutachtalbahn betragen diese aber lediglich 5 Mio. Euro (Info von NVBW). Wobei wir im Kandertal schon eine sehr gute Grundinfrastruktur haben.

Kurze Zeit nach der Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vom LRA Lörrach, hat die IG-PRO-KANDERTALBAHN sich entschlossen, einem unabhängigen Fachingenieur den Auftrag zur Prüfung und Überarbeitung des Gutachtens zu vergeben. Das Ergebnis liegt inzwischen vor und kommt nun zu einem Nutzen-/Kosten-Faktor von 1,3 vs 0.28 in der letzten LRA Studie (nun ist der Nutzen grösser als die Kosten und eine Reaktivierung sinnvoll).

Wir werden das Ergebnis zusammen mit dem Gutachter, mit allen getroffenen Prämissen im Oktober in einer öffentlichen Veranstaltung präsentieren. Hierfür stellt das Bürohaus RESIN im Gewerbegebiet Dreispitz Binzen Räumlichkeiten zur Verfügung. Die gesamten politisch Beteiligten und interessierte Bevölkerung sind eingeladen daran teilzunehmen. Wir hoffen dort die Kritiker und Zweifler mit Fakten belegten Argumenten von der Sinnhaftigkeit des Projekts zu überzeugen. Im Rahmen der Studien sollten Kostenvergleiche mit aktuell realisierten Reaktivierungsprojekten und heute diskutierte alternative neueste Antriebstechniken für den Schienenverkehr (Batterie und/oder Wasserstoffantrieb – bereits in BW/ im Ortenaukreis im Einsatz, Oberleitungskosten heute ca. 10 mio Euro) betrachtet werden.

Was den Reisezeitgewinn betrifft, beträgt der Unterschied zwischen der heutigen Situation und nach einem S-Bahnausbau zwischen Kandern und Basel 21 Minuten. Das sind für den Pendler hin und zurück täglich 42 Minuten. Ist das noch marginal?

Ein Buskonzept muss komplett vom Landkreis Lörrach und seinen Gemeinden finanziert werden. Die Kosten für eine S-Bahn (Investition und Betrieb) hingegen werden fast vollständig vom Land übernommen.

Zu guter Letzt muss berücksichtigt werden, dass das Land die Zuschüsse für Instandhaltung der bestehenden Gleisinfrastruktur der Museumsbahn möglicherweise streichen wird, falls es **nicht** zum Ausbau der Strecke für den ÖPNV kommt. Heute werden die Gleise im Kandertal nur von Mai bis Oktober genutzt und dies auch nur am Sonntag. Unsere Recherchen haben weiterhin ergeben, dass sich die Zuschüsse des Landes für die Kandertalbahn auf jährlich ca. 200000,- Euro belaufen. Ob die Stadt Kandern dann diese Kosten künftig alleine stemmen kann bleibt zu diskutieren. Somit ist dann auch die Weiterführung der Museumsbahn gefährdet.

IG-PRO-KANDERTALBAHN

Peter Oehler, Peter Völker, Dr. Peter Vogelbach, Markus Kern,
Dr. Roland Kaiser, Friedrich Resin, Kurt Spittler, Yannik Heckel