

Pressemitteilung der IG Pro Kandertalbahn

Die am 19.07.2022 durch das Landratsamt vorgestellte Machbarkeitsstudie mit Wirtschaftlichkeitsüberprüfung wirft einige Fragen auf und steht u.E. auf sehr wackeligen Füßen.

Begründung:

- Die Studie wurde nach einer veralteten Methode der standardisierten Bewertung erstellt. Nach aktueller Methode werden Umwelt- und Klimaschutz viel höher gewichtet. Zum Beispiel der Faktor CO₂-Belastung wurde nicht dementsprechend bewertet. (CO₂ wird heute mit 580 Euro pro Tonne gerechnet anstatt wie anfangs mit 20 Euro).
- Die Erstellungskosten für die Strecke sind von bisher geschätzten 40-45 Mio. Euro in der vorausgegangenen Verkehrsstudie vom Februar auf jetzt über 80 Mio. Euro hochgeschneit. Die anwesenden Gutachter konnten keine befriedigende Auskunft darüber geben, wie es zu der Kostensteigerung kam.
- Vergleichbare, bisher fertiggestellte Reaktivierungs-Strecken liegen alle im Bereich der erstgenannten Summen (40-45 Mio.). Also bei 2,3 bis 3,2 Mio. pro km.
- Beim Vergleich der „ohne“-Fall-Kosten und der „mit“-Fall-Kosten (also mit Ausbau des Gleises) sind für den notwendigen Straßenausbau und -unterhalt (bei reinem Busverkehr) keine Kosten angesetzt, andererseits aber die gesamten Reaktivierungs - Gleisbaukosten.
- Bei den „Sensitivitäten“ haben die Planer selbst angeführt, dass wenn die vorgegebenen Fahrzeiten um nur 5% minimiert würden, stiege der Nutzen/Kosten-Faktor bereits auf 0,9. Das heißt auf der Strecke Kandern – Basel mit ca. 20 km und einer Fahrzeit von 30 Min. würden 5% x 30 = 1,5 Minuten Fahrzeit-Einsparung genügen, um die Wirtschaftlichkeitsgrenze zu erreichen. Das ist u.E. machbar.
- Weitere Einflußfaktoren - wie die Parkraumbewirtschaftung in Basel - sehen wir auch nicht berücksichtigt.
- Für die Bahn werden barrierefreie Bahnsteige gefordert und kalkuliert. Die Bushaltestellen brauchen das nach Ansicht der Planer offenbar nicht. Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen.
- Gleiches gilt für die Zielorte in Basel: Clara-Platz für den Bus, Bad.Bf. für die Bahn. Für die Pendler ist es jedoch ein großer Unterschied in der Akzeptanz, ob sie am Clara-Platz erst noch in die Tram umsteigen müssen, um an die weitergehenden Bahnverbindungen zu kommen.
- Völlig außen vor gelassen wurde die Tatsache, dass die Reaktivierungskosten für eine S-Bahn zu 95% von Bund und Land übernommen werden. Die Betriebskosten werden, wenn der Nutzen/Kosten-Faktor über 1 liegt vollständig vom Land übernommen.
- Fazit: Die Gutachter konnten nicht erläutern, wie die hohen Kosten zustande gekommen sind. Sie konnten auch nicht darlegen, wie genau der Nutzen berechnet wurde.
Die hohen Investitionskosten haben die bei der Vorstellung anwesenden Experten des Landes sehr verwundert. Auch Ihnen sind von vergleichbaren Strecken nur erheblich geringere Kosten bekannt.

Trotz dieser Unklarheiten wurde das Gutachten vorgestellt und herausgegeben.

Nach den aufgeführten Fakten erlauben wir uns, die vorgestellte Nutzen/Kosten-Analyse als fragwürdig zu bezeichnen und die Kompetenz des beauftragten Büros in Zweifel zu stellen. Hier hat das Landratsamt wohl einigen Klärungs- und Handlungsbedarf.

Wenn wir im Landkreis tatsächlich etwas zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen wollen, führt kein Weg an einer S-Bahn vorbei.

Eine politische Entscheidung für einen attraktiven ÖPNV im Landkreis und einen Schritt hin zu einer tatsächlichen Verkehrswende wäre nach unserer Auffassung der richtige Weg.

Anzumerken gilt noch, dass der Experte vom Land ausgesagt hat, dass, wenn eine S-Bahn nicht kommt, die Zuschussmittel vom Land für die Museumsbahn gestrichen werden. Ob sich die Beteiligten an der Museumsbahn noch höhere jährliche Bezuschussungen leisten können und wollen sei dahingestellt.

IG Pro Kandertalbahn