

# Reaktivierung des allgemeinen Schienenpersonenverkehrs auf der Kandertalstrecke – Teil 1

Insbesondere in den 1980er Jahren wurde auf zahlreichen Bahnstrecken in der „alten Bundesrepublik“ der Schienenpersonennahverkehr wegen zu geringer Nachfrage und zu hoher Defizite stillgelegt. Seit der Bahnreform 1994 und vor allem auch in jüngster Zeit wird vielerorts auf der Basis attraktiver Angebotsprofile, innovativer Geschäftsmodelle und der Förderung durch „Regionalisierungsmittel“ erfolgreich eine Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs betrieben. Das gilt nicht zuletzt auch für klassische „Nebenstrecken“. Ein bei größeren Projektvolumina nicht selten gravierendes Hindernis in diesem Zusammenhang ist allerdings die Hürde der methodisch fragwürdigen „Standardisierten Bewertung“ und die Praxis ihrer Anwendung.

## GEGENSTAND/AUSGANGSLAGE

Der Begriff „Kandertalbahn“ steht seit Jahrzehnten in erster Linie für den Museumsbahnbetrieb auf einer 12,9 km langen eingleisigen normalspurigen Eisenbahnstrecke im Landkreis Lörrach im Südwesten Baden-Württembergs. Sie verbindet die Stadt Kandern mit der „Rheintalbahn“; der Anschluss

liegt im Bereich des Ortsteils Haltingen der Stadt Weil am Rhein. Die Strecke verläuft im Tal der Kander, die, von Norden aus der Schwarzwald-Region kommend, bei Weil in den Rhein mündet. Sie wurde im Jahr 1895 in Betrieb genommen (zunächst Schmalspur). Auslöser für den Bau war in erster Linie der Güterverkehr aus den umliegenden Steinbrüchen [1].



**Dr.-Ing. Andreas Kossak**  
Kossak Forschung & Beratung,  
Hamburg  
DrKossak@aol.com

Der Personenverkehr auf der Strecke wurde zum 31. Dezember 1983 eingestellt. Sie war im Gesamtkursbuch 1983/1984 der Deutschen Bundesbahn (DB) als „Nebenbahn“ mit der Kursbuchnummer 731 (Kb 731) verzeichnet; im letzten allgemeinen Fahrplan waren nur noch 3 Kurse je Richtung im Schienenverkehr an den Wochentagen Montag bis Freitag („a“) ausgewiesen [2]. Die Mehrzahl der ÖPNV-Angebote erfolgte mit Bussen. In Haltingen gab es einen direkten Anschluss an den Verkehr nach/von Weil am Rhein Bf. und Basel im Zuge der Rheintalbahn (Kb 700).

Die Einstellung des Güterverkehrs erfolgte am 1. April 1985; im gleichen Monat wurde die Strecke auch formal für den allgemeinen Verkehr stillgelegt. Die Infrastruktur wurde von einem eigens dafür gegründeten „Zweckverband Kandertalbahn“ übernommen, der dort ab 1986 mit dem Eigentümer der noch vorhandenen Fahrzeuge, dem „Kandertal e.V.“, den bereits seit 1969 von dem Verein „Eurovapor“ durchgeführten Museumsbahnbetrieb fortführte. Die Museumsbahn und ihre Spezialangebote haben sich seither zu einem touristischen Highlight des Süd-Schwarzwald-Tourismus entwickelt. In erster Linie werden historische Züge mit Dampflokomotiven eingesetzt, vereinzelt auch mit Dieseltriebwagen. Neben dem „Regelbetrieb“ können Sonderzüge bestellt werden [1].

Das Ende des Normalbetriebs der Kandertalbahn erfolgte in einer Periode der Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken im gesamten („alten“) Bundesgebiet. Zu Beginn der 1980er Jahre wurde in der Hauptverwaltung der DB davon ausgegangen, dass auf rd. 7.000 km Streckenlänge wegen zu geringer Nachfrage eine Umstellung auf reine Busbedienung erforderlich und nachfragegerechter sei. Der Bund leistete seinerzeit lediglich pau-



**BILD 1:** Streckenübersicht [1]



**BILD 2:** Museumszug bei Haltingen  
(Foto: Franz Wieber)

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Kossak Forschung & Beratung /  
 Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten  
 genehmigt von DVV Media Group, 2018.

schal Zuwendungen für die Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV); die Höhe war nicht an konkreten Leistungs- oder Aufwandsmaßstäben orientiert und reichte bei Weitem nicht für den Ausgleich des Defizits. Jede Angebotsreduzierung und vor allem jede Streckenstilllegung war deshalb gleichbedeutend mit einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der DB [3].

Ein Schwerpunkt der in den 1980er Jahren eingeleiteten Bahnreform von 1994 war eine Neuordnung der Rahmenbedingungen des SPNV. Das betraf vor allem die „Regionalisierung“ der Aufgabenträgerschaft und die im Zusammenhang damit nun in üppigem Umfang fließenden „Regionalisierungsmittel“. Die daraus nicht nur resultierende Konsolidierung, sondern beträchtliche Stärkung des SPNV wurde als „Erfolgsgeschichte“ der Bahnreform gefeiert; sie hatte allerdings eine häufig unterschlagene „Vorgeschichte“, ohne die es nicht annähernd dazu gekommen wäre. Tatsächlich wurden die Fundamente für vieles, was heute die Qualität des SPNV in Deutschland ausmacht, bereits in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre gelegt. Dazu gehörten [3]:

- die ausgeprägte Produktdifferenzierung mit den Markenprofilen „Regionalbahn“ (RB), „Regionalexpress“ (RE) und City-Bahn“ (CB),
- der integrale Taktfahrplan,
- moderne Fahrzeuge und Triebzüge (einschließlich Leichttriebwagen für Nebenstrecken),
- die Sanierung von Bahnhöfen,
- der Ausbau von Park + Ride und Bike + Ride.

Das führte zu einer maßgeblichen Attraktivitäts- und Nachfragesteigerung im SPNV noch vor der formalen Umsetzung der Bahnreform. Damit wurde nicht zuletzt auch die Grundlage für eine „Renaissance“ der Nebenstrecken geschaffen. Diese basiert nicht zuletzt auf einer intensiven Auseinandersetzung mit den spezifischen Bedingungen entlang der jeweiligen Strecken sowie mit den nunmehr in zunehmender Zahl entstehenden guten Beispielen für die beträchtliche positive Wirkung attraktiver SPNV-Angebote in siedlungsstruktureller Hinsicht sowie hinsichtlich der ÖPNV-Verkehrsnachfrage – vor allem auch auf traditionellen Nebenstrecken.

**„MACHBARKEITSSTUDIE“  
 REAKTIVIERUNG DER  
 KANDERTALSTRECKE**

Vor diesem Hintergrund hat schließlich der Landkreis Lörrach einen Auftrag zur Prüfung



BILD 3: Bahnhofsgebäude Kandern, Gleisseite

(Foto: Bahnbilder.de)

der Perspektiven einer Reaktivierung des allgemeinen öffentlichen SPNV auf der Kandertalstrecke erteilt. Als Anlass und Ziel der Untersuchung wurde formuliert: „Im Bereich der Agglomeration Basel ist in nächster Zukunft mit vielfältigen Änderungen der Mobilität zu rechnen: für den Landkreis Lörrach werden Einwohner-Zuwächse prognostiziert, der Kanton Basel-Stadt will alle vorhandenen Parkflächen bewirtschaften, die Anzahl grenzüberschreitender Arbeits- und Ausbildungspendler nimmt zu, Gewerbeansiedlungen im Gewerbepark Dreiländereck zwischen Binzen und Haltingen wurden eröffnet, die Bereitschaft zum Grenzübertritt auch im Versorgungs- und Freizeitverkehr steigt“ [5].

Im Rahmen der betreffenden Studie wurden für „drei Szenarien, mit denen das Kandertal alternativ an das Schienennetz angeschlossen werden soll, die gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten abgeschätzt“; die drei „Szenarien“ waren:

- Verlängerung der Regio-S-Bahn 2030
- Diesel-Bahn 2030
- Verlängerung Tram 8 2030

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung wurden in der Sitzung des Umweltausschusses des Landkreises Lörrach am 21. September 2011 vorgestellt. Im Protokoll dazu firmiert sie als „Machbarkeitsstudie“. Tatsächlich handelt es sich ausschließlich »

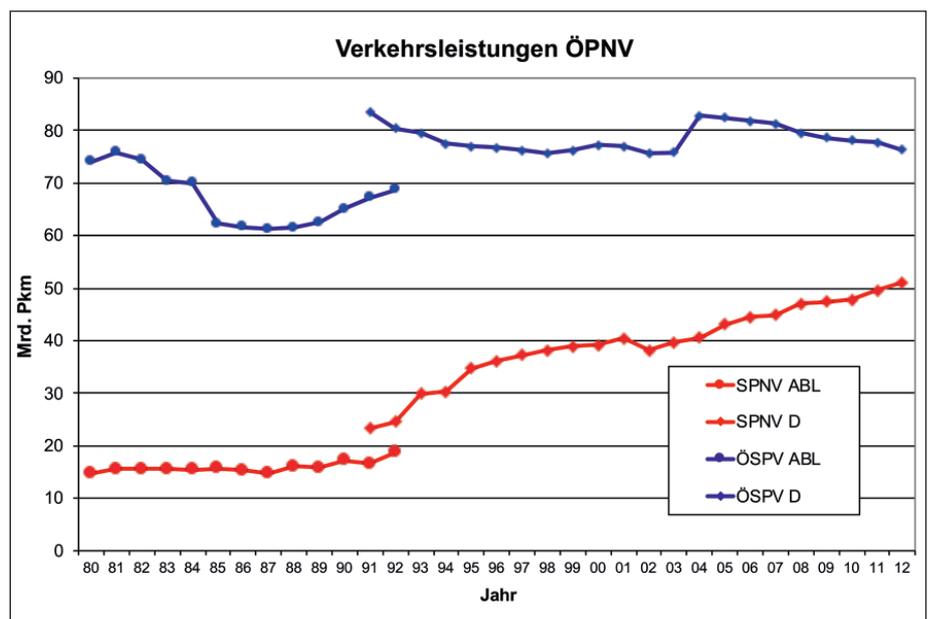


BILD 4: Entwicklung der Verkehrsleistungen im ÖPNV in Deutschland von 1980 bis 2012 (Quelle [4], eigene Darstellung)

um eine „Abschätzung (der) Nutzen-Kosten-Indikatoren ...“ nach dem Verfahren der so genannten „Standardisierten Bewertung“. Solche Bewertungen sind nach den Haushaltsordnungen des Bundes und der Länder für „große Investitionsvorhaben“ im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorgeschrieben. Auf Bundesebene liegt die Untergrenze für die Pflichtdurchführung bei einem förderfähigen Investitions-Volumen von 50 Mio. Euro. Bei Länderprogrammen ist die Schwelle in der Regel deutlich niedriger; in Baden – Württemberg sind es 25 Mio. Euro. Zwei der drei in der betreffenden Studie untersuchten Varianten lagen absehbar im Bereich dieser Größenordnung.

Bei der Entwicklung der „Standardisierten Bewertung“ ging es grundsätzlich darum, den volkswirtschaftlichen Nutzen von um die Finanzierung aus öffentlichen Haushalten konkurrierenden Maßnahmen nach einheitlichen Kriterien einzuordnen – als Grundlage für Prioritätenreihungen der Zuwendungen. Das Verfahren basiert auf der Methodik der „Nutzen-Kosten-Analysen“ (NKA). Wenn der ermittelte Nutzen größer ist, als die berechneten Kosten, also der Quotient aus Nutzen und Kosten – der so genannte Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) – größer als 1,0 ist, gilt ein Projekt unter den zugrunde gelegten Gesichtspunkten als förderwürdig. In diesem Fall führte die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass keine der behandelten „Szenarien“ auch nur annähernd die betreffende Vorgabe erfüllt. Die „Regio-S-Bahn“ schnitt mit 0,7 noch am besten ab [5]. Daraus zogen Gutachter und Kreistag den Schluss, das Projekt sei „vom Tisch“.

Daraufhin wurde der Verfasser dieses Beitrags aus dem Kreis der sehr aktiven „Nahverkehrsinitiative Kandertal“ darauf angesprochen, wie er das Ergebnis der betreffenden Studie einordnet und welches weitere Vorgehen er aufgrund dessen empfiehlt. Seine Einordnung basierte auf einer Bewertung der Methodik und der Praxis der Anwendung der „Standardisierten Bewertung“ sowie den daraus aus seiner Sicht für das betreffende Projekt zu schließenden Konsequenzen. Das wurde in einer öffentlichen Veranstaltung der „Nahverkehrsinitiative Kandertal“ vorgetragen [6].

## EINORDNUNG DER „STANDARDISIERTEN BEWERTUNG“

Nutzen-Kosten-Analysen gehören seit Jahrzehnten zum Standard-Werkzeug der Verkehrsökonomien; Methodik und Praxis ihrer Anwendung sind allerdings höchst umstritten („Bewertungshokuspokus“). Die Kritik zielt dabei vor allem auf den Umstand, dass:

- nur eine begrenzte Anzahl direkt oder indirekt in Geldwert ausdrückbare Faktoren berücksichtigt wird,
- die Auswahl der betreffenden Faktoren meist selektiv ergebniszielorientiert sowie lediglich aus projektinterner Sicht der Dinge erfolgt und
- aufgrund dessen in der Regel zahlreiche entscheidungsrelevante Wirkungen gar nicht berücksichtigt werden sowie
- die Nutzen-Komponenten vielfach auf eher fragwürdigen und ggf. in weiten Grenzen „ausformbaren“ Monetarisierungen basieren; d. h. die Spielräume für ein „Schön- oder Schlechtrechnen“ sind beträchtlich.

Die in Deutschland für den Nahverkehrsektor zur Anwendung kommende Variante wurde Anfang der 1980er Jahre federführend an der TU Stuttgart entwickelt. In der zum Zeitpunkt der Durchführung der betreffenden Untersuchung gültigen Version aus dem Jahr 2006 wird deren „Grundlegende Methodik...“ wie folgt gekennzeichnet [7]: „Die Standardisierte Bewertung beruht auf dem Mitfall – Ohnefall – Prinzip ... Bewertet werden die Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf:

- Reisezeiten im ÖV,
- Pkw-Betriebskosten,
- ÖV – Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall,
- Unfallschäden,
- CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- Emissionskosten weiterer Schadstoffe und
- Geräuschbelastung.

Diesen auf der Nutzenseite erfassten Indikatoren wird auf der Kostenseite der Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall gegenübergestellt... Ergänzt wird die gesamtwirtschaftliche Bewertung durch die Folgekostenrechnung, in der die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen eines Vorhabens für einen Zeitraum von 30 Jahren dargestellt werden.“

Der Verfasser dieses Beitrags hat ausdrücklich nicht in Zweifel gezogen, dass die Untersuchung in diesem Fall handwerklich im Rahmen der gegebenen Spielräume qualifiziert erstellt worden ist. Anhand mehrerer konkreter Beispiele/Zitate hat er jedoch die Fragwürdigkeit und Schwachstellen der Methodik von NKA sowie insbesondere auch der Anwendung in Form der „Standardisierten Bewertung“ – zumal als alleiniger Entscheidungsgrundlage – skizziert:

- **Deutscher Bundestag, Drucksache 13/4228 mit Datum vom 26. 03. 1996:**

Antwort der Bundesregierung auf eine „Kleine Anfrage“ zu den „Erfahrungen mit dem ‚Standardisierten Bewertungsverfahren‘“: „Das Standardisierte Bewertungsverfahren ist lediglich eine Entscheidungshilfe ... Die Ergebnisse der von den Antragstellern durchgeführten Bewertungen halten nicht in jedem Fall einer kritischen Prüfung stand.“

- **Verkehrsministerium Finnland: Leitlinien für die Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Finnland; Helsinki 2003:** „Das Ergebnis jeder auch noch so sorgfältigen Nutzen-Kosten-Rechnung drückt die Machbarkeit/Sinnfälligkeit eines Projektes nur vom Gesichtspunkt selektiver sozioökonomischer Effizienz aus. Erst die Bewertung der Wirksamkeit eines Projekts aus verschiedenen Blickwinkeln erbringt das notwendige breite Spektrum von Antworten auf entscheidungsrelevante Fragen.“

- **Positionspapier der UITP** (Internationaler Verband der Nahverkehrsunternehmen) **vom Januar 2009:** „Derzeitige Bewertungsverfahren erfassen nicht die gesamten Vorteile des ÖPNV ... Die UITP empfiehlt die Verwendung der Multikriterienanalyse zur Vervollständigung der NKA für den Vergleich des Vorschlags mit anderen Möglichkeiten und strategischen Zielen.“

- **Landtag Baden-Württemberg – Drucksache 14/7496 – 20.01.2011:** Antwort der Landesregierung auf eine kleine Anfrage zur Bezuschussung von Streckenausbauten im Stadtbahnnetz hinsichtlich der Berücksichtigung externer Effekte: „In dem derzeit für alle Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ... für die Zuwendungen aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt werden sollen, zwingend anzuwendenden ‚Standardisierten Bewertungsverfahren‘ ... nicht einbezogen sind ... ‚Externe Effekte‘ wie:

- entlastungsbedingte Rückgänge von Staus auf Straßen...,
- Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf die Wirtschaftsdynamik einer Region ...“

- **Öffentliche Experten-Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses zum Thema „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ am 13. 04. 2011:** In den der Anhörung zugrunde liegenden Anträgen wurden mehrfach Mängel der Methodik bei der Projektauswahl angesprochen. In seinem Statement hat der Verfasser dieses Beitrags seine Kritik vor allem an der Standardisierten Bewertung sehr deut-

lich zum Ausdruck gebracht; dem wurde nicht widersprochen.

Besonders kritische Faktoren sind die Bewertung der „Reisezeit-Änderungen“ und der „Kfz-Betriebskosten“; sie machen bei den standardisierten Bewertungen häufig den größten Teil des „Nutzens“ aus. Ein klassisches Beispiel für die Spielräume in diesem Zusammenhang ist die Quantifizierung der so genannten „volkswirtschaftlichen Staukosten“, die im Wesentlichen auf Reisezeitverlängerungen und Betriebskosten basieren. Dazu wurde beispielsweise von Politik und Lobby in Deutschland häufig das Ergebnis einer Studie der „BMW-Forschung“ aus dem Jahr 1996 zitiert. Die kam zu dem Schluss, dass der volkswirtschaftliche Schaden von Staus im Straßenverkehr in der Bundesrepublik bezogen auf das Jahr 1995 mit 204 Mrd. DM (also rd. 105 Mrd. €) anzusetzen war [8].

In einer qualifizierten Studie zu demselben Thema im Auftrag der EU wurde für das Jahr 1998 lediglich ein Betrag von 17,4 Mrd. € ermittelt [9]; das ist weniger als ein Sechstel (ohne Berücksichtigung der Kostensteigerungen). Wenn bei der Kandertalbahn-Studie der Wert der „Reisezeit-Änderungen“ und der „Pkw-Betriebskosten“ in der Abschätzung lediglich um 50 % höher angesetzt wird, erhöht sich der NKI für das „Szenario“ Regio-S-Bahn von 0,7 auf 1,3.

Inzwischen ist im Auftrag des „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ eine „Weiterentwicklung und Fortschreibung“ der „Standardisierten Bewertung für Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ unter dem Label „Version 2016“ erfolgt. An der Systematik hat sich dabei nichts Wesentliches geändert. Bemerkenswert ist folgender Hinweis: „Die Standardisierte Bewertung ersetzt nicht die Erstellung eines Nahverkehrsplanes oder eines längerfristigen ÖPNV-Entwicklungsplanes. Die Anwendung dieses Bewertungsverfahrens setzt vielmehr voraus, dass durch einen Optimierungsprozess im Gesamtnetz zusammenhang die Sinnhaftigkeit der zu beurteilenden Einzelvorhaben bereits nachgewiesen wurde. In diesem Zusammenhang kann es dafür auch geraten erscheinen, neben der reinen NKU weitere Kriterien oder andere Kriteriengewichtungen (zum Beispiel im Sinne einer Nutzwertanalyse – NWA) zur Maßnahmenbeurteilung heranzuziehen“ [10].

Letzteres steht im Einklang mit der oben zitierten Positionierung der UITP und des finnischen Verkehrsministeriums. Es steht allerdings immer noch in weitgehendem

Widerspruch zur weltweit überwiegender methodischen Positionierung und geübten Praxis. Danach gelten „Standardisierte Verfahren“ wegen der vielfältigen Unterschiedlichkeit der in Frage stehenden Investitionsvorhaben hinsichtlich Art, Größe, Komplexität, Charakter und Rahmenbedingungen als zumindest fragwürdig; überwiegend werden sie aus methodischen Gründen als generell ungeeignet abgelehnt. Selbst die Anwendung projektspezifischer Varianten von NKA's (also nicht standardisierter Verfahren) wird in der Regel nur dann als vertretbar angesehen, wenn ergänzende Verfahren in projektspezifischer Ausprägung für die Gesamtbewertung zur Anwendung kommen.

Grundsätzlich werden in diesem Zusammenhang zwei Arten ökonomischer Analysen unterschieden [11]:

→ Studien zu den „ökonomischen Nutzen“, die sich auf die Bewertung der Einflüsse der Projektrealisierung auf die Verkehrsverhältnisse, die Umwelt und andere gesellschaftliche Kategorien konzentrieren; dazu gehören die Nutzen-Kosten-Analysen und die Nutzwertanalysen.

→ Studien zu den „ökonomischen Wirkungen“, die die Einflüsse auf die örtliche/regionale Wirtschaft in Form der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Beeinflussung der Einkommensbedingungen etc. beschreiben; sie „firmieren“ unter dem Begriff „Kosten-Wirksamkeits-Analysen“.

International kommen sie je nach Projekttyp und Aufgabenstellung in spezifischer Ausprägung entweder einzeln oder kombiniert zur Anwendung – vielfach auch in Verbindung mit Multikriterienanalysen.

## ZWISCHENFAZIT

Die „Standardisierte Bewertung für Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“, wie sie seit Jahrzehnten in Deutschland praktiziert wird, ist aufgrund erheblicher sachlicher und methodischer Mängel in hohem Maße fragwürdig; das gilt uneingeschränkt auch für die aktuell gültige „Version 2016“. Ihre Anwendung sollte grundsätzlich nicht mehr für Projekt-Typen wie die Reaktivierung der Kandertalbahn vorgeschrieben werden. Generell sollte eine Konzentration auf Bewertungspraktiken erfolgen, mit denen den spezifischen Bedingungen der jeweiligen Projekte explizit und angemessen Rechnung getragen wird. ◀

## Literatur

- [1] wikipedia.org/wiki/Kandertalbahn; Stand 6. 03. 2018
- [2] Deutsche Bundesbahn: Gesamtkursbuch Winter 1983/84
- [3] Kossak, A.: Wurzeln der „Erfolgsgeschichte“ SPNV; ETR – Eisenbahntechnische Rundschau ETR 7+8 / 2014
- [4] Bundesministerium für Verkehr/ für Verkehr, Bau und Wohnungswesen/für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehr in Zahlen; diverse Ausgaben
- [5] Rapp RegioPlan: Abschätzung der Nutzen-Kosten-Indikatoren einer Schienenanbindung ins Kandertal; Gutachten im Auftrag des Landkreises Lörrach, Schlussbericht Dezember 2011
- [6] Kossak, A.: Zur „Standardisierten Bewertung der Kandertalbahn“; Vortrag anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung der „Nahverkehrsinitiative Kandern“, Kandern, im November 2011
- [7] Intraplan Consult GmbH und Verkehrswissenschaftliches Institut Universität Stuttgart GmbH: Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, Version 2006; erstellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München/Stuttgart 2006
- [8] Frank, D., Sumpf, J. (BMW AG): Abschätzung der volkswirtschaftlichen Verluste durch Stau im Straßenverkehr: BMW AG Pressedienst Wissenschaft, Forschung und Entwicklung; München 1996
- [9] Nash, C. et al.: Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency (UNITE); Studie im Auftrag der EU, Leeds 2003
- [10] Arnold, M.: Standardisierte Bewertung Version 2016; Der Nahverkehr 9/ 2017
- [11] Kossak, A.: Praktiken der Ermittlung der ökonomischen Wirkungen und Nutzen des ÖPNV; ETR – Eisenbahntechnische Rundschau ETR 12 / 2017

Dieser Beitrag wird in ETR 7+8/2018 fortgesetzt.

## ▶ SUMMARY

Reactivation of the general railway passenger transport on the Kandertalstrecke – Part 1

Especially in the 1980s, numerous railway lines of the regional railway passenger transport system in the “old Federal Republic” were closed due to less demand and high deficits.

Since the rail reformation in 1994, and especially most recently, a successful reactivation of this transport system has been developed in many places which is based on attractive service offerings and innovative business models supported by “regionalization funds”. This also applies for the classical “branch lines”. However, an obstacle while realizing such major project volumes is often the methodically dubious “standardized evaluation” and its application.