

Reaktivierung des allgemeinen Schienenpersonenverkehrs auf der Kandertalstrecke – Teil 2¹⁾

Der Begriff „Kandertalbahn“ steht seit Langem in erster Linie für den Museumsbahnbetrieb auf einer 12,9 km langen eingleisigen normalspurigen Bahnstrecke im Landkreis Lörrach im Südwesten Baden-Württembergs. Sie verbindet die Stadt Kandern mit der „Rheintalbahn“ (Mannheim – Basel); der Anschluss liegt im Bereich des Ortsteils Haltingen der Stadt Weil am Rhein (Bild 1). 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 dafür war vor allem der Güterverkehr aus den umliegenden Steinbrüchen [2].

► Der Personenverkehr auf der Strecke wurde zum 31. Dezember 1983 eingestellt. 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 seit 1986 mit dem Eigentümer der noch vorhandenen Fahrzeuge, dem „Kandertal e.V.“, den bereits seit 1969 von dem Verein

„Eurovapor“ betriebenen Museumsbahnbetrieb fortführte (Bild 2).

Vor dem Hintergrund der „Renaissance der Nebenbahnen“ hat der Landkreis Lörrach einen Auftrag zur Prüfung der Perspektiven einer Reaktivierung des allgemeinen öffentlichen SPNV auf der Kandertalstrecke in Form der „Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“ erteilt, wie sie nach den Haushaltsordnungen des Bundes und der Länder für Projekte vorgeschrieben ist, deren förderfähige Kosten ein bestimmtes Maß überschreiten [4].



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

Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass keine der behandelten „Szenarien“ auch nur annähernd die Vorgaben für eine Förderung erfüllen würden. Daraus zogen Gutachter und Kreistag den Schluss, das Projekt sei „vom Tisch“. Daraufhin wurde der Verfasser dieses Beitrags aus dem Kreis der „Nahverkehrsinitiative Kandertal“ darauf angesprochen, wie er das betreffende Ergebnis beurteilt und welches weitere Vorgehen er

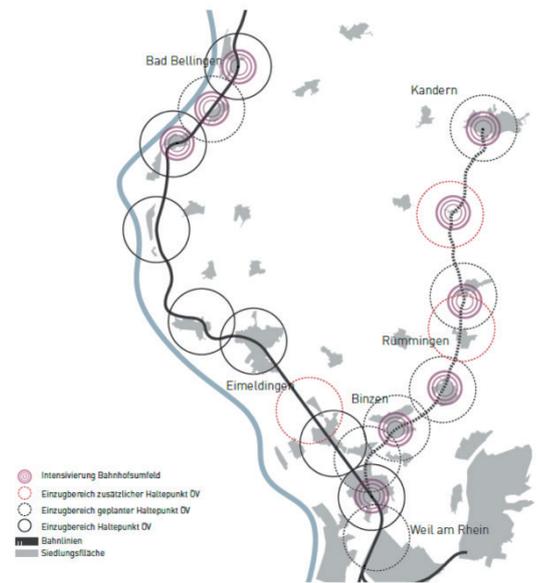
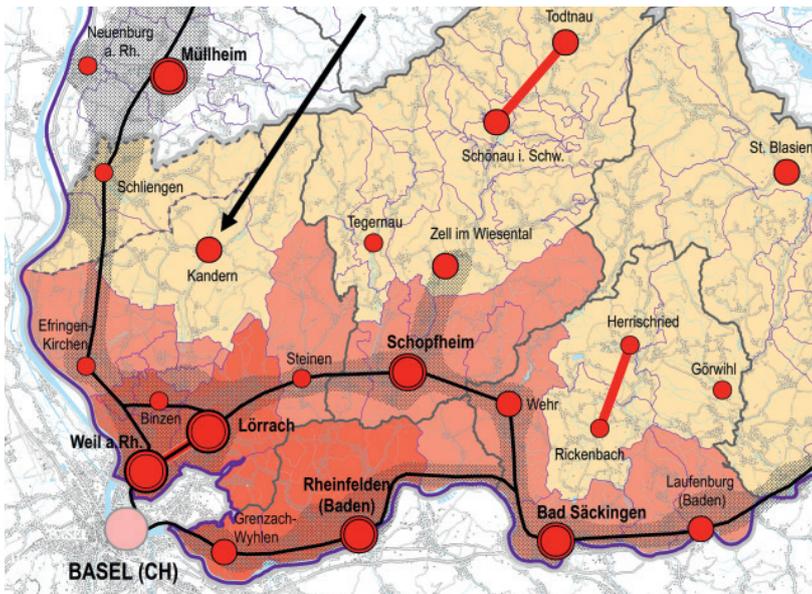


BILD 1: Kandertalbahn: Streckenübersicht [2]



BILD 2: Museumszug [3]

1) Teil 1 [1] erschien in ETR 6/2018.



BILDER 3 und 4: Strukturelle Einordnung des Kandertals im Regionalplan Hochrhein-Bodensee 2002 [7] (links) und in der „Expertise Städtebau“ [8] (rechts).

aufgrund dessen empfiehlt. Seine Einordnung basierte auf einer Bewertung der Methodik und der Praxis der Anwendung der „Standardisierten Bewertung“ sowie den daraus für das Projekt zu schließenden Konsequenzen [5].

Fazit des Verfassers: Die „Standardisierte Bewertung“, wie sie seit Jahrzehnten in Deutschland praktiziert wird, ist aufgrund erheblicher methodischer Mängel in hohem Maße fragwürdig. Ihre Anwendung sollte nicht mehr für Projekt-Typen wie die Reaktivierung der Kandertalbahn vorgeschrieben werden. Generell sollte eine Konzentration auf Bewertungspraktiken erfolgen, mit denen den spezifischen Bedingungen und Wirkungen der jeweiligen Projekte explizit und angemessen Rechnung getragen wird [6].

STRUKTURELLE BEDINGUNGEN DES KANDERTALS

Zum Zeitpunkt der Vorlage des betreffenden Gutachtens galten unter anderem die folgenden planerischen Rahmenbedingungen für das Projekt:

→ Im gültigen „Regionalplan Hoch-

rhein – Bodensee“ ist die Stadt Kandern als „Unterzentrum“ quasi im „Niemandland“ ausgewiesen, also nicht wenigstens als Bestandteil einer regionalen Entwicklungsachse (Bild 3). Aus regionalplanerischer Logik ist das untere Kandertal aber eindeutig als eine Achse des Siedlungsmodells des Oberzentrums Lörrach-Weil einzuordnen, im Prinzip sogar auch der trinationalen Agglomeration Basel – mit der Stadt Kandern als Achsenendpunkt. Das ist so offenkundig auch in [8] im Sinne eines Nahverkehrsorientierten „Dichtemodells“ verstanden und dokumentiert (Bild 4).

→ Im „Gemeinsamen Flächennutzungsplan 2022 Oberzentrum Lörrach – Weil am Rhein“ vom 6. Februar 2006 heißt es: „Im Zusammenhang mit der Realisierung des Regionalen Gewerbeparks Weil am Rhein – Binzen wurde ... eine mögliche Reaktivierung der Kandertalbahn mit einem zusätzlichen Haltepunkt beim Gewerbepark in Betracht gezogen.“

→ Im „Raumentwicklungskonzept Nordwest+“ auf Schweizer Seite vom März 2011 ist die „Reaktivierung der Kandertalbahn“ in den „Faktenblättern zu Schlüsselprojekten“ verzeichnet; als

„Nutzen“ wird explizit benannt: „Optimierung der Regio-S-Bahn/Bessere Erreichbarkeit durch ÖPNV“.

→ **Kandern hat lediglich rd. 8000 Einwohner.** Die aktuelle Verkehrserzeugungsdensität ist also begrenzt. Allerdings hat die Stadt einen sehr hohen Wohn- und (auch überregional bedeutsamen) Freizeitwert mit beträchtlichem Entwicklungspotential sowie starken Verflechtungen mit der Dreiländermetropole Basel.

Im Einzelnen sind zusätzlich folgende Fakten bei der Beurteilung der Sinnfälligkeit und Vertretbarkeit einer Reaktivierung der Kandertalbahn zu berücksichtigen:

→ Die **Eisenbahnstrecke existiert** und befindet sich in einem zumindest für die Museumsbahn betriebsfähigen Zustand. Die Bevölkerung von Kandern war durch die Strecke bis zur Einstellung des Normalbetriebs mit dem kulturellen und wirtschaftlichen Leben in der Agglomeration Basel Lörrach/Weil eng verknüpft. Bürgermeister Dr. Renckert anlässlich der 120-Jahr-Feier: „Die Kandertalbahn hat Wohlstand gebracht.“ »



20 years of innovation from Neustadt an der Orla
Automatic turnout grinding
 INNOTRANS 2018 | 18.-21.09.18 | Hall 25 | Booth 326

- Die **Stärkung des ländlichen Raumes** rückt wieder in den Fokus der Regionalplanung. Das Kandertal ist prädestiniert dafür, als Regionalachse der Agglomeration entwickelt zu werden. Das kann nur erfolgreich sein, wenn ein stabiles verkehrsinfrastrukturelles Rückgrat vorhanden ist; Schienenpersonenverkehr ist dafür am besten geeignet.
- Die bisher gute **Dienstleistungsinfrastruktur** in Kandern ist auf Zuwachs angewiesen. Einem „Ausbluten“ und damit einer Verschlechterung der strukturellen Bedingungen sollte durch strukturstabilisierende bzw. -stärkende Maßnahmen aktiv entgegengewirkt werden; die Reaktivierung der Kandertalstrecke wäre die wirkungsvollste Maßnahme in diesem Zusammenhang.
- Das **Berufs-Pendleraufkommen** zwischen der Stadt Kandern und der Agglomeration wird mit derzeit rd. 800 Personen angegeben. Kandern gilt als bevorzugte Wohnlage, auch und nicht zuletzt für hoch qualifizierte Beschäftigte mit Arbeitsstätten im Zentrum der Agglomeration. Dieses Potential könnte mit einiger Wahrscheinlichkeit noch deutlich gesteigert werden, wenn der öffentliche Nahverkehr beschleunigt und attraktiver gestaltet wird.
- Die für Kandern bedeutsamen **Weiterführenden Schulen und Ausbildungsstätten** befinden sich in Weil am Rhein, Lörrach und Basel; das erfordert eine intensive und attraktive Schülerbeförderung.
- Das **Busangebot im Zuge der Achse ist unbefriedigend** – nicht zuletzt aufgrund der Verkehrsbedingungen auf der Straße. Nach Aussagen Betroffener stehen die Busse in Haltingen während der Hauptverkehrszeiten bis zu einer halben Stunde im Stau, weil die Bundesstraße 3 und die Autobahnen dort häufig überlastet sind. Die Bereinigung dieser Situation würde kostenträchtige Straßenbaumaßnahmen erfordern; die wurden in der Nutzen-Kosten-Abschätzung ebenso wenig erkennbar berücksichtigt, wie die Zeitverluste im Stau (ÖPNV und IV).
- Die **Umweltbedingungen** sowie die Entwicklung des **Freizeitsektors** und des **Fremdenverkehrs** im Kandertal werden durch den motorisierten Individualverkehr zunehmend beeinträchtigt; dem würde ein gut funktionierender ÖPNV auf der Schiene wirkungsvoll begegnen.
- **Lörrach** ist/war Modellstadt für „**dauerhaft umweltverträgliche Mobilität in Stadt und Region**“ – mit den Schwerpunkten Radverkehr und ÖPNV; Radfahren boomt, Radfahrer gelten als besonders ÖPNV-affin, vorausgesetzt,

es werden attraktive Bike+Ride-Plätze angeboten und/ oder im ÖPNV ist eine Fahrradmitnahme möglich; letzteres ist bei Bussen eher nicht der Fall – oder nur sehr beschränkt.

- **Basel** betreibt eine **restriktive Parkraumbewirtschaftung**; das muss mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot in der Region flankiert werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Verfasser die Reaktivierung der Kandertalbahn nicht nur als sinnvoll und vertretbar, sondern als geboten eingeordnet. Die genannten Fakten machen eine erheblich differenziertere und ortsspezifischere Prüfung der Nutzen und Wirkungen erforderlich, als das die „Standardisierte Bewertung“ leisten kann. Die Prüfung sollte nicht allein aus lokaler Sicht erfolgen, sondern im Zusammenhang der trinationalen Agglomeration.

Nachfolgend wurde der Verfasser vom „1. Landesbeamten“ (Stellvertretender Landrat) des Landkreises Lörrach zu einer Erläuterung seiner Position eingeladen; dazu waren auch Vertreter des Gutachters geladen. Im Ergebnis erkannte der Landesbeamte die Position des Verfassers an. Offen blieb allerdings, welche Konsequenzen der Landkreis daraus vor dem Hintergrund der gültigen formalen Rahmenbedingungen ziehen würde. Als jedenfalls bedeutsam und Voraussetzung für einen Erfolg wurde einvernehmlich konstatiert, dass die Gemeinden, die Bevölkerung und die Wirtschaft des Kandertals sich mehrheitlich und intensiv für die Reaktivierung des SPNV auf der Kandertalstrecke aussprechen und einsetzen. Das war zu dem seinerzeitigen Zeitpunkt nicht hinreichend deutlich erkennbar.

Immerhin wurde dieser Vorgang in der Region zum Anlass genommen, das negative Votum der betreffenden Studie nicht mehr als endgültige negative Entscheidung über das Schicksal der Kandertalbahn zu akzeptieren. Stattdessen wurden die Bemühungen um die Reaktivierung tatsächlich intensiviert. Ein wichtiger Meilenstein dabei war die Durchführung einer ersten „**Kandertalkonferenz**“ am 17./18. Juli 2015. Die Konferenz war öffentlich und sehr gut besucht. Als Oberthema war festgelegt: „Mobilität und Siedlung“; es wurde in zwei Blöcke gegliedert: „Heute/Ausgangslage“ und „Zukunft/Reaktivierung der Kandertalbahn“. Eingeladen hatten formal „Verwaltungen von Kandertal-Gemeinden“ unter Federführung des Bürgermeisters der Stadt Kandern.

Als Grundlage für die Beratungen und Diskussionen im Rahmen der Konferenz diente ein „Thesen-Papier“, das der Verfasser dieses Beitrags im Auftrag der Stadt Kandern erstellt hatte [10]. Das Papier umfasste 12

Thesen. Davon betrafen die Reaktivierung der Kandertalbahn im engeren Sinne die folgenden Thesen (mit stark verkürzten und/der aktualisierten Erläuterungen):

These 2: Die Perspektive der **Bevölkerungsentwicklung** in der Metropolregion/Agglomeration Basel, einschließlich des Versorgungsbereichs des Oberzentrums Lörrach-Weil, ist vergleichsweise sehr positiv; die Kommunen des Kandertals sollten die damit verbundenen Chancen offensiv nutzen.

Die Reaktivierung der Kandertalbahn würde mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit als starker Impuls für eine Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung im Kandertal wirken, die nicht unerheblich über das bisher (konventionell) prognostizierte Maß hinausginge – mit der Folge einer allein aufgrund dessen deutlich stärkeren ÖPNV-Nachfrage.

These 3: Die Aktivitäten mit der Zielsetzung einer zukunftsfähigen Gestaltung des Kandertals sollten an einem einvernehmlichen **Leitbild** orientiert sein; als Anknüpfungspunkt bietet sich die aktuell erfolgte landesplanerische Einordnung als „**ländliche Entwicklungsachse**“ an, jedoch mit einer **regionstypischen Spezifizierung**.

In der Stadt Kandern ist der „Leitbild-Prozess“ inzwischen bereits sehr erfolgreich betrieben und abgeschlossen worden [11]. Der Vorschlag auch des Verfassers hinsichtlich der Ausweisung des unteren Kandertals als „ländliche Entwicklungsachse“ war also bereits in der Landesplanung umgesetzt worden.

These 5: Die Reaktivierung der Kandertalbahn ist das wirkungsvollste Instrument einer strukturellen Stärkung des Kandertals und seines Umfeldes; sie führt zu einer **Belebung der örtlichen Wirtschaft**, einer **Wertsteigerung** der Grundstücke und Nutzungen im Umfeld der Haltepunkte und ist ein **Magnet** für attraktive Ansiedlungen.

Die beträchtlichen positiven Wirkungen einer „nahverkehrsorientierten Stadt- und Regionalentwicklung“ basierend auf Bahnsystemen des Stadt- und Regionalverkehrs sind inzwischen weltweit anerkannt und vielfältig erfolgreich nutzbar gemacht [12].

These 6: Der **spezifische ländliche/landwirtschaftlich und ökologisch geprägte Charakter** ist ein maßgeblicher Faktor der Attraktivität des Kandertals; dessen Bewahrung muss ein primärer Orientierungspunkt bei der künftigen Siedlungsentwicklung sein; das führt auf die Anforderung einer **behutsamen Gestaltung** der strukturellen Stärkung.

Die Kommunen des Kandertals sollten jedenfalls die Chancen wahrnehmen, die in den positiven Rahmenbedingungen und Perspektiven der trinationalen Metropolregion begründet sind, ohne dass dabei jedoch der spezifische Charakter des Tals, der

nicht zuletzt auch ein bedeutsamer Faktor der Lebensqualität und touristischen Attraktivität ist, aufs Spiel gesetzt wird.

These 9: Zu den maßgeblichen Wirkungen der zeitgemäßen Reaktivierung einer Nebenbahn gehört in der Regel ein beträchtlicher **Zuwachs der ÖPNV-Nachfrage**, die Erschließung vielfältiger volkswirtschaftlicher Nutzen sowie die Verbesserung der Umweltbedingungen in der betroffenen Region.

Die „Allianz-pro-Schiene“ veröffentlicht seit Jahren Übersichten über die erfolgreiche Reaktivierung oder Ertüchtigung von Nebenbahnen. Dazu gehört auch die „Schönbuchbahn“ von Böblingen nach Dettenhausen [13]. Die Einwohnerzahl von Dettenhausen ist mit rd. 5500 sogar deutlich geringer als die von Kandern mit rd. 8200. Die betreffende Strecke ist rd. 17 km lang; das entspricht der Größenordnung der Strecke der Kandertalbahn (inklusive ihrer Anbindung an Weil). Seit der Reaktivierung der Schönbuchbahn hat sich die ÖPNV-Nachfrage in der betreffenden Achse um ein Mehrfaches gegenüber dem vorherigen Bus-Betrieb erhöht. Das wäre auch im Kandertal durchaus wahrscheinlich.

These 10: Das negative Ergebnis der „Kosten-Nutzen-Abschätzung“ einer Reaktivierung der Kandertalbahn aus dem Jahr 2011 auf der Basis der „Standardisierten Bewertung“ ist in mehrfacher Hinsicht kein überzeugender Grund, auf die Verfolgung des Vorhabens zu verzichten.

Dieses Votum ist „vor Ort“ inzwischen weitgehend anerkannt. Solange nicht eine überzeugende Alternative dazu vorliegt, wird sich das Ergebnis der betreffenden Studie dennoch als hinderlich für eine sinnvolle Entwicklung in diesem Zusammenhang auswirken. Formal fühlen sich relevante Entscheidungsinstitutionen bis dahin prinzipiell an die diesbezüglichen Vorgaben der Haushaltsordnungen gebunden.

These 11: Das Projekt Kandertalbahn sollte von den beteiligten Kommunen unverzüglich und nachdrücklich mit dem Ziel einer **schnellstmöglichen Realisierung** betrieben werden; eine Firmierung als „Vision“ oder „langfristige Option“ ist eher blockierend und nicht strukturwirksam.

Auch diesbezüglich wirkt das Ergebnis der „Standardisierten Bewertung“ weiterhin nach. Hier ist ein konsequentes Umdenken

geboten. Immerhin haben sich die Rahmenbedingungen inzwischen deutlich verbessert. Die Deutsche Bahn hat verbindlich zugesagt, den Anschluss der Kandertalbahn an die „Rheinstalstrecke“ auch in Zusammenhang mit deren Ausbau zu gewährleisten [14]. Der „Zweckverband Regio-S-Bahn“ (ZRL) im Landkreis Lörrach hat seinen Satzungszweck auf die kreisangehörigen Gemeinden im Korridor Oberrhein/Kandertal ausgeweitet [15]. Die Reaktivierung der Kandertalbahn wurde als eine „Schlüsselmaßnahme“ in die „3. Generation“ des „Agglomerationsprogramms Basel“ aufgenommen (Bild 5) – allerdings eher als längerfristige Option [9].

Schließlich wurden aus der Region heraus auch konkrete Vorschläge zu möglichen kostensparenden Varianten für das Rollende Material gemacht. Dazu gehört nicht zuletzt ein formeller Antrag der Fraktion der „Grünen“ im Landkreis Lörrach, die Landrätin solle versuchen, die Kandertalstrecke als ein Pilotprojekt für **Hybridantrieb-Fahrzeuge** auf Nebenstrecken auszuschreiben [16]. Dadurch soll auf eine kostenträchtige Elektrifizierung der Strecke verzichtet werden können, das eingesetzt »

Jetzt schalten!

Ihr Ansprechpartner für Werbung

Tim Feindt • 040/23 714-220 • tim.feindt@dvvmedia.com



Nr. 9/2018

- Messeausgabe zur InnoTrans 2018 mit großem Aussteller-Vorbericht
- Fahrzeugtechnik für Personen- und Güterverkehr: Antriebskonzepte, Bremsen, Kupplungen, Klimatechnik, Brandschutz, Beschichtungen und Lacke, Reinigung
- Bautechnik: Neue Produkte und Entwicklungen, Neubau und Instandhaltung, Messen und Auswerten, Projekterfahrungen
- IT, Robotik und Sicherungstechnik

Erscheinungstermin: **07.09.2018**

Anzeigenschluss: **08.08.2018**

Druckunterlagenschluss: **13.08.2018**

Nr. 10/2018

- Kapazitätsfragen in Bahnnetzen
- Infrastrukturplanung
- Weichentechnik
- Energieeffizienter Bahnbetrieb
- Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa: Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien
- Betriebsschonendes Bauen
- Mit ETR-Swiss 2/18

Erscheinungstermin: **10.10.2018**

Anzeigenschluss: **10.09.2018**

Druckunterlagenschluss: **14.09.2018**



Eurail
press

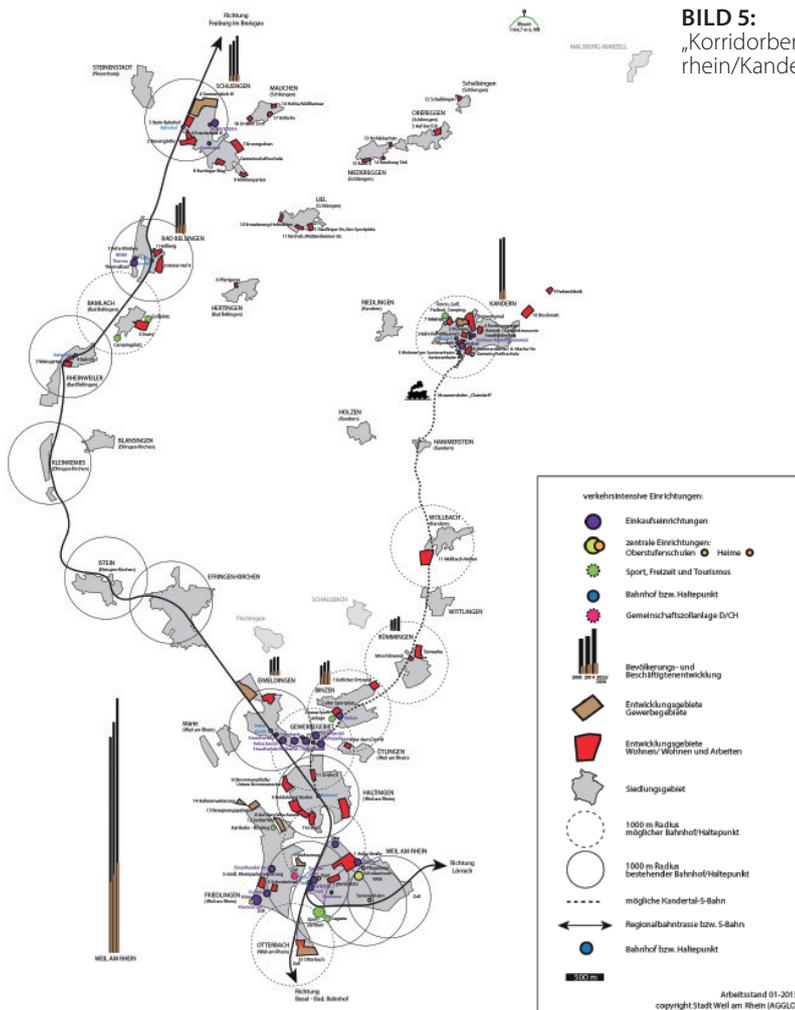


BILD 5: „Korridorbericht“ Ober- rhein/Kandertal [9]

maßgebliches Hemmnis hat sich die Vorgabe und Handhabung der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ erwiesen – in Verbindung mit der bisher vielfach völlig unzureichenden Berücksichtigung des Potentials solcher Maßnahmen hinsichtlich der Strukturstärkung und der ÖPNV-Nachfrageentwicklung vor allem auch in ländlichen Räumen.

Die „Standardisierte Bewertung“ ist aufgrund ihrer erheblichen methodischen Mängel grundsätzlich in hohem Maße fragwürdig; das gilt uneingeschränkt auch für die seit jüngster Zeit gültige Version 2016. Ohne Einbeziehung ergänzender, projektspezifischer Bewertungen sollte ihre Anwendung zumindest auf die hier infrage stehenden Projekt-Typen in Zukunft weder praktiziert werden, noch auch nur zulässig sein – jedenfalls aber nicht als Voraussetzung für öffentliche Förderungen gehandhabt werden. Generell sollte eine Konzentration auf Bewertungspraktiken erfolgen, die den jeweiligen Projekt-Bedingungen explizit angemessen Rechnung tragen. Nicht zuletzt wegen der spezifischen siedlungs- und verkehrsstrukturellen Verhältnisse sollte das Verfahren der Reaktivierung der Kandertalbahn umgehend im Sinne eines exemplarischen Pilotprojekts mit einer methodisch adäquaten Bewertung eingeleitet werden.

Die Notwendigkeit/Dringlichkeit dafür hat sich erneut an öffentlichen Positionierungen Beteiligter im Rahmen der Vorstellung und Diskussion der Einordnung des unteren Kandertals als „Ländliche Regionalachse“ im April diesen Jahres vor Ort gezeigt [20]:

- Der Direktor des zuständigen Regionalverbandes sagte zwar zu, man werde sich „bei der Fortschreibung des Regionalplans um die Freihaltung der Bahntrasse kümmern...auch wenn es wohl über 20 Jahre dauern werde, bis die Kandertalbahn komme“
- Der Kanderner Bürgermeister stellte fest: „ohne entsprechendes Bevölkerungswachstum werde es keine Kandertal-S-Bahn geben – und für die Steuerung des Bevölkerungswachstums in festgelegten Gebieten gebe es den Regionalplan“.

te Zugmaterial aber dennoch in das System der städtischen Bahnen der Agglomeration integrationsfähig sein (Bild 6). „Der betreffende Ansatz (Pilotprojekt) ist zwar inzwischen gescheitert [17]. Das spricht gleichwohl nicht gegen die Weiterverfolgung der Idee in systemtechnischer Hinsicht.

These 12: Die Situation der **Verkehrsinfrastrukturfinanzierung** ist in Deutschland höchst angespannt; das gilt insbesondere für den ÖPNV-Sektor. Im Wettbewerb um die knappen Mittel ist die Aktivierung **innovativer Ko-Finanzierungen** ein wirkungsvolles Instrument zur Erhöhung der Realisierungschancen von Projekten.

Zu den weltweit bewährtesten und wirksamsten „innovativen“ Formen in diesem Zusammenhang gehört die „Nutznießer-Mitfinanzierung“. Erfolgreiche Beispiele dafür in Europa sind die „U-Bahn-Steuer“ in Wien und die „Arbeitgeberabgaben“ in französischen Städten (Versement de Transport). Dazu zählen aber insbesondere auch Sondersteuern auf Immobilien und Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen städtischer und regionaler Bahnen des ÖPNV, wie sie seit Jahren weltweit zur Anwendung kommen [12]. Ein sehr po-

sitives Signal in dieser Hinsicht vor Ort ist die kürzlich erfolgte Gründung einer „**Intensivgemeinschaft Pro Kandertalbahn**“ (IG). Darin haben sich zahlreiche Unternehmer, Geschäftsinhaber, Handwerker und Privatpersonen aus der Region zusammen geschlossen; Vertreter der IG überreichten Ende Februar 2018 eine Resolution, in der die Rathauschefs sowie die Kreistags- und Landtagsabgeordneten aus dem Kandertal aufgefordert werden, die Reaktivierung der Kandertalbahn umgehend aktiv zu unterstützen und anzugehen [18].

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND APPELL

Die Probleme bei den Bemühungen um die Reaktivierung des allgemeinen öffentlichen Personenverkehrs auf der seit Mitte der 1980er Jahre lediglich noch für den Museumsbahnbetrieb genutzten Kandertalstrecke im Landkreis Lörrach, sind in exemplarischer Weise typisch für die negativen Auswirkungen geltender Planungs- und Finanzierungsprozeduren im Zusammenhang mit vergleichbaren Projekten. Als ein

Nach allen Erfahrungen und Erkenntnissen in diesem Zusammenhang in der jüngeren Vergangenheit in Deutschland und weltweit, ist gerade die Reaktivierung solcher Strecken der wirkungsvollste Motor und sicherste Garant für ein stabiles Bevölkerungswachstum im Umfeld der Haltepunkte. Die Propagierung eines Realisierungs-Horizontes von „über“ 20 Jahre ist geeignet, die betreffende Perspektive massiv zu gefährden. ◀

Literatur

- [1] Kossak, A.: Reaktivierung des allgemeinen Schienenpersonenverkehrs auf der Kandertalstrecke Teil 1; Eisenbahntechnische Rundschau ETR 6-2018
- [2] wikipedia.org/wiki/Kandertalbahn; Stand 6. 03. 2018
- [3] Tourist-Info Kandern: Kandertalbahn, Stand 2018
- [4] Rapp Regioplan: Abschätzung der Nutzen-Kosten-Indikatoren einer Schienenanbindung ins Kandertal; Gutachten im Auftrag des Landkreises Lörrach, Schlussbericht Dezember 2011
- [5] Kossak, A.: Zur „Standardisierten Bewertung der Kandertalbahn“; Vortrag anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung der „Nahverkehrsinitiative Kandern“, Kandern, im November 2011
- [6] Kossak, A.: Praktiken der Ermittlung der ökonomischen Wirkungen und Nutzen des ÖPNV; Eisenbahntechnische Rundschau ETR 12/2017
- [7] Regionalverband Hochrhein-Bodensee: Strukturkarte, Stand 6.2010, Ausschnitt
- [8] Yellow Z: Expertise Städtebau Kandertal und Oberrhein, Dokumentation; Berlin/Zürich, ohne Datum
- [9] Agglo Basel: Korridorbericht Oberrhein/Kandertal; Basel, Oktober 2006
- [10] Kossak, A.: Thesenpapier zur Kandertal-Konferenz; Auftrag der Stadt Kandern, Hamburg, 29. 06. 2015
- [11] O.V.: Was den Bürgern wichtig ist; Die Oberbadische, 29. 11. 2017
- [12] Kossak, A.: Transit Oriented Development und Value Capture – Investitionsimpulse und Wertsteigerungen als Folge des Baus von Stadtbahnen; Eisenbahntechnische Rundschau ETR 3/2016
- [13] Allianz pro Schiene: Stadt, Land, Schiene – 15 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr; Ausgabe 2014
- [14] O.V.: Weichenstellung für S-Bahn im Kandertal; Badische Zeitung 7.10.2016
- [15] O.V.: Gemeinden an einem Strang; Die Oberbadische, 17.11. 2017
- [16] O.V.: Kandertalbahn als Pilotprojekt für Hybridloks; Badische Zeitung 7. 03. 2018
- [17] O.V.: Pilotversuch mit Hybridantrieb wird es nicht geben; Badische Zeitung, 04.05.2018



BILD 6: Hybrid-S-Bahner in der Schweiz ansässigen Firma Stadler [18]

[18] Stadler Rail AG: Produktlinie WINK – wandelbarer, innovativer Nahverkehrs-Kurzzug; Bussnang (CH), 21.11.2017

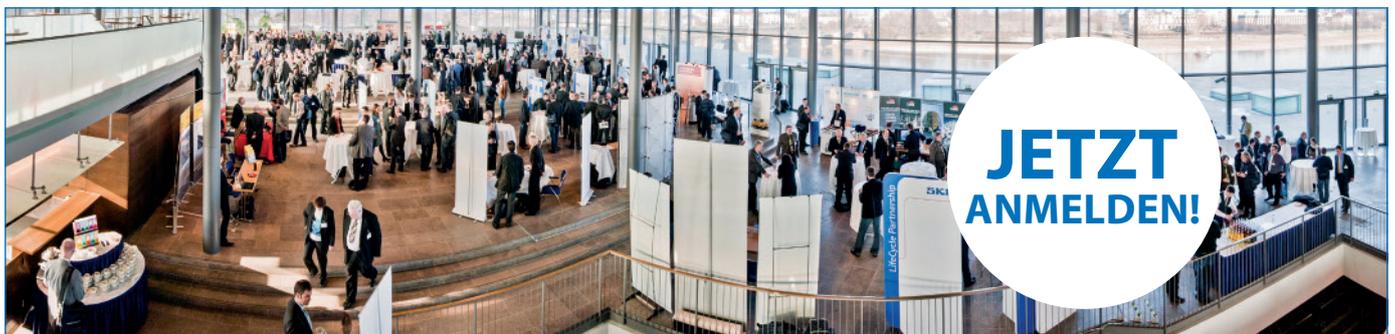
[19] O.V.: S-Bahn als zuverlässige Alternative zum Auto; Badische Zeitung, 1.03.2018

[20] O.V.: Kandern – Zeitpunkt für möglichen S-Bahn-Start umstritten; Die Oberbadische/Weiler Zeitung, 17.04.2018

► SUMMARY

Reactivation of the regional rail transport on the Kandertal line – Part 2

For a long time, the expression “Kandertal rail” has primarily been typifying a museum line on a 12.9 km standard gauge monotrack in the Lörrach district, South-West of Baden-Württemberg. It connects the city of Kandern with the “RhineValley rail” (Mannheim-Basel); connection point is at Haltingen, city district of Weil am Rhein (Fig.1). The line runs along the Kander river and its valley, which has its source in the North, the Blackforest region and leads into the river Rhine around the city of Weil am Rhein. It has been launched in 1985 (at first only as narrow gauge), released above all by the cargo transport necessary due to the surrounding quarries. [2]



16. Internationale Schienenfahrzeugtagung



12. – 14. September 2018 in Dresden
mit begleitender Fachaustellung

Programm und Anmeldung:

www.rad-schiene.de

Anmeldung Fachaustellung ab sofort bei: silke.haertel@dvvmedia.com

Veranstalter:



Offizielle Medienpartner:

