

Bürger-Aktion Unsere Schwarzwaldbahn

Stuttgart – Renningen – Weil der Stadt – Calw



Zugziel-Anzeiger

8

Wissenswertes für
kritische Anlieger und
künftige Bahnkunden

Nutzen-Kosten-Faktor: Was ändert eine Studie?

Das Verkehrswissenschaftliche Institut (VWI) der Universität Stuttgart hat eine Bewertung vorlegt. Die Bewertung ist von den Städten Renningen und Weil der Stadt in Auftrag gegeben worden. Sie beschäftigt sich mit dem Nutzen-Kosten-Faktor für die Schwarzwaldbahn, den das Ingenieurbüro TTK (Karlsruhe) im Auftrag des Landkreises Calw gutachterlich ermittelt hat. Die BAUS nimmt zu der Bewertung Stellung.

1. Das VWI kritisiert an der Arbeit der TTK, sie habe der Untersuchung des Nutzen-Kosten-Faktors als Vergleichsmaßstab eine fiktive Buslinie Calw – Renningen zugrunde gelegt. Das Bahnvorhaben würde also mit einer Busbedienung verglichen, die es in dieser Form mit diesen Kosten nicht gäbe.

Es trifft zu, dass die TTK eine solche fiktive Buslinie zum Vergleich herangezogen hat. Dieses Vorgehen ist korrekt. Es handelt sich dabei um die Anwendung des so genannten Ohnefallles. Dabei wird verglichen, welche optimierte Verkehrsbedienung alternativ erfolgen müsste, wenn das eigentlich untersuchte Vorhaben – in diesem Fall die Bahnverbindung Calw – Renningen – nicht zustande käme.

Diese Vorgehensweise gehört zum Grundprinzip der Standardisierten Bewertung („Standi“), welche die TTK hier auftragsgemäß vorgenommen hat. Das grundsätzliche Verfahren der „Standi“ ist seinerzeit von der Universität Stuttgart maßgeblich entwickelt worden. Somit kritisiert das VWI das eigene Haus. Und es bestätigt, dass die TTK die „Standi“ so durchgeführt hat, wie es richtig ist.

Die konkrete Vorgabe der fiktiven Buslinie Calw – Renningen ist dem Kreis Calw für die Untersuchung auferlegt worden vom Bundesverkehrsministerium. Dieses war seinerzeit als beantragter Hauptzuschussgeber in das Verfahren der Vorbereitung des Zuschussantrags einbezogen. Auf dieser Grundlage wurde die „Standi“ durchgeführt.

Der Kreis Calw und die TTK haben sich also an staatliche Auflagen gehalten. Ohne dieses Verhalten wäre die „Standi“ vom Bund nicht als Antragsgrundlage anerkannt worden. Es ist merkwürdig, dass es vom VWI kritisiert wird, wenn sich ein Antragsteller an die Regeln des Verfahrens hält. Zwar ist der Bund inzwischen nicht mehr Zuschussgeber, doch das ändert nichts.

Privatbahnen bauen günstiger als die Deutsche Bahn – bei gleicher Leistung, Funktion und Sicherheit. Das hat die TTK korrekt angesetzt. Das VWI kritisiert es – ohne Begründung



Kritik an der Schwarzwaldbahn – und Reaktionen

2. Das VWI kritisiert, der kommende Neubautunnel vor Ostelsheim werde laut den aktuell veröffentlichten Planungen (auf der Internetseite des Kreises Calw) länger als in der „Standi“ angegeben. | Richtig: Die Planung wurde inzwischen geändert, dahingehend, dass der Tunnel tiefer gelegt wird, damit er in einer geologisch günstigeren, tieferen Bodenschicht zu liegen kommt. Eine Standi muss aber erstellt werden, bevor sämtliche „tiefschürfenden“ und teuren Detailuntersuchungen vorgenommen werden. Denn falls die Standi zu negativem Ergebnis kommt, würde man dem Antragsteller vorwerfen, Steuergeld zu verschwenden mit Vorarbeiten zu einem Vorhaben, dessen Zukunft noch nicht sicher ist. Tunnelbauwerke werden auf eine Nutzungszeit von 130 Jahren angelegt und entsprechend langfristig abgeschrieben. Daher wirken sich die Baukosten der etwas größeren Länge nicht merklich auf den Nutzen-Kosten-Faktor der Standi aus, zumal es sich um Einmalkosten handelt. Andererseits entsteht ein volkswirtschaftlicher Nutzen durch die größere Länge, denn der Eingriff in das Schutzgebiet Hacksberg/Steckental fällt geringer aus; mehr Landschaftsoberfläche wird geschont.

3. Das VWI kritisiert, die Baukosten für die Sanierung der Schwarzwaldbahn und die neuen Bauwerke seien zu niedrig angesetzt. | Das VWI gibt als Quelle für seine Bewertung die Standard-Kostensätze der Deutschen Bahn AG (DB) an. Es ist in der Bahnbranche hinlänglich bekannt, dass die Privatbahnen (so genannte Nichtbundeseigene Eisenbahnen = NE-Bahnen) preisgünstiger bauen, bei gleicher Funktion, Leistungsfähigkeit, Qualität und Sicherheit. Daher hat die TTK für die Strecke Calw – Weil der Stadt den so genannten NE-Standard angesetzt. Das ist korrekt, da auch die anderen Privatbahnen seit vielen Jahren nach diesem Standard erfolgreich vorgehen. Offenbar ist dieser wichtige Umstand dem VWI nicht bekannt. Selbst die Regionalbahnnetze der DB als

Tochterfirmen des DB-Konzerns würden gerne nach dem NE-Standard bauen, dürfen es aber nicht, weil die Konzernleitung dagegen ist.

4. Aus den Ergebnissen der Bewertung des VWI ziehen manche Betrachter die Schlussfolgerung, das Vorhaben des Kreises Calw sei nun in Frage gestellt. | Aus den hier von BAUS gemachten Darlegungen ergibt sich, dass die Kritik des VWI nicht berechtigt ist. Somit gibt es keinen Grund für den Kreis Calw, sein Vorhaben zu ändern. Der Kreis Böblingen und das Verkehrsministerium in Stuttgart sind zum gleichen Schluss gekommen.

Die Bewertung des VWI hat unter anderem auch ergeben, dass eine Calwer „Kreisbahn“, die nur auf die Verbindung Calw – Weil der Stadt beschränkt ist, wirtschaftlich keinen Sinn ergibt. Damit ist eine bisherige Haltung, die es in Weil der Stadt und Renningen bei Bürgern und Kommunalvertretern gab, die nur eine Bahn Calw - Weil wollten, nicht mehr vertretbar. Das VWI bringt somit zum Ausdruck, dass TTK und Kreis Calw mit ihrer Einschätzung, dass nur eine Verbindung Calw – Renningen sinnvoll ist, richtig gelegen sind.

5. Manche Betrachter wollen aus der Sichtweise des VWI ableiten, es sei nun angebracht, erneut über eine Verlängerung der S-Bahn Stuttgart über Weil der Stadt nach Calw nachzudenken. | Das VWI kritisiert die jetzige Kostenrechnung als angeblich zu niedrig. Eine Verlängerung der S-Bahn würde aber noch wesentlich mehr Kosten erfordern als das jetzige Vorhaben der Dieselbahn: die sofortige Einführung des hohen und teuren Baustandards der S-Bahn mit Elektrifizierung, weitere Transformatorstation, Hochbahnsteige, Abstellgruppe in Calw usw. Ein weiterer zweigleisiger Ausbau Richtung Calw wäre nötig. Auch der laufende Betrieb von S-Bahn-Zügen wie in Stuttgart ist teurer als andere Formen des Schienennahverkehrs. Die S-Bahn würde somit keinen positiven Nutzen-Kosten-Faktor erreichen.

Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn

V.i.s.d.P.: Reinhard Hackl, Holzgerlingen | Hans-Joachim Knupfer, Leonberg
www.unsere-schwarzwaldbahn.de | Telefon 0 71 52 / 35 15 30 (Knupfer)
Spendenkonto: Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Stichwort Bürgeraktion Schwarzwaldbahn (B.A.U.S.) | IBAN DE 63 6035 0130 0000 1373 37

