



Postfach 1104
79665 Zell i. W.
Tel.: 07625/98190

Internet: www.ig-proschiene.de
Mail: info@ig-proschiene.de

1. Vorsitzender: Karl Argast
2. Vorsitzender: Dr. Jost F. Noller

Das geplante Zentralklinikum und seine Anbindung an den ÖPNV

Derzeit gibt es drei Vorschläge für den Standort des geplanten neuen Zentralklinikums des Kreises: In Schopfheim-Güнденhausen, Lörrach-Entenbad und Rheinfeldern-Herten. Die Standorte Entenbad in Lörrach und Güнденhausen in Schopfheim liegen dabei nahe der B 317 und an der S-Bahnlinie im Wiesental. Dazu gibt der Fahrgastverband Pro Schiene Dreiland folgendes zu bedenken:

Der Standort Schopfheim hätte für die Wiesentalbahn keinerlei negative Folgen, da es bereits in unmittelbarer Nähe des vorgesehenen Geländes den Haltepunkt Schopfheim-West gibt. Anders sieht es allerdings beim Standort Entenbad in Lörrach aus: Dort fährt zwar auch die Wiesentalbahn vorbei, jedoch existiert bislang noch kein Haltepunkt. Zwar wäre technisch der Bau einer Bahnstation kein Problem, doch würden sich schwerwiegende Probleme für den Fahrplan mit Taktverkehr ergeben. Die an beiden Standorten vorbeiführende Wiesentalbahn ist nämlich zwischen dem Bahnhof Haagen und dem Bahnhof Schopfheim nur eingleisig befahrbar. Eine Kreuzung in Steinen ist nicht möglich, da das zweite Gleis dort durch die S 5 (Weil – Steinen) belegt ist. Seit Abbau des zweiten Gleises im Bahnhof Maulburg besteht für die S6 keine Kreuzungsmöglichkeit zwischen den Bahnhöfen Haagen und Schopfheim mehr. Jedoch kann die Fahrtzeit zwischen den beiden Punkten nicht mehr verlängert werden, da sonst der halbstündige Taktverkehr nicht mehr aufrecht zu erhalten wäre. Schon heute können die schnellen Flirt-Züge in Spitzenzeiten den Fahrplan oft nicht mehr einhalten. Die Züge aus Lörrach haben bereits jetzt im Berufsverkehr oft eine Verspätung von einigen Minuten, wenn sie in Schopfheim ankommen. Da es keine andere Kreuzungsmöglichkeit gibt, muss dann der Gegenzug aus Zell in Richtung Basel im Bahnhof Schopfheim warten und handelt sich somit selbst noch eine Verspätung ein.

Sollte jetzt eine weitere Station am Entenbad gebaut werden, wäre der Takt auf der S6 nicht mehr einzuhalten, da die Verspätungen dann nicht mehr kompensiert werden könnten. Doch auch bei der S 5 würde ein ähnliches Ungemach drohen. Kreuzt diese Linie doch tagsüber im Bahnhof Steinen mit den Zügen der S 6. Bei einem zusätzlichen Haltepunkt im Entenbad könnte auch sie es nicht mehr immer rechtzeitig zur Kreuzung mit der S6 nach Steinen schaffen. Deshalb müsste der neue Haltepunkt doppelspurig gestaltet werden und die Doppelspurigkeit bis zum Bahnhof Steinen, der ja bereits über zwei Gleise verfügt, verlängert werden. Ohne diese beiden doppelspurigen Ausbauten würde das erfolgreiche S-Bahn-Konzept schwer beeinträchtigt werden. Dies kann wohl niemand wollen.

Deshalb ist der Bau einer weiteren Station zwischen Haagen und Schopfheim nur unter der Bedingung vorstellbar, dass die Wiesentalbahn auf den erwähnten Streckenabschnitten (Schopfheim – Maulburg und Steinen – Entenbad) zweigleisig ausgebaut wird, so dass auch dort – ähnlich wie zwischen Lörrach-Hauptbahnhof und Lörrach-Haagen – fliegend gekreuzt werden kann. Sollte der Kreistag nun das neue Klinikum nach Lörrach vergeben, muss der Kreis auch für den teilweise zweigleisigen Ausbau der Wiesentalbahn sorgen. Ansonsten

wäre unser schönes S-Bahnsystem nicht mehr das, was es ist. Natürlich wäre ein teilweise zweigleisiger Ausbau der Wiesentalbahn in jedem Fall eine schöne Sache und im Falle eines Viertelstundentakts auf der S6 sowieso unumgänglich, wie auch der Lörracher Oberbürgermeister Jörg Lutz festgestellt hat.

Fällt die Wahl des Kreistags auf den Standort Rheinfeld-Herten wäre die Wiesentalbahn natürlich nicht betroffen. Allerdings wird der Bahnhof Herten derzeit nur stündlich angefahren. Sollte das Zentralklinikum also hier gebaut werden, wäre wegen der Erreichbarkeit die Einführung eines Halbstundentakts unumgänglich. Und auch die Elektrifizierung der Hoahrhein-Strecke sollte bis zur Fertigstellung des Klinikums durchgeführt sein. Denn nur so könnte nach Auffassung von Pro Schiene Dreiland ein zufrieden stellender Anschluss des Standorts an das Netz der Regio-S-Bahn gewährleistet werden.