

Impulsreferat 19.10.2027, Podiumsdiskussion Mobilität im Dreiland (Dr. Jost F. Noller)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Herren auf dem Podium,
meine Damen und Herren!

Erlauben Sie mir, kurz auf die wesentlichen Punkte der gegenwärtigen und beabsichtigten Mobilitätsverbesserungen durch den öffentlichen Nahverkehr im Dreiland einzugehen:

Am einfachsten sind Angebotsverbesserungen im **Busverkehr** zu erreichen, weil da in der Regel keine oder nur geringe Investitionen in die Infrastruktur notwendig sind. Hier wurden einige Verbesserungen beschlossen, die zum Teil auch schon umgesetzt sind: So z.B. bei den Verbindungen von Rheinfeldern nach Schopfheim, Steinen und Lörrach. Dazu kommen verbesserte Abendverbindungen von Wyhlen nach Basel und von Zell nach Todtnau. Auch gibt es zusätzliche Fahrten bei der Verbindung vom Kleinen ins obere Wiesental (Querverbindung Tegernau-Schönau).

Sehr wichtig fürs Kandertal ist jedoch die neue Regiobuslinie 54 von Kandern nach Brombach, wodurch das Kandertal ab Dezember über den Wittlinger werktäglich im Stundentakt an die Kreisstadt angebunden wird. Dazu kommen weitere Punkte, die alle aufzuzählen den Rahmen meines Vortrags sprengen würden.

(Siehe BZ vom 7. Okt, Kreis und Region)

Eine nicht zu unterschätzende Rolle für die Anbindung der Stadt Basel an das Verkehrsnetz der Regio spielt die Basler Straßenbahn, kurz „**Trämli**“ genannt.

So ist Weil jetzt dank der Verlängerung der Tramlinie 8 ans Basler Straßennetz angeschlossen; der barrierefreie Zugang zum Bahnhalteteil (früher Bahnhof) Weil am Rhein ist in Arbeit.

Die Tramverbindung nach Lörrach ist 1967 eingestellt und seitdem nicht mehr reaktiviert worden. Es existieren inzwischen zwar Vorstellungen von Seiten der IG Verkehr, die Tramlinie 6 auf eigener Trasse wieder nach Lörrach zu führen, doch gibt es dafür bislang keine Zustimmung von einer der zuständigen Stellen bzw. politischen Körperschaften.

Das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in der trinationalen Regio stellt jedoch der Schienenverkehr der Bahn dar.

Eine zentrale Strecke stellt dabei die **Wiesentalbahn** (Linie S 6) dar. Seit der Einführung eines nahezu durchgehenden 30-Minuten-Takts von Basel nach Zell an Werktagen, dem Bau zusätzlicher Haltestellen, der Anbindung des Bahnhofs Basel SBB und dem Einsatz moderner und schneller S-Bahn-Fahrzeuge durch die SBB erfreut sich diese Linie wachsender Beliebtheit und Akzeptanz. Was die Zeller indes noch stört, ist der Umstand, dass nicht alle Spätzüge am Abend bis nach Zell fahren.

Doch dürfte die Linie aufgrund ihrer durchgehenden Einspurigkeit außerhalb des Stadtgebiets Lörrach mit der Eröffnung des im Bau befindlichen Haltepunkts Schlattholz in Schopfheim an die Grenzen ihrer Kapazität kommen. Der Bau eines weiteren Haltepunkts am Zollweg an der Grenze zwischen Stetten und Riehen muss deshalb schon mit einem Fragezeichen versehen werden; ein Haltepunkt im Lörracher Entenbad, dem Standort des geplanten neuen Zentralklinikums, würde indes zumindest streckenweise einen zweispurigen Ausbau der Strecke notwendig machen. Edgar Neumann, Pressesprecher im Stuttgarter Verkehrsministerium sagte dazu: „Schon jetzt ist das vorhandene System bis an die Grenze belastet. Mit weiteren Halten wäre die Bahn auf dieser Linie fahrplantechnisch nicht mehr fahrbar.“ (Der Sonntag im Dreiland, 8. Okt. 2017)

Auch die **Gartenbahn** (Linie S 5) fährt inzwischen im 30-Minutentakt von Weil bis nach Steinen, abends zwar nur bis Lörrach Hbf., aber sonntags dafür im Stundentakt - halbstündlich abwechselnd mit der S 6 - sogar bis Zell. Auch fahren werktags im Berufsverkehr einzelne Züge bis nach Schopfheim. Wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Steinen und Schopfheim können diese Züge jedoch in Maulburg und Schopfheim-West nicht halten. Der Abbau des zweiten Gleises in den Bahnhöfen Maulburg und Lörrach-Stetten hat sich, um es einmal milde auszudrücken, inzwischen als kontraproduktiv erwiesen.

Die enorme Zunahme der Fahrgastzahlen auf der Wiesentalstrecke hat bereits den Wunsch nach einem 15-Minutentakt für die Linie S 6 aufkommen lassen. Doch ist dies ohne ein zweites Gleis nicht machbar. In Lörrach und auch in Riehen würde sich dann allerdings das Problem der Schrankenschließzeiten verschärfen. Doch würde die Einführung eines Fahrbetriebs nach der BO Strab (Straßenbahnbetriebsordnung) zwischen Stetten und dem Hbf. Lörrach nach unserer Meinung wegen der schwerwiegenden negativen Konsequenzen keine Lösung darstellen:

1. Die Fahrtzeiten würden sich spürbar verlängern, wobei der Takt nicht mehr einzuhalten wäre.
2. Es wäre keinerlei Eisenbahnverkehr nach Lörrach mehr möglich,
3. Der derzeitige S-Bahn-Betreiber SBB verfügt über keine für einen solchen Verkehr geeigneten Fahrzeuge und müsste den Betrieb abgeben, was nicht ohne Folgen bliebe.

Eine weitere wichtige Komponente des regionalen Bahnnetzes stellen die Verbindung entlang des **Hochrheins** nach Waldshut und weiter nach Schaffhausen, sowie die **Rheintalbahn** nach Freiburg und weiter nach Offenburg dar.

Die Strecke nach Waldshut bzw. Lauchringen verfügt zwar über einen Halbstundentakt - am Wochenende Stundentakt - doch genügen die eingesetzten Dieselfahrzeuge weder in ihrem Fahrkomfort noch in ihrer Reisegeschwindigkeit gehobenen Ansprüchen. Dazu kommen oft technische Defekte. Die von Schweizer Seite mitfinanzierte Elektrifizierung sowie die Wiederherstellung von Kreuzungsmöglichkeiten in den Bahnhöfen Tiengen und Lauchringen sind fest geplant, sollten aber nach unserer Auffassung beschleunigt realisiert werden. Bei der Elektrifizierung bis Radolfzell sollte indes überlegt werden, ob nicht eine Weiterführung auf der Bodensee-Gürtelbahn bis Friedrichshafen erfolgen sollte, um so die IRE-Direktverbindung von Basel nach Ulm auch weiterhin zu gewährleisten.

Auch bei der der Rheintalbahn haben wir eine zufriedenstellende Zugfolge, allerdings ohne durchgehenden Halbstundentakt. Doch ist die Strecke heillos überlastet, was häufig zu Verspätungen führt. Dies wird zumindest noch solange andauern, bis der vierspurige Ausbau, der eigentlich schon viel weiter fortgeschritten sein sollte, fertig gestellt ist. Am Beispiel des Katzenbergtunnels sind die Vorteile einer neuen Trassenführung für den überregionalen Bahnverkehr unter Beibehaltung der alten Trasse exemplarisch erkennbar.

Aber wir haben abgehend von der Rheintalbahn noch eine weitere Bahnstrecke, die allerdings inzwischen nur noch als Museumsbahn genutzt wird: die **Kandertalbahn**. Nach weit verbreiteter Ansicht könnte die Trasse neu hergerichtet und elektrifiziert werden, um so Kändern und das Tal an das Netz der Regio-S-Bahn anzuschließen. Die dafür notwendige Weiche in Haltingen ist jedenfalls vorhanden.

In **Basel** ist indes mit dem Projekt **Herzstück** eine Milliarden-Investition geplant. Das Projekt Herzstück beabsichtigt die beiden Basler Fernbahnhöfe über das Stadtzentrum miteinander zu

verbinden. Mit der S-Bahn aus dem Wiesental kann dann so ohne Zugwendung im Badischen Bahnhof und der zusätzlichen Bedienung von drei neu eingerichteten innerstädtischen S-Bahnhalten (**Klybeck, Basel-Mitte, Schützenmatte**) der Bahnhof SBB angefahren werden. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass dann aus dem Norden, also von der Rheintalbahn kommende Fernzüge mit Ziel in der Innerschweiz oder Italien nicht mehr den Badischen Bahnhof anfahren müssen und dafür anschließend ohne Zugwendung im Bahnhof SBB weiterfahren können. Dasselbe gilt natürlich auch für die Gegenrichtung. Allerdings wären dann Fahrgäste, die die Hochrheinbahn vom oder zum Badischen Bahnhof benutzen, vom direkten Übergang von oder zu diesen durchgehenden Fernzügen abgeschnitten. Doch wird bis zur Realisierung dieses Projekts noch viel Wasser den Rhein runterfließen, zumal die Eidgenossen auch noch die Finanzierung klären müssen.

Abschließend möchte ich dann noch kurz auf die Anbindung des **Euro-Airports** Basel-Mulhouse-Freiburg eingehen. Bislang besteht nur von Bahnhof SBB eine direkte Busverbindung zum Flughafen. Doch meinte der baselstädtische Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels im Telebasel-Talk vom 28. April, dass beim Ausbau der Zulaufstrecken zum geplanten Herzstück auch ein Schienenanschluss für die Schweizer Seite des Flughafens beabsichtigt sei. Logischerweise wird der dann linksrheinisch erfolgen. Der Lörracher Verkehrsplaner Albert Schmidt, auch als geistiger Vater des Katzenbergtunnels bekannt, hatte mal ins Gespräch gebracht, das badische und elsässische Eisenbahnnetz wieder über die zerstörte Palmrainverbindung zu verbinden, um so den Flughafen auch von der deutschen Seite per Bahn erreichen zu können. Doch bislang blieb's bei der Idee..

Als **Fazit** meiner Ausführungen bleibt, dass die schienengebundene Verbesserung der Mobilität im Dreiland erkleckliche Investitionssummen notwendig machen wird, was dann aber nicht nur der Attraktivität, sondern auch der Nachhaltigkeit und damit der Umweltverträglichkeit zugute kommen wird. Eine alte Volksweisheit drückt das kurz und prägnant so aus: „Umsonst ist der Tod, und der kostet das Leben.“
Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.