

Nahverkehr

Der Landkreis Lörrach will den S-Bahn-Ausbau forcieren



Von [Michael Baas](#)

Do, 21. Mai 2020 um 20:03 Uhr

[Kreis Lörrach](#) | 5 

BZ-Plus | Für Lörrachs OB ist es ein Jahrhundertprojekt: Die Taktverdichtung auf der Regio-S-Bahn soll beschleunigt werden, Abschnitte für 80 Millionen Euro zweigleisig werden. Vor 2030 wird der Ausbau aber nicht fertig.



Der Kreis möchte die Taktverdichtung auf der Regio-S-Bahn beschleunigen. Foto: Jonas Hirt

Der Kreis will eine Taktverdichtung der S-Bahn zwischen Lörrach und Basel und die Anbindung des künftigen Zentralklinikums beschleunigen. Darin ist sich der Kreistag fraktionsübergreifend einig und hat am Mittwoch einstimmig eine Art Vorfinanzierung der ersten Planungsschritte des auf Gesamtkosten von 80 Millionen Euro bezifferten Projektes

auf den Weg gebracht. Mit der Fertigstellung des Ausbau wird gleichwohl erst zwischen 2030 und 2035 gerechnet, also deutlich nach der für 2025 anvisierten Inbetriebnahme des Zentralklinikums.

Das Projekt

Die Forderungen stehen seit Jahren im Raum: Zum einen wird für die S 6 zwischen Lörrach und Basel ein 15-Minuten-Takt angestrebt; zum anderen soll das Zentralklinikum einen S-Bahn-Halt erhalten und so auch von Zell im Wiesental, Schopfheim und Weil am Rhein gut mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar werden. Beides aber ist nicht realisierbar ohne einen Infrastrukturausbau. Nach Darstellung der Verwaltung braucht es mehrere zusätzliche zweigleisige Abschnitte sowie Umbauten im Bahnhof in Riehen, am Haltepunkt Schopfheim West und den zusätzlichen Haltepunkt am Zentralklinikum.

Wird das Vorhaben so umgesetzt, ergibt sich zudem die Option, die S 5, die derzeit zwischen Weil am Rhein und Steinen pendelt, bis Schopfheim zu verlängern. Damit würde zwischen der Markgrafstadt und dem Zentralklinikum ebenfalls ein 15-Minuten-Takt entstehen. Indes müsste der noch vom Land finanziert werden. Da gibt es bisher aber keine positiven Signale. Einen von der AfD eingebrachten Antrag, die Entscheidung zu vertagen, um den durchgängig zweigleisigen Ausbau der Strecke zu prüfen, lehnte das Gremium mit großer Mehrheit ab (Hintergrund). Selbst wenn der Kreis das wollte, habe er da keinen Einfluss, da die Infrastruktur der Bahn gehöre und nur gebaut werde, was für den bestellten Fahrplan benötigt werde, erläuterte der zuständige Dezernent Ulrich Hoehler.

Kosten und Finanzierung

Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudien werden die Bau- und Planungskosten des Projektes derzeit mit bis zu 80 Millionen Euro beziffert. Rund ein Viertel davon entfällt auf die Planung. Um das Projekt zu beschleunigen, soll diese nun forciert und im Prinzip vom Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach 2030 (ZRL), ein Zusammenschluss von Kreis und Kommunen entlang der Strecke von Weil am Rhein bis Schopfheim, vorfinanziert werden. Entsprechend strebt dieser eine Planungsvereinbarung mit der Bahn an.

Die Verantwortlichen im Landratsamt gehen indes davon aus, dass sich im Nachhinein auch der Bund, das Land und die Schweiz an den Planungskosten beteiligen und die kommunalen Träger des ZRL damit perspektivisch wieder entlasten. Die Schweiz zumindest hat schon signalisiert, sich an den Planungskosten zu beteiligen und dafür Mittel aus dem nächsten Ausbauschritt ihrer Eisenbahninfrastruktur (Step) 2030 zugesagt. Dort stehen insgesamt 200 Millionen Franken bereit für drei grenzüberschreitende

Projekte im Ballungsraum Basel. Neben der Wiesentalstrecke sind das die Bahnanbindung des Euroairports und die Elektrifizierung am Hochrhein.

"Ein Jahrhundertprojekt"

Lörrachs

Oberbürgermeister

Einstweilen aber muss sich der ZRL bei den von der Erweiterung unmittelbar profitierenden Kommunen refinanzieren. Auf den Kreis entfallen dabei 42 Prozent, auf die Stadt Lörrach 20, je elf Prozent auf Weil, Maulburg und Schopfheim, fünf Prozent auf Steinen. Für die ersten zwei Planungsphasen bis 2022, um die es konkret geht,

ergibt das einen Investitionsbedarf von bis zu 4,4 Millionen Euro, von dem der Kreis auf Basis dieses Schlüssels gut zwei Millionen übernimmt.

Weiteres Vorgehen und Zeitplan

Mit den Planungen beauftragt werden soll die DB Netz. Derzeit erarbeite die Verwaltung des ZRL mit der Bahn eine entsprechende Vereinbarung. Nach dem aktuellen Projektfahrplan soll die eigentliche Planung dann im zweiten Halbjahr beginnen. Dieses Datum steht aber wie alle dieser Tage unter dem Vorbehalt eventuell notwendiger coronabedingter Anpassungen. Ziel bleibt jedoch – auch angesichts der für 2025 angestrebten Eröffnung des Zentralklinikums – "eine schnellstmögliche Realisierung", wie es in der Verwaltungsvorlage heißt. Nach derzeitigem Stand sei mit der Fertigstellung des Ausbaus erst zwischen 2030 und 2035 zu rechnen, was im Kreistag als bittere Pille betrachtet wird (Text unten).

Zumindest auf der technischen Seite scheint das Projekt indes auf gutem Weg. Zwar ist die Machbarkeit für den Abschnitt zwischen dem Bahnhof Riehen und Lörrach-Stetten noch nicht abschließend geklärt. Ergebnisse dazu werden in den nächsten Wochen erwartet. Für die Abschnitte in Schopfheim und denen östlich des Lörracher Hauptbahnhofes sind diese Studien aber bereits abgeschlossen und bestätigen laut der Kreisverwaltung die technische Machbarkeit.

Hintergrund: Die Diskussion im Kreistag

"Ein Jahrhundertprojekt" nennt der Lörracher Oberbürgermeister Jörg Lutz den anvisierten Ausbau der S-Bahninfrastruktur im Wiesental und erwartet qualitativ einen "Quantensprung" für den S-Bahn-Verkehr. Den Bedarf für dieses 80-Millionen-Euro-Projekt gebe es so oder so. Das neue Zentralklinikum sei da nur der "Tropfen, der das Fass zum Überlaufen" gebracht habe. Aber gerade angesichts dessen gelte es, "Volldampf zu geben" und das nicht zuletzt auch, um die erwünschte Verkehrswende zu

unterstützen, appellierte Lutz für die SPD-Fraktion in der Kreistagssitzung am Mittwoch an das Gremium. "Ein regional bedeutsames Infrastrukturprojekt" sah da auch der Maulburger Bürgermeister Jürgen Multner und forderte aus Sicht der Freien Wähler ebenfalls "vorwärts zu machen".

Diese Haltung stieß im Kreistag indes auf offene Ohren. Auch CDU, Grüne, FDP und AfD tragen das Ausbauprojekt mit. Letztere plädierte in einem Antrag zunächst zwar dafür, das Thema zu vertagen. So wollte die Fraktion Zeit gewinnen, um einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecke zu prüfen. Das angedachte Konzept sei nach wie vor zu störanfällig und berge auf den eingleisigen Abschnitten zu hohe Unfallrisiken. Zudem sei eine in einem Guss realisierte komplette Zweigleisigkeit kostenmäßig günstiger als ein eventuelles späteres Zusammenstückeln, argumentierte Nils Schmidt für die Fraktion. Angesichts der komplexen und auf diverse Akteure verteilten Ausgangslage – von den Eigentumsverhältnissen über die Genehmigung bis zur Finanzierung und der Bestellung des Fahrbetriebs – sei das aber unrealistisch, selbst wenn der Kreis wollte, entgegnete Verkehrsdezernent Ulrich Hoehler. Im Endeffekt wurde dieser AfD-Vorstoß mit drei Ja- und 51 Nein-Stimmen denn auch deutlich abgelehnt.

Als Wermutstropfen erscheint aber allemal der Zeithorizont. Eine S-Bahn-Haltestelle am Zentralklinikum, die 2035 bereitstehe, also zehn Jahre nach dessen anvisierter Inbetriebnahme, sei eindeutig zu spät, konstatiert Bernd Martin für die Grünen. "Das halten wir für ein Unding", wurde der Fraktionsvorsitzende deutlich und forderte zumindest eine Zwischenlösung. Als Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sei eine solche von der Stadt Lörrach durchaus auch zugesagt, hielt Hoehler dem entgegen. Auf S-Bahn-Basis sei diese technisch aber wohl nur schwer außerhalb und entkoppelt von dem Streckenausbau zu realisieren. Im Umkehrschluss heißt das aber, dass die Stadt Lörrach nicht umhin kommen wird, ein tragfähiges Konzept einer provisorischen und doch möglichst attraktiven ÖPNV-Anbindung des Klinikums zu entwickeln.

Sorgen, dass das Obere Wiesental mit dem Ausbau weiter vom Öffentlichen Nahverkehr abgehängt wird, macht sich dagegen der Schönauer Bürgermeister Peter Schelshorn (CDU). Grund ist die in Schopfheim endende Ausbauplanung, schließlich folgten da noch vier Bahnhöfe und dort dürfe es durch den 15-Minuten-Takt im Ballungsraum nicht zum Rückbau des Angebotes kommen, mahnte Schelshorn. Das aber scheint bislang nicht geplant. Es sei nicht das Interesse des Kreises, Zell und das Obere Wiesental abzuhängen, erwiderte Landrätin Marion Dammann. Im Gegenteil.

Ressort: [Kreis Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Fr, 22. Mai 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Der Kreis forciert den S-Bahn-Ausbau](#)

Kommentare (5)

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)

Hannes Fischer

🗨 3992 seit 24. Jan 2013

Interessant, diese Offenbahrung. Und ein Fanal, dass hier in der Ecke vieles doch sehr im Argen zu liegen scheint.

Norbert Riegler

🗨 1639 seit 17. Apr 2018

Das Problem liegt hauptsächlich im Bereich zwischen Bahnhof Riehen und der Landesgrenze. Beim Bau der Wiesentalbahn als Privatbahn vor fast 160 Jahren konnte die damalige Bahngesellschaft den Riehener Bauern nur mit einem Enteignungsverfahren das für ein Gleis und den Bahnhof erforderliche Land abtrotzen. (Die Entschädigung im Enteignungsverfahren fiel übrigens niedriger aus als der den Landeigentümern ursprünglich angebotene Kaufpreis.) Für ein zweites Gleis muss also zusätzlich Land erworben werden und es bleibt abzuwarten, ob die heutigen Eigentümer genauso stur und geldgierig sind wie ihre Vorfahren. Ab der Grenze bis zum Bahnhof Stetten sollte das Bahngrundstück bereits die erforderliche Breite aufweisen. Nur hat man dummerweise beim Bau der Straßenunterführung in Stetten den zweigleisigen Ausbau nicht schon vorgesehen.

Was mit »östlich des Lörracher Hauptbahnhofs« gemeint ist, ist mir allerdings nicht klar. Vom Bahnübergang Stetten Hauptstraße bis etwa 200 m nach dem Bahnhofsgebäude Haagen ist die Strecke ja schon zweigleisig. Oder soll etwa der dritte Bahnsteig im Hauptbahnhof wiederaufgebaut werden, da wo jetzt der berühmte »Boulevard« ist? Das wäre allerdings ein veritabler Schildbürgerstreich.

Dietmar Ferger

🗨 4427 seit 4. Jul 2009

Herr Riegler, der Stettermer Bahnhof kann schnell zweispurig gemacht werden, allerdings muss dann die beim Rausnehmen des zweiten Gleises angelegte Rechtsabbiegerspur an der Zeppelinstraße wieder zurückgebaut werden. Ein Schildbürgerstreich eben.

Und in Riehen wird das sehr schwer werden. Beim Bahnhof Riehen Niederholz wurde gerade neu gebaut, so dicht neben den Bahnhof, dass da ein zweites Gleis keinen Platz mehr hat. Und in Riehen Dorf wäre eine Doppelspurigkeit nur durch Teilabriss von Häusern möglich.

Es wird also wohl in Riehen auf eine auf den Fahrplan zugeschnittene teilweise Doppelspurigkeit mit mehr Begegnungsstellen hinauslaufen.

Und für die Stadt Lörrach wird der Verkauf des Grundstücks für die Klinik immer mehr zum finanziellen Himmelfahrtskommando, denn Herr OB Lutz hat ja einen Bus-Taktverkehr auf Kosten der Stadt zwischen Bahnhof Brombach / Hauingen und dem Klinikgelände versprochen. Das kann teuer werden ...

Es ist ja auch interessant zu sehen, dass einfach weitergemacht wird als wäre nichts geschehen, als gäbe es keine Millionen-Defizite in den Kommunalhaushalten, im Land, im Bund und auch bei der Bahn, die das ja alles dann bauen soll.

Norbert Riegler

🗨 1639 seit 17. Apr 2018

Herr Ferger, ich schrieb ja, dass es auf der deutschen Seite einfacher wird. Durch das zweite Gleis wird der Bahnkörper um den Gleisabstand von 4,0 m (DE-Standard) bzw. 3,8 m (CH-Standard) breiter. Zwischen dem Bahnhof Stetten und dem Hauptbahnhof beträgt der Gleisabstand aber schon 4,5 m, das ist nur in Bahnhöfen vorgeschrieben. Es lässt sich im Bereich der Abbiegespur der Zeppelinstraße vor dem Bahnübergang Hauptstraße also schon einmal bahnseitig mindestens ein halber Meter einsparen. Die Fahrspur in Richtung Innenstadt ist anfangs üppige 4,75 m breit, an den Bahnübergängen Schiller- und Baumgartnerstraße nur zwischen 3,5 m und 3,75 m. Da lässt sich noch einmal ein Meter einsparen. Dann fehlen noch 1,25 m (die Abbiegespur ist 2,75 m breit) und die bekommt man durch Verschmälerung des Gehweges auf 1,5 m. (Die Meterangaben habe ich in Google Earth abgegriffen, sie sind nicht unbedingt auf den Zentimeter genau.) Es müssen allerdings 3 oder 4 Stellplätze und vielleicht ein oder zwei Bäume auf der Ostseite der Zeppelinstraße wegfallen. Wenn man die Haltelinie in der Zeppelinstraße um ein paar Meter zurückverlegt, dann haben

auch Lastzüge (dürfen die dort überhaupt links abbiegen?) kein Problem, vom Bahnübergang in die Zeppelinstraße einzubiegen. Dass die Abbiegespur überhaupt (teilweise) auf dem Bahngrundstück gebaut wurde, liegt wohl daran, dass es die billigste Lösung war.

Ein Abriss von Häusern in Riehen wird kaum zwingend erforderlich sein, es geht hauptsächlich um die Grundstücksgrenzen und die Straßen und Wege auf der Ostseite der Strecke, also Spitalweg, Spittlerwegli, Steingrubenweg und Lettackerweg. Die müssen verschmälert oder ganz verlegt werden, denn das neue Gleis kann eigentlich nur östlich des bestehenden Gleises gebaut werden. Die neue Unterführung am Friedhof in Riehen muss vermutlich umgebaut werden. Am Hp Niederholz sehe ich kein Problem, da muss nur der Radweg samt Überführung verschoben werden. Aber so wie ich den Artikel verstehe, ist dort vorerst kein Doppelspurausbau geplant.

Auf deutscher Seite zwischen der Grenze und der Unterführung in Stetten scheint der Weg auf der Ostseite teilweise auf dem Bahngrundstück zu verlaufen, der muss dann auch verschoben werden.

Damit ein Doppelspurabschnitt überhaupt etwas bringt, muss er schon eine gewisse Länge haben, sonst taugt er höchstens als Kreuzungsstelle und mindestens einer der kreuzenden Züge muss anhalten. Mit Umstellen der Weichen und Signale dauert das dann mindestens zwei Minuten und der zweite Zug darf normalerweise erst in die Kreuzungsstelle einfahren, wenn der erste Zug steht.

Dieter Leeb

🗨 1893 seit 5. Mär 2010

Was die "attraktive ÖPNV-Anbindung des Klinikums" angeht wäre es aus meiner Sicht sinnvoll, die aus den Seitentälern bzw. höhergelegenen Ortschaften zwischen Schopfheim und Lörrach ankommenden Buslinien zum Krankenhaus weiterzuführen und dort enden zu lassen, um problematische Umstiege zu vermeiden.
