

S-Bahn

Lörracher Fraktionen fordern einen provisorischen Klinik-Halt



Von [Peter Gerigk](#)

So, 31. Mai 2020 um 07:45 Uhr

Lörrach | 5 

BZ-Plus | Der Gemeinderat stimmt Beteiligung an den Planungskosten für Wiesentalbahnausbau zu. Sie üben allerdings Kritik am späten Zeitpunkt des Baus. Der Haltepunkt Zentralklinikum soll 2035 fertig werden.



Regio S-Bahn Foto: Daniel Gramespacher

Der Lörracher Gemeinderat ist unzufrieden damit, dass der neue S-Bahn-Haltepunkt Zentralklinikum erst im Jahr 2035 fertiggestellt sein soll. Der Kostenbeteiligung der Stadt Lörrach für die Planung der Kapazitätserweiterung der Garten- und

Wiesentalbahn in Höhe von bis zu 880.000 Euro hat er am Donnerstagabend mit einer Enthaltung zugestimmt. Für die Freie-Wähler-Fraktion kritisierte Fraktionssprecher Matthias Lindemer die Höhe der Kosten, nicht allein für die Planung, sondern für den Ausbau insgesamt.

Für ihren Anteil an den Planungskosten hat die Stadt dieses Jahr bereits 200.000 Euro in ihren Haushalt eingestellt. Nächstes Jahr muss sie 480.000 Euro bereitstellen. 2022 folgen weitere 200.000 Euro. Die Stadt trägt an der Planung und an den gesamten Kosten einen Anteil von 20 Prozent.

Steinens Zögern kommt nicht gut an

Grüne und SPD betonten, der Haltepunkt müsse früher in Betrieb gehen. Thomas Hengelage forderte für die Grünen-Fraktion dringend eine Verbesserung gegenüber dem aktuellen Planungsstand, denn "2035 ist zu spät." Ein Provisorium sei unverzichtbar. Bernhard Escher (CDU) sagte, ihn treibe derzeit allein die Sorge um die länger werdenden Schrankenschließzeiten um.

Bei Günter Schlecht (SPD) kam **das Zögern des Steinener Gemeinderats beim Beschluss über die Kostenbeteiligung der Gemeinde** nicht gut an. Er bezeichnete das als mutlos und verantwortungslos. Bereits zuvor hatte der Schopfheimer Gemeinderat der Beteiligung an den Planungskosten zugestimmt. Die Schließzeiten der Schranken müssten in Lörrach optimiert und ein provisorischer Haltepunkt schon 2025 eingerichtet werden, betonte Schlecht. Für Letzteres "sind nun fünf Jahre Zeit."

Jörg Müller sieht nur Pflichten

Jörg Müller (FW) enthielt sich der Abstimmung, weil er aus dem Vertrag mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 für die Stadt Lörrach keine Rechte, sondern nur Pflichten herauslesen könne, wie er erläuterte. Im Zweckverband sind 14 Gemeinden und der Landkreis zusammengeschlossen. Arne Lüers (Stadtwerke) erklärte, aus dem Vertrag gehe das Recht der Stadt auf eine gute Planung hervor, doch Müller blieb dabei: "Das ist mir zu intransparent."

Schlecht bezeichnete es aus Lörracher Sicht auch als Wermutstropfen an der Planung, dass der auf deutscher Seite am Zollweg in Stetten einmal in Erwägung gezogene Haltepunkt zurückgestellt wird. Laut der Fahrplanstudie für Verdichtung und neue Haltestellen der Wiesentalbahn spielt er in den Überlegungen keine Rolle mehr. Stattdessen soll die dort in Erwägung gezogene Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof Stetten entstehen. Das entschied der Gemeinderat bereits, woran Schlecht auch erinnerte. Doch auch der Stundentakt nach 20 Uhr und an Feiertagen entspreche nicht seinen Vorstellungen eines attraktiven Fahrplans.

Ressort: [Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Sa, 30. Mai 2020:

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

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Fraktionen fordern provisorischen Klinik-Halt](#)

Kommentare (5)

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

[Jetzt Profil anlegen](#)

Hannes Fischer

4043 seit 24. Jan 2013

'Doch auch der Stundentakt nach 20 Uhr und an Feiertagen entspreche nicht seinen Vorstellungen eines attraktiven Fahrplans'

Sehr richtig - Stundentakt ist heutzutage so da allermindeste, was in Gegenden, die z.T. abwertend als 'ländlicher Raum' bezeichnet werden, angeboten werden muss, ansonsten kann der ÖV dort gänzlich eingestellt werden.

Beispiele aus nah und fern zeigen, dass ein 10-min-Takt zu zivilen Tageszeiten, also ca 7 Uhr morgens bis 7 abends erforderlich ist, damit dieses System dem modernen Alltagsleben gerecht werden kann, und auch nach abends um sieben bis Mitternacht noch 3...4 Kurse pro Stunde notwendig sind, und nicht 4 Kurse gestreckt auf den ganzen Abend!

Dass der Bahnhof Stetten geradezu prädestiniert sei als Verkehrsdrehscheibe, das liegt tatsächlich auf der Hand aufgrund der günstigen Lage, treffen dort doch zwei S-Bahnen aufeinander, die S5 und die S6.

Entsprechend nachzudenken wird nun allmählich an der Zeit, und wie die Tramlinien BVB6 von Riehen um gerademal 600 meter bis dorthin verlängert werden kann, genauso wie BVB8 vom Rheincenter über Alt-Weil und durch den Tüllinger Tunnel, denn dieser ist ja für 2-Gleisigkeit gebaut worden, und das schon vor 100 Jahren!

Norbert Riegler

1684 seit 17. Apr 2018

Wenn die Stadt Lörrach bei Planung und Bau des neuen Haltepunktes federführend sein sollte, dann wäre eine Inbetriebnahme eher für 2045 als 2035 zu erwarten. Man sieht ja am neuen Berliner Flughafen, wohin es führt, wenn man Dilettanten gewähren lässt. Auch ein provisorischer Haltepunkt lässt sich nicht ohne Genehmigungsverfahren realisieren. Wenn man bedenkt, wie lange es bis zur Genehmigung selbst einer simplen Baumaßnahme wie einer Bahnsteigverlängerung dauert, dann ist eine Inbetriebnahme 2025 allenfalls dann denkbar, wenn man jetzt schon genau weiß, was man will.

Der Fahrplan auf der Wiesentalbahn ist schon so ausgereizt, dass ein weiterer Halt zum Chaos führen würde. Bei der Breisgau-S-Bahn konnte man ja in den vergangenen Monaten sehen, was passiert, wenn man den Bogen überspannt. Man könnte sich zwar vorstellen, dass man die provisorische Haltestelle nur mit einer Linie (S5 oder S6) bedient und dafür z. B. den relativ wenig frequentierten Haltepunkt Schwarzwaldstraße nur mit der anderen Linie, aber schon das wird schwierig. Gegenwärtig finden die fahrplanmäßigen Begegnungen ja etwa an der Schwarzwaldstraße statt und die Zugkreuzungen zwischen S5 und S6 in Steinen. Die S5 kann in Steinen erst losfahren (zu den Minuten 8 und 38), nachdem die S6 aus Basel dort angekommen ist (Minuten 7 und 37). Da besteht überhaupt kein Spielraum. Lässt man auf der Fahrt in Richtung Zell den Halt an der Schwarzwaldstraße aus, dann ist der Zug früher am Ende des zweigleisigen Abschnitts am Bahnhof Haagen, während der Gegenzug wegen des Halts am Klinikum dort später eintrifft. Dann wird aus der Begegnung eine Kreuzung und selbst eine Verspätung des Zugs aus Richtung Zell von nur ein oder zwei Minuten führt dazu, dass der Zug aus Richtung Lörrach Hbf warten muss. Das führt dann wiederum zu einem Problem in Steinen, und so weiter. Würde man dagegen jeden zweiten Halt in Brombach auslassen, so dass dort nur noch ein Halbstundentakt angeboten wird, könnte man den Fahrplan ansonsten beibehalten. Das wird aber wohl kaum jemand wollen. Die S5 statt in Steinen schon am Klinikum enden zu lassen (naheliegender Gedanke, nachdem sich der Gemeinderat in Steinen vorläufig gegen eine Kostenbeteiligung der Gemeinde ausgesprochen hat) ist ohne zweites Gleis am Klinikum nicht realisierbar, weil sonst die Strecke für den nachfolgenden Zug der S6 blockiert wäre.

An der Fahrweise lässt sich nicht viel ändern, ohne den Fahrkomfort durch extreme Beschleunigungs- und Bremsmanöver zu beeinträchtigen. Auch sind von den 10 Achsen der SBB-Züge nur 4 angetrieben, was bei nassen Schienen schon zu hör- und spürbaren Adhäsionsproblemen führt und eine weitere Fahrzeitverkürzung unmöglich

macht. Ein Fahrplan, der nur bei trockenem Wetter eingehalten werden kann, ist schließlich auch keine Lösung. Bei den S-Bahnen der DB (Baureihen 422 und 423) sind dagegen 8 von 10 Achsen angetrieben, so dass auch bei ungünstiger Witterung eine gute Beschleunigung möglich ist.

@Hannes Fischer: Nachdenken ist anstrengend und zeitraubend, besonders in Lörrach ...

Der Tüllinger Tunnel ist sogar schon 130 Jahre alt. Auch die Wiesebrücke in Stetten ist bis auf den stählernen Überbau für zwei Gleise dimensioniert und der Bahnhof Weil Ost hatte sogar zwei Gleise, die erst unmittelbar vor dem Tunnel zusammengeführt wurden. Das südliche Gleis war zwar hauptsächlich für den Güterverkehr gedacht, hatte aber trotzdem einen (inzwischen völlig überwucherten) Bahnsteig. Man könnte das Bahngleis auf das Areal dieses alten Bahnsteigs verschieben und das Tramgleis direkt an den jetzigen Bahnsteig legen und zwischen Bahn- und Tramgleis einen Mittelbahnsteig bauen. Der wäre dann für die S-Bahn (beide Richtungen) und für die Tram in Richtung Stetten, während Trampassagiere in Richtung Friedlingen und Basel am heutigen Bahnsteig einsteigen müssten. So wären keine Trams mit beidseitigen Türen erforderlich. Bahnfahrgäste müssten dann zwar jeweils das Tramgleis überqueren, aber das sollte machbar sein. Jedenfalls müssten sich Bahn- und Tramgleis so nicht kreuzen, was schon technisch schwierig und kaum genehmigungsfähig wäre. Die Frage ist dann nur, wie man mit der Tramstrecke von der Hauptstraße in den Bahnhof Weil Ost kommt. Da dürfte es erhebliche Widerstände von Seiten der Anwohner geben.

Hannes Fischer

🗨 4043 seit 24. Jan 2013

Ganz ausgereizt ist die Wiesentalbahn noch nicht, da als Torso noch Ausbaureserven brach liegen. Tatsächlich könnten weitere Abschnitte mit Doppelspur, oder auch Doppelspur-Inseln angelegt werden, damit die Reserven im Betrieb im Sekundenbereich etwas entspannter würden:

1. Burghof bis Stetten ca 800m auf Doppelspur, auch erhielte der Bf Stetten seinen verwaisten Bahnsteig 2 zurück
2. Aufweitung auf 2-Gleisigkeit von der Wiesenbrücke Brombach bis Steinen, dann mit Haltestelle Klinikum
3. Doppelspur von Bahnhof Maulburg bis Gündenhausen, beide dann mit 2 Bahnsteigen.
4. Doppelspur ab Wiesenbrücke beim Grendel bis Endstation Zell, dann dort ebenso zwei Bahnsteige. Dadurch könnte die S-Bahn in Zell schon abfahren und nicht die Ankunft den Gegenzuges abwarten müssen! (Spart bestimmt 5min)

Machbar wären diese Massnahmen nach und nach und würden so Abhilfe schaffen, gar nicht alle insgesamt und erst nach und nach kommen würden, aber die Y-Lösung in der Endhaltestelle Zell mit 2 Gleisen und ggf Inselbahnsteig in deren Mitte würde den Grössten aller Vorteile bringen!

Norbert Riegler

🗨 1684 seit 17. Apr 2018

@Hannes Fischer: Das ist ja auch etwa so vorgesehen: Zweites Gleis vom Bahnhof Riehen (der zum vollwertigen Kreuzungsbahnhof umgebaut werden soll, derzeit findet dort ja nur spätabends eine einzige Zugkreuzung mit 4-5 Minuten Aufenthalt in Richtung Lörrach statt und der Bahnsteig am Gleis 2 ist zu niedrig und nur über eine Treppe zu erreichen) bis Stetten Hauptstraße und vom Bahnhof Haagen bis zum Klinikum, so dass von Riehen bis zum Klinikum durchgehend zwei Gleise zur Verfügung stehen. Außerdem ein zweites Gleis von Gundenhausen bis einschließlich Bahnhof Schopfheim. Von einem zweiten Gleis am Streckenende in Zell habe ich zwar noch nichts gelesen, aber auf dem vorhandenen Bahnhofsgelände dort etwa 200 m Gleis mit 150 m Bahnsteig und eine Weiche sowie zwei Signale aufzubauen, damit der Zug in Richtung Basel sofort abfahren kann, wenn der Gegenzug eingetroffen ist, ist ja im Vergleich zu den übrigen Maßnahmen ein Klacks. Aber das, oder auch nur einen Teil davon, bis 2025 fertig zu haben, ist illusorisch.

Hannes Fischer

🗨 4043 seit 24. Jan 2013

Herr Riegler, Sie täuschen sich ein wenig über die wahren Platzverhältnisse: nicht 200 m Gleis mit 150 m Bahnsteig ist es, nein, sind 1100m, vom Prellbock Zell bis zur Wiesenbrücke beim Grendel, wo genügend Trassenbreite für Doppelspur-Gleisanlagen vorhanden ward. Tatsächlich könnte Zug 1 bereits zu dem Zeitpunkt anfahren, als dass sich Zug 2 von Hausen her noch 1km vor der Brücke und der dort dann neuen Weiche nähert. Zugsbegegnung unter Einhaltung der Sicherheitsmargen wäre dann irgendwo näher am Grendel bzw. Wiesenbrücke als in Bahnhofsnähe und 5min Zeitgewinn das Mindeste! Wo sind die Herren Bahnspezialisten nur abgeblieben, meint einer, der damit nie professionell sich ablagen gemusst hat. Jetzt ist das Pflingstweekende, da solle der der heilige Geist die Erleuchtung bringen, sagt man, aber der Brain-Drain-Prozess hat wohl im Wiesental eindeutige Spuren der Verwüstung längst vollbracht.