

Verkehr

## Der Landkreis Lörrach strebt eine überarbeitete Mobilitätsstrategie an



Von **Michael Baas**

Mo, 04. Januar 2021 um 10:00 Uhr

Lörrach

**BZ-Plus | Der Kreis arbeitet an einer Strategie für 2025 bis 2035. Eine wichtige Facette ist die Mobilität, die auch aktuell zentral behandelt wird. Worum es künftig geht, erklärt die BZ in einer Bestandsaufnahme.**



Das Auto bleibt ein Faktor für die Mobilität. Foto: Martina David-Wenk

Die Mobilitätsstrategie will den öffentlichen Verkehr, also Busse und Bahnen, aber auch den Langsamverkehr und den Individualverkehr zu einem stimmigen Gesamtsystem verbinden. Aus der Perspektive der Verwaltung sei es da bereits ein Gewinn im Wortsinn strategisch zu

handeln, betont der für das Thema federführend verantwortliche Dezernent Ulrich Hoehler. Im Kern geht es dabei darum, an einem Strang zu ziehen, gegensätzliche Ziele zu vermeiden und Schwerpunkte zu setzen. Denn angesichts begrenzter Ressourcen bestehe auch das Risiko, sich zu verzetteln und den Fokus für Schlüsselthemen zu verlieren.

### **Geht es um Umstiegsszenarien?**

Die Mobilitätsstrategie ist heterogen angelegt. Einerseits geht es darum, den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen zu forcieren, also auch um Klimaschutz; andererseits geht es aber auch um die Anbindung des ländlichen Raums, also auch um Strukturpolitik. Sowohl der öffentliche Nahverkehr wie auch der Radverkehr seien wichtige Faktoren, die Mobilität im Landkreis nachhaltiger und klimaschonender zu machen, sagt Hoehler. Dass in einer Region wie dem Landkreis parallel eine möglichst gute straßenseitige Grunderschließung aller Ortschaften gesichert werden müsse, sei dabei kein Widerspruch – schließlich müssten auch Rettungsdienst, Feuerwehr oder die Buslinien überallhin gelangen. "Mobilität ist ein Grundbedürfnis, und der Landkreis wird dies in seiner neuen Strategie ausdrücklich anerkennen", prognostiziert der Dezernent.

### **Sind große Städte eingebunden?**

Grundpfeiler des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis ist der Schienenverkehr. Dieser erschließe die urbanen Zentren und werde Schritt für Schritt ausgebaut, kündigt Hoehler an. Stichworte sind die Elektrifizierung und Modernisierung der Hochrheinstrecke sowie der Garten- und der Wiesentalbahn. Da kooperierten Kreis und Kommunen eng im Zweckverbands Regio S-Bahn 2030. Was das Busnetz betrifft, sind Lörrach, Weil, Rheinfelden, Schopfheim und Grenzach-Wyhlen zwar mit eigenen Stadt- beziehungsweise Ortsverkehren unterwegs. Seit fünf Jahren rücken die Akteure aber auch da zusammen. Künftig soll in Form sogenannter Linienbündel enger kooperiert werden. Ziel ist ein regionales Busnetz als Einheit, das durch einen Ausbau der Linien und bessere Verknüpfung tatsächlich den Umstieg auf den ÖPNV forciert.

### **Was ist konkret geplant?**

In Sachen S-Bahn geht es um Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn. Hier hat die Bahn Anfang Dezember die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren eingereicht. Die Inbetriebnahme wird spätestens 2027 anvisiert. Ein zweites Großprojekt ist die Kapazitätserweiterung der Garten-/Wiesentalbahn. Weiter auf der Agenda stehen Untersuchungen zur Reaktivierung der Kandertal- und der Wehratalbahn – mit offenem Ausgang (Interview unten).

Beim Busnetz sollen 2021 die Regiobusse zwischen Rheinfelden und Schopfheim sowie Lörrach und dem Euroairport starten. Zudem sind Verbesserungen des Linienbündels "Wiesental", Ergänzungen des Netzes durch On-Demand-Verkehre und ein Fokus auf dem Kandertal und dem Markgräflerland geplant. Verbessert werden sollen auch das Informationswesen an

Haltestellen und die Attraktivität des Tarifsystems. Auch in puncto Radverkehr sind Projekte in der Pipeline – vor allem die Planung und Umsetzung des Radschnellwegs (K)6 von Schopfheim nach Lörrach und Basel und Lückenschlüsse entlang der Kreisstraßen am Dinkelberg

### **Welche Rolle spielt das Auto?**

"Das eigene Auto, ist in Teilen des Landkreises ein unverzichtbarer Bestandteil zur Sicherung des Mobilitätsbedarfs", sagt Ulrich Hoehler. Eventuell spielen künftig auch Carsharing und Mitfahrmobilität als Ergänzung eine größere Rolle. Klar sei, dass es auf eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmodi ankomme, also zum Beispiel das klassische Park & Ride an S-Bahn-Haltestellen, aber auch Leihfahrräder, öffentliche Ladestationen für Kurzstrecken-E-Mobilität und Gesamttarife für die Wegestrecke unabhängig vom Verkehrsträger. Da der Kreis die Themen nicht allein stemmen könne, sei die Kooperation mit den Kommunen und im Rahmen der Agglomeration Basel essentiell.

### **Bremst Corona den ÖV-Ausbau?**

Die Pandemie wirkt sich fraglos aus, konstatiert der Dezernent. Vor allem die entgangenen Fahrgeldeinnahmen trafen die Verkehrsunternehmen. "Im Anschluss an den ÖPNV-Rettungsschirm müssen Bund und Länder auch 2021 Hilfgelder aufbringen", fordert Hoehler. Ansonsten gerieten die ehrgeizigen Nahverkehrs- und Klimaschutzziele außer Reichweite. Die Einsicht und das Bekenntnis, dass ein gutes S-Bahn- und Busnetz samt einer attraktiven Taktung notwendig sind, stelle die temporäre Delle aber nicht infrage.

### **Wie geht es weiter?**

Die Mobilitätsstrategie ist eingebettet in die Fortschreibung der gesamten Strategie des Landkreises Lörrach. Verwaltung und Kreistag hatten sich hierfür ursprünglich ein straffes Vorgehen vorgenommen. Durch die Corona-Pandemie konnte dieser Zeitplan dann aber nicht eingehalten werden. Es ist nun vorgesehen, im ersten Halbjahr weiter zu beraten, sodass der Kreistag die Fortschreibung der Landkreis-Strategie im Laufe des Jahres 2021 fixieren kann.

### **BZ-Interview**

---

#### **Mit Dezernent Ulrich Hoehler**

Der öffentliche Nahverkehr im Kreis muss ausgebaut werden, wenn er zu einer Säule der Verkehrswende werden soll. Das ist im Prinzip Konsens. Dieser Ausbau aber kostet viel Geld. Michael Baas hat beim zuständigen Dezernenten im Landratsamt, Ulrich Hoehler, nachgefragt.

**BZ:** Herr Hoehler, welche Kosten sind für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis anzusetzen?

**Hoehler:** Eine pauschale Aussage lässt sich nicht treffen. Vielmehr sind in jedem Projekt eine Aufwandsabschätzung und eine Nutzen-Kosten-Abwägung zu unternehmen. Im S-Bahn-Bereich bewegen sich die Kosten bekanntlich im Bereich niedriger dreistelliger Millionenbeträge.

**BZ:** Wer soll diese Summen aufbringen?

**Hoehler:** Für Künftiges können die erheblich verbesserten Fördermittel des Bundes, des Landes und sogar Schweizer Förderangebote genutzt werden. Das sollte Teil der neuen Mobilitätsstrategie des Landkreises sein. Aber auch der Landkreis trägt im öffentlichen Nahverkehr aktuell mehrere Millionen Euro pro Jahr sowohl für Investitionsprojekte als auch für die Tarifabsenkung im RVL und den betrieblichen Aufwand bei.

**BZ:** Allein für den Ausbau der S-Bahn im Wiesental werden inzwischen 130 Millionen Euro veranschlagt. Ist nach der Pandemie überhaupt noch Geld für solche Projekte zu erwarten oder droht eine Entwicklung wie in den 90er-Jahren nach der deutschen Wiedervereinigung?

**Hoehler:** Bei der Kapazitätserweiterung der Garten- und Wiesentalbahn handelt es sich, wie bei anderen S-Bahn-Projekten im Landkreis, um ein zentrales infrastrukturelles Zukunftsthema. Hier gilt es auch zu berücksichtigen, dass im Schienenverkehr lange Planungszeiten erforderlich sind. Der Landkreis und die beteiligten Kommunen haben sich daher entschlossen, die Planungen jetzt voranzutreiben. Selbstverständlich muss zum Zeitpunkt des Baubeschlusses auch die kommunale Finanzierbarkeit berücksichtigt werden, wobei die dargestellten Förderangebote sicher eine große Rolle spielen werden.

**BZ:** Auf der Bahnstrecke zwischen Breisach und Donaueschingen zeigt sich gerade, dass nicht weitsichtig genug geplant wurde. Droht im Wiesental Ähnliches? Wäre es nicht sinnvoller, die Strecke bis Zell gleich zweigleisig zu machen?

**Hoehler:** Weder planungsrechtlich noch finanziell kann die Wiesentalbahn über den erforderlichen Bedarf ausgebaut werden. Konkret: Was nicht für den künftigen Fahrplan gebraucht wird, hat keine Chance auf ein Baurecht, mit dem stets in Umwelt- und Naturgüter und gegebenenfalls sogar in das Eigentum Dritter eingegriffen wird. Auch mit Blick auf die Kommunal Finanzen und den Förderwillen von Bund, Land und der Schweiz kommt es darauf an, nur das Notwendige zu bauen. In dem Projekt stecken also schwierige Planungsfragen, aber auch deutliche Kontrollaufgaben für die Auftraggeber.

**BZ:** Hand aufs Herz: Wie realistisch ist eine S-Bahn auf der Kandertalstrecke?

**Hoehler:** Da spielen Emotionen eher eine untergeordnete Rolle. Mit der Verkehrsstudie

Kandertal prüfen der Landkreis und die beteiligten Städte und Gemeinden derzeit, wie ein Reaktivierungsprojekt am sinnvollsten und verkehrswirtschaftlich tragfähig aussehen könnte. Außerdem kommt es auf eine realistische Kosten-Nutzen-Analyse an. Aber wir planen da nicht eindimensional, denn parallel wendet sich unsere Verkehrsstudie dem Busnetz zu, auch als Alternative zur S-Bahn und mit einer Stärkung der zentralen Linie durchs Kandertal.

**BZ:** Laut der Bewertung des Landes bietet die Ertüchtigung der Wehratalbahn mehr Potenziale. Ist es denkbar, dass zwei der acht bis zehn Reaktivierungsprojekten, die das Land finanziert, den Kreis Lörrach betreffen oder mit betreffen?

**Hoehler:** Wichtig ist aktuell, die Ergebnisse der landesweiten Potentialanalyse mit den hiesigen Daten und Untersuchungen abzugleichen. Das Land hat für seine Aussagen zu den Reaktivierungsstrecken den Investitionsaufwand außer Betracht gelassen. Dieser spielt jedoch für die kommunale Ebene und für die Erfolgsaussichten eines SPNV-Projektes eine entscheidende Rolle. Den jetzt anstehenden weiteren Untersuchungen, die das Land übrigens mitfinanzieren will, kann im Moment niemand vorgreifen. Daher kommt es derzeit auch nicht zu einer Konkurrenz der Projekte.

**Info:** Ulrich Hoehler (48) stammt aus Dortmund. Er ist Jurist, kam 2011 ans Landratsamt und verantwortet dort das Dezernat III (Mobilität, Umwelt und Strukturpolitik). Er ist seit 2015 zudem Erster Landesbeamter.

Ressort: [Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Mo, 04. Januar 2021:

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

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Mobilität bleibt auf der Agenda](#)

---

## Kommentare

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

[Jetzt Profil anlegen](#)

---