

Für ein besseres S-Bahn-Angebot

Das Ausbauprojekt für die Regio-S-Bahn zwischen Basel und dem Wiesental wird vom Zweckverband Regio S-Bahn und der Deutschen Bahn als alternativlos erachtet. Eine Basler Initiative hat Vorschläge, Verbesserungen schneller zu erreichen.

■ Von Rolf Reißmann

KREIS LÖRRACH. Derzeit wird viel über die Regio-S-Bahn gesprochen. Sowohl der Zweckverband als auch die Agglomeration Basel bringen immer wieder Ziele für den Ausbau des Netzes ins Gespräch.

Lörrach wartet auf den 15-Minuten-Takt nach Basel und einen neuen Haltepunkt für das neue Klinikum. Doch die Taktverdichtung ist wegen der nicht ausreichenden Kapazität auf der eingleisigen Strecke ohne Ausbau nicht möglich, und für den Bau eines neuen Haltepunktes sagt die Netzbetreiberin Deutsche Bahn AG erst ab Mitte der 2030er Jahre den Beginn der Planung zu.

Auch Bedenken

Außerdem gibt es auch Bedenken: Zum Beispiel wegen der Schließzeiten der Schranken. In Lörrach liegen diese heute schon an der Grenze des Zumutbaren. In Riehen fahren die Züge über fünf Straßen mit Vollschranken, dennoch haben diese kürzere Schließzeiten als die Halbschrankenanlagen auf deutscher Seite. Hier wäre also sehr schnell der Einbau neuer Schrankentechnik erforderlich.

Die Schweizer Nachbarn wünschen sich dringend eine Durchbindung über den Bahnhof Basel SBB hinaus. So sollten die Züge aus dem Wiesental und aus dem französischen Mulhouse bis Laufenburg oder auch Frick durchfahren und auf diese Weise für Berufspendler in die großen Industriestandorte attraktiver werden.

Viele kleine Maßnahmen

Dass auch ohne aufwendige Investitionen bereits kurzfristige deutliche Verbesserungen



Die Regio-S-Bahn soll für die Nutzer attraktiver werden. Ziel ist eine Taktverdichtung.

Foto: Michael Wendorf

möglich seien, vertritt die in Basel ansässige Bürgerinitiative „S-Bahn Dreiland jetzt“. Verkehrsplaner Marc-André Eschenbacher befasst sich mit allen Strecken des Regio-S-Bahnnetzes und meint, viele kleinere Maßnahmen könnten schnell zu höherer Verkehrsdichte beitragen.

So hält er nichts vom zweigleisigen Ausbau zwischen Stetten und Riehen. Dort würden zwei Gleise keinen Vorteil bringen. Stattdessen solle Riehen als Kreuzungsbahnhof reaktiviert werden, das zweite Bahnsteiggleis ist vorhanden. Für Fahrgäste zwischen Riehen und Basel habe eine dichtere Zugfolge ohnehin keine Bedeutung, denn sie nutzen laut Eschenbacher überwiegend das Tram. Auf die Schließzeiten an den Bahnübergängen in Riehen

und Lörrach eingehend, hob auch Eschenbacher hervor, dass dort durch moderne Technik starke Verbesserungen möglich seien.

Weil-Ost ausbauen

Außerdem empfiehlt er, jeden zweiten Zug statt durch Riehen über Weil und die Gartenbahn zu führen. Dann sei zwischen Lörrach und Schopfheim durchgehender 15 Minuten Takt möglich, ohne Riehen mehr zu belasten. Dafür müsste der Haltepunkt Weil-Ost als Kreuzungsstation ausgebaut werden. Außerdem müsste auch der Abschnitt von Schopfheim bis Schopfheim-West zweigleisig ausgebaut werden. Die Bürgerinitiative, der unter anderem auch Pro Schiene Dreiland, IG Pro Kandertalbahn und der Verkehrsclub Südba-

den angehören, wird Mitte August zu einer Tagung zusammenkommen, um ihre Vorschläge an die Politik zu präzisieren.

Frankreich, die Schweiz und Deutschland beim Bahnausbau unter einen Hut zu bringen, ist nicht so einfach. Als vor kurzem die Vizepräsidentin der Eurometropole Straßburg mit Bahnjournalisten aus der Schweiz und Deutschland zusammenkam, stellte sie die vorrangigen Ausbaupläne der französischen Seite vor.

Die Region, die maßgeblich über den Netzausbau entscheidet, sieht vor allem Dringlichkeit für Verbesserungen zwischen Straßburg und Karlsruhe. Dies sowohl durch Streckenausbauten auf französischer als auch deutscher Seite. Doch der Schock nach dem Ra-

statter Tunneleinbruch sitzt tief. Vertrauen darauf, dass Deutschland einen schweren Streckenschaden sehr kurzfristig beheben könnte, besteht nicht.

Anbindung kein Ziel

Beiläufig nannte Jean den möglichen Ausbau zwischen Colmar und Freiburg und auch Verdichtungen zwischen Mulhouse und Müllheim. Auf Nachfrage bestätigte sie, dass auch die Verbindungen im Dreiländereck verdichtet würden. Indes hat die Durchbindung von Zügen zwischen Straßburg und Basel bis Zürich für die Regio Grand Est keinen Vorrang, und auch eine mögliche Anbindung der Wiesental- oder Hochrheinbahn in Richtung Elsass steht nicht auf der Agenda.