

Verkehrsströme werden untersucht

Die Planungen zum Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn schreiten voran: Die planungsbegleitende Verkehrsmodellierung ist abgeschlossen. Ergebnisse sollen nun in eine Mikrosimulation einfließen.

■ Von Michael Werdorff

KREIS LÖRRACH. Mit den Planungen zum Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn geht es etappenweise voran. Wie in der jüngsten Sitzung des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) zu erfahren war, ist die planungsbegleitende Verkehrsmodellierung, welche die Auswirkungen der verlängerten Schrankenschließzeiten auf den Individualverkehr im Bereich Riehen Niederholz bis Lörrach Schwarzwaldstraße untersucht, abgeschlossen. Derzeit gehe es darum, Prognosen zu berechnen und in Mikrosimulationen einfließen zu lassen, erklärte der stellvertretende Leiter des beim Kreis für Verkehr zuständigen Dezernats Jakob Jochum. Hier gehe es darum, sich mit Blick auf kritische Entwicklungen frühzeitig zu wappnen und Maßnahmen abzuleiten.

Zuletzt konnten auch die Betriebsprogrammstudie und die verkehrliche Aufgabenstellung unter Dach und Fach gebracht werden. Weiter finden abschließende Arbeiten an der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) statt, deren Ergebnisse bald vorliegen sollen. Zudem vermeldete Jochum den baldigen Abschluss der betrieblichen Aufgabenstellung (BAST). Nun laufe die Vorbereitung der Ausschreibung der Leistungsphase 2. Die Ingenieurleistungen sollen dann im Oktober vergeben werden.

Um den gewünschten 15-Minuten-Takt und den neuen Halt am Zentralklinikum zu realisieren, muss die Trasse



Zwischen Basel und Lörrach soll zukünftig ein 15-Minuten-Takt realisiert werden.

Foto: Michael Werdorff

stellenweise zweigleisig ausgebaut werden. Riehen lehnt derweil den vom ZRL und der Schweiz angestrebten oberirdischen Ausbau durch das Dorfzentrum vehement ab und verfolgt eine Tieferlegung (wir berichteten).

Enger Austausch

Wie Erster Landesbeamter und Dezernent Ulrich Hoehler erklärte, habe man aber einen guten Weg gefunden, auf dem man sich erfolgreich bewegen könne, kommentierte er die parallelen Planungen, welche die Deutsche Bahn durchführt. Die nun anvisierten Planungsphasen für die Untertunnelung gelten hinsichtlich des Ausbau-

projektes als Variantenplanung. Dieser Prozess sei so abgestimmt, dass keine Gefahr für den Zeitplan bestehe. „Wir sind in einem direkten Austausch mit Riehen“, betonte Landrätin Marion Dammann. So ein Projekt habe aber immer wieder Herausforderungen.

Kandertalbahn

Thema der ZRL-Sitzung waren auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn sowie die Reaktivierung der Kander- und Wehraltalbahn. Bei der Kandertalbahn steht die Nachuntersuchung samt Ingenieursbericht an, der die bisherigen Erkenntnisse aus den verschiedenen Studien einordnet

sowie die offenen Fragen und Ideen mit Blick auf das weitere Vorgehen aufarbeitet und verknüpft. Der Bericht soll Ende Juni vorgestellt werden.

Wehraltalbahn

Derweil haben die Bemühungen um eine mögliche Reaktivierung der Wehraltalbahn zwischen Bad Säckingen und Schopfheim einen Dämpfer bekommen. Die hohen Kosten einer notwendigen Streckensanierung führen dazu, dass das erforderliche Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht erreicht werden kann. Der Wert des Zwischenergebnisses liegt unter 1, eine Reaktivierung wäre demnach unwirtschaftlich. Als

prinzipiell gesamtwirtschaftlich vorteilhaft eingestuft – und damit als realisierbar – wird ein Verkehrsprojekt nämlich erst dann, wenn der prognostizierte Nutzen die Kosten übersteigt, was hier nicht der Fall ist. Hohe Investitionskosten würden insbesondere für den 130 Jahre alten Fahrnauer Tunnel mit 133 Millionen Euro zu Buche schlagen, bei einer Gesamtnettoinvestition von 181 Millionen. Umfahrungslösungen auf einer neuen Trasse über den Berg scheiden aus.

Geplant ist in Bad Säckingen der Anschluss an die Hochrheinbahn und in Schopfheim die Verknüpfung mit der Garten- und Wiesentalbahn.