

Mit Bus statt Bahn

Künftiges Zentralklinikum (Foto) soll per Shuttleservice an ÖPNV angebunden werden / Viele Argumente gegen provisorischen S-Bahn-Halt bis zum Ausbau der Wiesentalbahn

Foto: Kristoff Meier



Das künftige Zentralklinikum (ZKL) soll nach der geplanten Eröffnung im Jahr 2025 bis zum Ausbau der Wiesentalbahn (voraussichtlich bis 2035) per Shuttlebus an den ÖPNV angebunden werden und nicht mit einem provisorischen S-Bahn-Halt. Diesen „pragmatischen Lösungsansatz“ empfehlen die Städte Weil am Rhein und Lörrach nun ihren Gemeinderäten.

Lörrach (mek). Die Idee eines provisorischen Teilausbau des künftigen Haltepunkts soll „nicht weiterverfolgt“ werden, heißt es in der Vorlage für den Betriebsausschuss der Stadtwerke Lörrach am kommenden Donnerstag. Stattdessen soll es bis zum Ausbau und der Einführung eines Viertelstundentakt eine Shuttlebus-Anbindung an den S-Bahn-Halt Brombach/Hauingen geben, heißt es in der Vorlage wei-

ter, die von Alexander Nöltner (Fachbereichsleitung Stadtentwicklung und Stadtplanung) Klaus Dullisch (Fachbereichsleiter Straßen/Verkehr/Sicherheit) und Wolfgang Droll (Leiter Eigenbetrieb Stadtwerke) verfasst wurde.

Keine Zeit im Umlaufplan

Der Lörracher Gemeinderat wurde bereits im Oktober 2020 nicht-öffentlich darüber informiert, dass „die Fahrzeit der Regio-S-Bahn sowohl auf der Wiesentalstrecke als auch auf der Gartenbahn so knapp ist, dass für einen zusätzlichen Halt am ZKL keine Zeit im Umlaufplan verfügbar ist“, heißt es in der Vorlage. Ein zusätzlicher Halt würde die Fahrzeit verlängern, wodurch sich die Kreuzungstellen im eingleisigen Abschnitt zwischen Lörrach und Schopfheim verschieben würden. Die bestehende Gleisinfrastruktur erlaube es jedoch nicht, dass sich die Züge an anderer Stelle kreuzen.

Das Büro ebp hat laut der Vorlage geprüft, welche Fol-

gen die Bedienung eines provisorischen Haltepunkts am ZKL für die Regio-S-Bahn hätte. Die Ergebnisse wurden wiederum vom Büro sma neutral aufgearbeitet. Die Schlussfolgerung: Bei einem provisorischen Halt am ZKL müssten im Lörracher Stadtgebiet je nach Konzept einer beziehungsweise sogar zwei oder drei bestehende Haltepunkte über einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren – bis zum erfolgten Ausbau der Strecke – wegfallen: „Die Züge würden durch diese erst vor etwa 15 Jahren neu gebauten Haltepunkte ohne Halt durchfahren“, heißt es in der Vorlage.

Imageverlust vermeiden

Selbst wenn lediglich der S-Bahn-Halt Schwarzwaldstraße entfallen würde, müsste für die dort täglich ein- und aussteigenden rund 2000 Fahrgäste „ersatzweise ein möglichst gleichwertiger Busverkehr eingerichtet werden“, betont die Vorlage. Indes wurden allein für diesen Haltepunkt bis zu seiner Fertigstellung im Jahr 2007 von

der Stadt Lörrach rund 900 000 Euro investiert.

Die drei Autoren kommen deswegen zum Fazit: „Die Streichung von ein, zwei oder gar drei gut frequentierten Haltepunkten im Stadtgebiet widerspricht nicht nur komplett der angestrebten Stärkung des ÖPNV, sondern ist zusätzlich mit hohen Kosten, Einschränkungen und Verlängerungen der Reisezeiten für viele Fahrgäste verbunden.“ Es werde den Bürgern höchstwahrscheinlich leichter zu vermitteln sein, dass der geplante Halt am ZKL erst später realisiert werde. „Der Imageverlust des ÖPNV in Lörrach wäre bei einer Streichung von Haltepunkten im Stadtgebiet enorm.“ Mit der vorgeschlagenen Shuttlebus-Anbindung bis zum Ausbau der Wiesentalbahn werde hingegen „eine verlässliche Anbindung des ZKL an den ÖPNV gewährleistet. Vor allem aber wird nicht in ein gut funktionierendes S-Bahn-System eingegriffen.“

Die Stadt Lörrach hat sich laut Vorlage verpflichtet, so-

lange es keinen S-Bahn-Halt am ZKL gibt, eine Anbindung in Form eines Shuttlebusses einzurichten. Auf dem ZKL-Gelände seien dafür zwei Bushaltestellen geplant. Die Planung für den Umbau des Busbahnhofs am Haltepunkt Brombach/Hauingen zu einer Mobilitätsdrehscheibe sehe zusätzliche Bussteige vor, so dass die benötigte Infrastruktur vorhanden sei. Das Umsteigen sei durch die kurzen Wege einfach, sowohl zur S-Bahn als auch zu den anderen hier verkehrenden Buslinien (6, 10, 16 und 54), so die Vorlage.

Viertelstundentakt geplant

Der Fahrplanentwurf für den Busshuttle sieht die Abstimmung auf die S-Bahnen von und nach Weil am Rhein beziehungsweise Basel vor – geplant ist ein Viertelstundentakt zum ZKL. Ob es darüber hinaus eine direkte Anbindung aus Richtung Steinen, Rheinfeldern, dem Kleinen Wiesental oder Kandertal gibt, werde in der weiteren Abstimmung mit dem Landratsamt geklärt.