

Reaktivierungspotential

1. Wiederaufbau der Strecke Weil-Leopoldshöhe via Palmrain - Huningue - St.Louis - mit Weiterführung bis zum EAP

- Historische Gleise liegen noch beidseits des Rheins. Sie werden als Industriegleise bzw. als Hafenbahn genutzt.
 - Erforderlich: Neubau einer eingleisigen Eisenbahnbrücke parallel der bestehenden Palmrain-Straßenbrücke.
- Damit entsteht eine direkte Anbindung des DB-Netzes an den EAP und das gesamte französische Bahnnetz, was im Störfall auch eine Umfahrung der Rheintalstrecke ermöglicht. Diese Strecke könnte in Verlängerung der Hochrheinbahn vom Basel Bad.Bf. bis Weil-am Rhein als **S2** weiterentwickelt werden.

2. Reaktivierung der Kandertalbahn als Regio-S-Bahn der Linie S5 zwischen Haltingen via Binzen bis nach Kandern

- erfordert lediglich - nach Abriss des Bf.-Gebäudes in Haltingen - eine Weiterführung des bestehenden Gleises mit Anschluß an das östlichste Gleis (Gleis 1) nach Weil am Rhein.
- Der Einbau von sehr teuren Weichen zur Kreuzung der NBS könnte damit entfallen.

Damit wird eine direkte S5-Verbindung aus dem Wiesental (z.B. Schopfheim) - inklusive dem geplanten Zentralklinikum - bis nach Kandern ermöglicht.

In Weil-Leopoldshöhe besteht bereits eine Umsteige-Plattform auf die Regionalbahn nach Basel, nach Freiburg und evtl. später nach Frankreich (EAP). Ausserdem kann hier mit der Tramlinie 8 bis nach Basel ins Zentrum gefahren werden.

3. Reaktivierung der Wehratalbahn von Schopfheim bis Brennet

Die von der DB stillgelegte Strecke könnte reaktiviert werden und eine wichtige Verbindung vom Hochrheintal ins Wiesental bilden und insbesondere bei einem Störfall auf der Hochrheinstrecke als Umfahrung dienen. Ggf. könnte sie als **S5** von Säckingen über Schopfheim - Zentralklinikum - Lörrach - Weil - bis nach Kandern durchgebunden werden.

4. Alternative zum "Herzstück" in Basel

Effektiver und wesentlich kostengünstiger wäre in Basel (das sich durch ein ausgezeichnetes Tramnetz durch die Stadtmitte auszeichnet) die Schaffung eines hochleistungsfähigen **Eisenbahnringes**.

Ansätze zu diesem Ring bestehen schon zu dreiviertel. Lediglich im Norden zwischen Bad. Bf. und dem Bahnhof St. Johann müsste eine neue Verbindung geschaffen werden - analog zur Autobahn-Nordtangente - mit Eisenbahnbrücke über oder Tunnel unter dem Rhein.

Auch könnte die historische Eisenbahn-Trasse zwischen St. Johann und dem Centralbahnhof in der Boulevoir-Achse - Kannenfeldstr. - Spalenring - Steinenring - Viaduktstr. (über das Birsigtal) größtenteils als unterirdische Tunnelstrecke wieder aufgenommen werden.

Nebeneffekt:

Die jetzige Umfahrung im Graben des Moorgartenringes - vom Bf. St. Johann bis zum Centralbahnhof - könnte als städtebauliche Barriere entfallen bzw. könnte mit umweltfreundlicher Überdeckung als **westlicher Autobahnringeschluß**

umgenutzt werden. Die jetzt geplante Entlastungsautobahn parallel zur bestehenden Ostumfahrung könnte entfallen.

Dafür müsste die Autobahn von der Gellert-Verzweigung kommend die südliche Gleisanlage des Centralbahnhofs unterfahren.

Ergebnis:

Damit wären die dringendsten Verkehrsprobleme in Basel auf absehbarer Zeit hin gelöst.

5. Reaktivierung der Tramlinie 6 auf neuer Trasse in Lörrach

Dem Wunsch vieler Lörracher nach Verlängerung der Tramlinie 6 über den Riehener Zoll hinaus bis zur "Mobilitätsdrehscheibe" am Bahnhof LÖ-Stetten, dann in abgesetzter Trasse von der S5/S6 via Weilerstr., entlang des Gewerbekanales an den Berliner Platz, weiter entlang des Hochgestades im Grütt bis zum Bahnhof LÖ-Haagen wird jetzt Rechnung getragen. Das Projekt soll im Zuge eines IBA-Basel-Projektes durch eine Machbarkeitsstudie geprüft und als Zukunftsprojekt ernsthaft in Erwägung gezogen werden.