

Ein vertaktetes Netz mit durchlässigen Grenzen

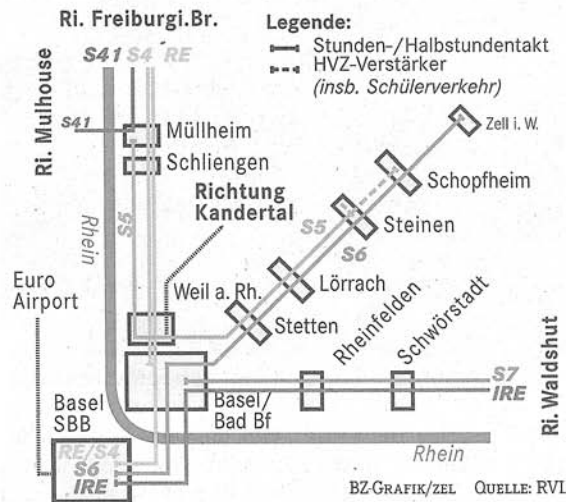
Die Regio-S-Bahn 2018 strebt zwischen Weil und Müllheim einen 15-Minuten-Takt und am Hochrhein einen 20-Minuten-Takt an

LÖRRACH (alb). Nachfragegerecht, vertaktet und ausreichend dimensioniert: Das sind drei zentrale Kriterien, die das Land und die Kreise Lörrach und Waldshut in der Lörracher/Waldshuter Erklärung für die weitere Entwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs definiert haben. Regio-S-Bahn 2018 ist das Konzept überschrieben und umgesetzt werden soll es mit der Neuvergabe der Strecken, die bis 2016 für alle Linien im deutschen Netz geplant ist – also sowohl für die von DB Regio bedienten Strecken am Hoch- und am Oberrhein wie auch für die derzeit in Regie der SBB liegenden zwischen Basel und Zell (S6) beziehungsweise Weil und Steinen (S5).

Konkret soll das Angebot im Kreis Lörrach und dem Raum Basel in Stufen nach-

gerüstet werden. In der ersten Phase, deren Umsetzung mit Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels und der zweiten Rheinbrücke in Basel, die derzeit gebaut wird, bis 2013 anvisiert wird, werden vor allem existierende Linien verdichtet. So sollen auf der Oberrheinstraße die Regionalbahnen (RE) zwischen Freiburg und Basel dann stündlich fahren und wieder durchgängig bis zum Bahnhof SBB. Ebenfalls im Stundentakt verkehren soll eine S-Bahn zwischen Freiburg und dem Badischen Bahnhof in Basel (S4). Darüber hinaus ist die Verlängerung der heutigen, zwischen Weil und Steinen pendelnden S5 bis Müllheim angedacht. In der Kombination von RE, S4 und S5 ergebe das zwischen Weil und Müllheim einen 15-Minuten-Takt, was nicht nur Gemeinden wie Bad Bellingen ein Anliegen ist, wie dessen Bürgermeister Christoph Hoffmann bei

Regio-S-Bahn 2018



BZ-GRAFIK/ZEL QUELLE: RVL

Winterthur, was Waldshut – vergleichbar wie Müllheim – zu einer regionalen Drehscheibe machen würde und in der Summe zwischen Basel und der Kreisstadt einen 20-Minuten-Takt schaffen würde.

Zusätzliche Optionen eröffnet dann ein weiterer Ausbau der Infrastruktur, etwa das Herzstück, ein Tunnelstück zwischen dem Badischen und dem Bahnhof SBB, das nach derzeitigen Plänen von 2025 an verfügbar sein soll. Dann könnten zum Beispiel auch die S7 oder die S4 zum Bahnhof SBB und gegebenenfalls weiter zu einem EAP-Bahnhof verlängert werden. Eine weitere Dimension schließlich würde die Reaktivierung und Einbindung alter Strecken eröffnen; im Kreis Lörrach

geht's da vor allem um die Kandertalbahn – wobei hier zunächst geprüft wird, ob diese Projekte volkswirtschaftlich überhaupt Sinn ergeben. Am politischen Willen, den Nahverkehr großzügig auszubauen jedenfalls fehlt es nicht. „Wir sind auf durchlässige Grenzen angewiesen und da gehört der öffentliche Nahverkehr dazu“, bot zum Beispiel Basels Regierungsrat Hans-Peter Wessels bei der Unterzeichnung der Lörrach/Waldshuter Erklärung Unterstützung an – zumindest moralisch. der Unterzeichnung der Lörrach/Waldshuter Erklärung sagte, sondern Müllheim zu einem regionalen Knotenpunkt machen: Denn dort träfe die S 5 auf die an-

gedachte S-Bahn zwischen Freiburg und Mulhouse (S 41).

Ähnliches skizziert die Erklärung für die Hochrheinstrecke; wobei hier das einen oder andere noch an der Elektrifizierung hängt: Konkret soll der Interregio zwischen Singen und Basel stündlich verkehren (bis 22) und in den Bahnhof SBB durchgebunden werden. Im S-Bahn-Bereich wird zwischen dem Badischen Bahnhof und Waldshut-Tiengen zudem ein 30-Minuten-Takt angestrebt (S 7) sowie dessen Aufspaltung in einem Ast Richtung Singen und einen Richtung