

Verkehr

Lörrach will den S-Bahn-Halt beim Zentralklinikum neu verhandeln



Von Willi Adam

Fr, 23. April 2021 um 18:02 Uhr

Lörrach | 2 

BZ-Plus | Wann gibt es beim neuen Zentralklinikum eine S-Bahn-Haltestelle? In der Diskussion zeichnet sich eine Wende ab: "Lörrach darf nicht allein gelassen werden", appellierte OB Lutz an die Region.



Lörrach drängt auf einen rechtzeitigen Schienenanschluss des Zentralklinikums. Foto: Jonas Hirt

In der Diskussion über die S-Bahn-Station beim Zentralklinikum zeichnet sich eine Wende ab. Für eine Zurückstellung der Schienenanbindung bis zum Ausbau der Wiesentalbahn und die Einrichtung eines Shuttle-Busses für zehn Jahre, also bis 2035, gibt es in Lörrach kaum eine Mehrheit. Deswegen möchte die Stadt nun noch einmal eine Initiative für eine S-Bahn-Anbindung starten, die mit der Klinik und unabhängig von weiteren zweigleisigen Abschnitten fertig wird. "Lörrach darf nicht allein gelassen werden", appellierte OB Lutz an die Region.

Die neue Marschrichtung ist bisher noch nicht in einen Beschluss gefasst. Doch bei der neuerlichen Vorberatung des Themas im Hauptausschuss des Lörracher Gemeinderats zeichnete sich diese Linie als klare Übereinkunft zwischen den Fraktionen und Oberbürgermeister Jörg Lutz ab. Demnach möchte die Stadt notfalls durch Vertagung des eigentlich zur Debatte stehenden Beschlusses zur Einrichtung des Pendelbusverkehrs mehr Zeit für Nachverhandlungen in Sachen Bahnanschluss gewinnen. Es müsse möglich sein, notfalls auch durch Sondergenehmigungen den Verkehr auf der

Wiesentalbahn so zu organisieren, dass auch auf eingleisiger Strecke ein Haltepunkt beim künftigen Kreiskrankenhaus eingerichtet werden kann.

Rückblick: Zentralklinikum Lörrach soll erst 2035 einen S-Bahn-Halt bekommen

Dieser müsse mit dem Klinikum 2025 oder nur mit einem geringen zeitlichen Versatz fertig werden – und zwar ohne dafür stark frequentierte Haltestellen in Lörrach zu opfern. Dessen ungeachtet sollen dann die zweigleisigen Abschnitte auf der Wiesentalbahn gebaut werden. Dies könne bis 2035 erfolgen, damit dann der Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach sowie der S-Bahn-Halt bei der Klinik im Endausbau umgesetzt werden könne. Ein solches Szenario entwarf in der Sitzung des Hauptausschusses der SPD-Stadtrat Günter Schlecht, der auch Ortsvorsteher des unmittelbar in der Nachbarschaft zur Klinik liegenden Ortsteils Hauingen und von Hause aus Lokführer ist.

Notfalls mit Sondergenehmigungen

Bei seiner Argumentation geht er von einer Verkürzung der Wendezeiten an den Endbahnhöfen aus. Auch eine Verschiebung von Abfahrtszeiten müsse untersucht werden. Dadurch würden sich auch im jetzigen Ausbaustand der Strecke Spielräume ergeben. Notfalls müssten wegen der besonderen Dringlichkeit Sondergenehmigungen erteilt werden, so Schlecht. Innerhalb von vier Jahren sollte es möglich sein, Lösungen zu finden. "Es geht um 30 Sekunden Reisezeit", so Schlecht. Wenn unter solchen Bedingungen um 2025 eine S-Bahn-Station an der Klinik in Betrieb gehen könne, dürfe man auch nicht von einem Provisorium sprechen. Dies sei dann der geforderte Klinik-Halt unter den Bedingungen des jetzigen Ausbaustands. Später komme dann das zweite Gleis hinzu, so Schlecht.

Auch die grüne Stadt- und Kreisrätin Margarete Kurfeß drängt auf nochmaliges Verhandeln. **Sie erinnerte an den Besuch von Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) an der Klinikbaustelle.** Damals sei es für alle Beteiligten nicht zu verstehen gewesen, weshalb innerhalb von fünf Jahren eine ganze Großklinik, aber kein S-Bahn-Halt an der direkt daran vorbeiführenden Strecke gebaut werden könne.

"Lörrach darf nicht allein gelassen werden."

Oberbürgermeister Jörg Lutz

Ohne Abstimmung kam der Ausschuss überein, in diesem Sinn den Oberbürgermeister mit neuen Verhandlungen zu beauftragen. Die Sitzung des Gemeinderats, in der die Lörracher Position abschließend festgelegt werden muss, findet kommende Woche statt.

Oberbürgermeister Jörg Lutz fordert für eine weitere Verhandlungsrunde die Unterstützung der ganzen Region ein. Die Klinik sei keine rein städtische Einrichtung und der S-Bahn-Halt auch nicht, erklärte Lutz. Es liege im Interesse des gesamten Landkreises, möglichst schnell den Bahnanschluss zu erhalten. Margarete Kurfeß sagte, beim Kreis sei die Stadt der Buhmann. Aber es könne nicht sein, dass die ganzen Lasten an Lörrach hängen bleiben.

Auch die S5 soll bis zur Klinik fahren

Festgelegt ist allerdings, dass die Stadt für den Betrieb eines Shuttle-Busses aufkommt, sofern das Klinikum vor dem Bahnanschluss fertig wird. Diese Zusage wurde jedoch schon im Standortwettbewerb gegeben. Seinerzeit galt aber noch die allgemeine Einschätzung, mit dem Verzicht auf eine weitere Station am Zoll in Lörrach-Stetten seien die Voraussetzung für den Klinik-Halt gegeben. Seit dem vergangenen Jahr ist jedoch auf der Grundlage von zwei Gutachten abzusehen, dass sowohl für die Station an der neuen Klinik als auch für den Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach der Bau von drei weiteren zweigleisigen Abschnitten nötig sein wird (Riehen-Stetten, Lörrach-Schwarzwaldstraße bis Zentralklinikum sowie Schopfheim-West bis Schopfheim).

Wegen dieser Voraussetzung kommt das Jahr 2035 als möglicher Zeitpunkt für die Inbetriebnahme der Haltestelle am Klinikum in Frage. Würde die Stadt Lörrach von der geplanten Klinikeröffnung **2025 bis 2035 den Shuttle-Bus bezahlen**

müssen, würde sich dies voraussichtlich auf 2,5 Millionen Euro summieren. Nach der bisherigen Beschlussvorlage würde die Stadtverwaltung dies aber eher akzeptieren, als für eine provisorische Klinikhaltestelle auf den stark frequentierten S-Bahn-Halt Lörrach-Schwarzwaldstraße zu verzichten. Außerdem ist sich Lörrach mit der Nachbarstadt Weil am Rhein einig, dass die Klinik auch mit der S5 erreichbar sein muss.

Ressort: [Lörrach](#)

Dossier: [Zentralklinikum Kreis Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Sa, 24. April 2021:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Lörrach will neu verhandeln](#)

Kommentare (2)

Damit Sie Artikel auf badische-zeitung.de kommentieren können, müssen Sie sich bitte einmalig bei "Meine BZ" registrieren. Bitte beachten Sie [unsere Diskussionsregeln](#), [die Netiquette](#).

Hannes Fischer

🗨 5954 seit 24. Jan 2013

Ist das so schwierig?

In Zell ein 2.ter Bahnsteig und in Schopfheim die 2-Gleisigkeit in richtung Gündenheim wiederherstellen, fertig.

Dann noch einen Triebwagen mehr und so funktioniert der schnelle Umlauf, weil die Wendezeit in Zell entfallen kann und in Schopfheim nicht mehr das Einlaufen des Gegenzugs abgewartet werden muss. Bringt 2...3 Minuten und der Haltepunkt Klinikum geht, das ist doch als Provisorium gar nicht schlecht?

23. Apr 2021 - 19:38 Uhr

Melden

Norbert Riegler

🗨 3374 seit 17. Apr 2018

Ja, vor 100-150 Jahren wäre das eine Sache von ein paar Monaten gewesen. Heute dauert schon das Planfeststellungsverfahren für eine Bahnsteigverlängerung um ein paar Meter mehrere Jahre, weil vom Anglerverein über das erzbischöfliche Ordinariat bis zur Zolldirektion alle möglichen Behörden und Interessenverbände beteiligt werden müssen und dann noch jeder Einwendungen machen und schließlich gegen den Beschluss klagen kann. Das ist jetzt nur ganz wenig übertrieben.

Mit dem zweiten Bahnsteiggleis in Zell (früher gab es dort sogar vier Gleise - ohne die des »Todtnauerli« - aber nur eines hatte einen Bahnsteig) könnte man die Wendezeit auf etwa eine Minute reduzieren (so lange wie es dauert, eine Weiche umzustellen und die Fahrstraße für die Ausfahrt einzustellen), das würde schon helfen und wäre weniger stressig für die Triebfahrzeugführer. Das bringt damit sogar mehr als zwei bis drei Minuten, nämlich sechs bis sieben Minuten (ausgehend von der jetzigen Wendezeit von acht Minuten). Die Fläche für ein zweites Gleis wurde - o Wunder! - sogar freigehalten und es existiert auch schon eine Art Bahnsteig, den man nur verlängern und auf die richtige Höhe bringen müsste. Die erforderliche Weiche könnte direkt vor dem Bahnübergang (vom Streckenende aus gesehen) platziert werden, auch das wäre kein Problem. Und das zweite Gleis bis Schopfheim West (Gündenheim) ist auch schon vorgesehen für den künftigen Viertelstundentakt, aber da wird es schon schwieriger wegen der Anwohner. Ein zweites Streckengleis gab es dort nämlich noch nicht, nur ein Anschlussgleis, das unmittelbar nach dem Bahnübergang Käppelemattweg nach Norden abzog. Die Trasse ist aber bis dahin noch frei. Ich frage mich aber, warum man es nicht gleich bis Maulburg verlängern will, das würde nicht viel mehr kosten, vorausgesetzt dass unter der Überführung der B 317 genügend Platz ist. In Maulburg gibt es sogar noch den zweiten Bahnsteig, den man nur auf 55 cm erhöhen müsste. Selbst die Lampen stehen noch, wenn sie nicht gerade kürzlich entfernt wurden. Für die Fahrplanstabilität wäre das auf jeden Fall besser.

Ich würde das auch nicht als Provisorium bezeichnen, denn ein Provisorium wird später ersetzt oder entfernt

(wenn es auch manchmal ewig dauert, wie beim »Bahnhofsgebäude« in Zell). Das wäre einfach eine teilweise vorgezogene Ausbaumaßnahme. Die Zugkreuzung in Schopfheim würde sich in Richtung Maulburg verschieben und in Zell müssten die Züge etwa zwei Minuten früher abfahren. In Stetten würde es knapp werden, aber das würde allenfalls eine Verschiebung der Fahrzeiten von S5 und/oder S6 um ein bis zwei Minuten erfordern. So wie ich das sehe, würde am Klinikum vorerst sogar ein Gleis reichen.

Die Wendezeit von acht Minuten in Zell ist schon sehr knapp bemessen. Man müsste dort einen zweiten Triebfahrzeugführer stationieren, der den ankommenden Zug übernimmt, so wie es auch bei den ICEs an Kopfbahnhöfen wie Frankfurt Hbf gemacht wird. Der könnte dann nach dem Fahrgastwechsel sofort losfahren, wenn die Schranken am dortigen Bahnübergang solange geschlossen bleiben. Aber ganz ohne Ausbau in Schopfheim wird das eine wacklige Angelegenheit und es ist zu befürchten, dass dann Zustände wie bei der Breisgau-S-Bahn herrschen werden. Bisher ist die S-Bahn im Wiesental ja meistens pünktlich, aber das kann sich dann schnell ändern.

23. Apr 2021 - 21:05 Uhr

Melden