Untersuchungen zur Reaktivierungs-möglichkeiten der Wehratalbahn

Im Auftrag der Kommunen und Landkreise entlang der Wehratalbahn

Oktober 2005

Ulrich Grosse
Nahverkehrsberater
Weilerhalde 50/1
72070 Tübingen

Inhaltsverzeichnis

1	Geschichtlicher Rückblick und aktuelle Entwicklungen bei den „Strategischen Bahnlinien“ zwischen Weil am Rhein und Immendingen	3
2	Grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrmittelwahl	11
2.1	Verfügbarkeit	12
2.2	Schnelligkeit	15
2.3	Preiswürdigkeit	17
2.4	Komfort	18
2.5	Verlässlichkeit	20
2.6	Markterfordernisse	21
3.	Betriebskonzepte für die Wehratalbahn	23
3.1	Verlängerung der S 6 ins Wehratal durch Flügelzugbildung	25
3.1.1	Flügelzug S 6 nur bis Wehr (Baden)	27
3.1.2	Flügelzug S 6 bis Bad Säckingen	31
3.2	Verlängerung der S 5 von Weil am Rhein über Steinen ins Wehratal	34
3.2.1	Verlängerung der S 5 von Weil am Rhein bis Wehr (Baden)	34
3.2.2	Durchbindung der S 5 bis Bad Säckingen	35
3.3	Umsteigeverbindung in Schopfheim auf die S 6	36
3.3.1	Diesel-Shuttle Schopfheim – Wehr (Baden)	37
3.3.2	Diesel-Shuttle Schopfheim – Wehr (Baden) – Bad Säckingen	37
3.4	Diesel-Shuttle im Abschnitt Bad Säckingen – Wehr (Baden)	38
3.5	Güterverkehr	39
4	Notwendige Infrastruktur	39
5	Potentiale	43
6	Fazit	45

1. Geschichtlicher Rückblick und aktuelle Entwicklungen bei den „Strategischen Bahnlinien“ zwischen Weil am Rhein und Immendingen

Die Anbindung der Stadt Wehr an das Eisenbahnnetz hat eine 150 Jahre zurückreichende Problematik. Mit Inbetriebnahme der Hochrheinstrecke von Basel nach Säckingen am 04.02.1856 erhielt die damals ca. 3.000 Einwohner umfassende Gemeinde Wehr in Brennet einen Anschluss an die Eisenbahn und konnte ab dem 07.06.1862 mit dem Bau der Wiesentalbahn auch über Schopfheim erreicht werden. Dies waren für die Stadt Wehr zwar in der Nähe liegende erreichbare Anschlüsse, das industriereiche Tal aber, insbesondere Wehr, blieb ohne direkten Eisenbahnanschluss.

Bis 1885 hatten sich namhafte Firmen der Textil- und Papierindustrie in Wehr und im Wehratal etabliert, die nach einem direkten Bahnanschluss verlangten. Bereits 1874 hatte die Gemeinde Wehr die Initiative ergriffen und lud am 17.01.1874 die Gemeinden der Umgebung zur Erörterung der Frage eines Bahnbaus Schopfheim – Wehr - Brennet ein. Es wurde für einen entsprechenden Bahnbau eine Petition verfasst, der sich auch Schopfheim anschloss. Jedoch war diesen Bemühungen durch alle Instanzen kein Erfolg beschieden, da man in Karlsruhe finanzielle Bedenken an der Rentabilität einer derartigen Eisenbahn hatte[1].

Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 hatte das Deutsche Reich erkannt, dass zur Durchführung von Truppentransporten der Bau dreier das schweizerische Hoheitsgebiet umgehender Strecken vorteilhaft wäre:

- Weil am Rhein nach Lörrach (6,3 km)
- Schopfheim nach Wehr (Umgehung von Basel im Zuge der Verbindung der Rheintalstrecke mit der Hochrheinbahn; 19,7 km)
- Waldshut nach Immendingen (Umgehung des Kantons Schaffhausen im Zuge der Verbindung von Hochrheinbahn und Schwarzwaldbahn; 65,0 km)

[1] Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahn am Hochrhein, Bd. 3 Die Strategischen Bahnen in Südbaden, S. 72

Mit einer Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reich und dem Großherzogtum Baden vom 10. August 1887 kam es dann zum Bau dieser drei Umgehungsstrecken, die gemeinsam am 20. Mai 1890, also nach nur 3 Jahren Bauzeit, eröffnet wurden und als „Strategische Bahnen in Südbaden“ in die Eisenbahngeschichte eingegangen sind[2].

Aus militärischen Gründen wurden alle drei Bahnen relativ aufwändig trassiert, um jederzeit schwere Militärtransporte über sie abwickeln zu können, d.h. die Strecken wurden mit geringen maximalen Steigungen trassiert und die Tunnels durchweg für eine eventuell erforderliche Zweigleisigkeit ausgebrochen. Die Kosten für diese aufwändigen Bauten und die damit verbundenen hohen Betriebsführungskosten sowie die bei späten Bahnerschließungen allgemein zu beobachtenden doch eher nur dünnen Besiedelungsdichten, vielfach ohne ausreichende industrielle Grundlagen, waren mit ein Grund dafür, dass sich die Deutsche Bundesbahn vergleichsweise frühzeitig von einigen dieser Strecken getrennt hat.

Mit der Elektrifizierung der Wiesentalbahn am 13.09.1913[3] wurde zugleich auch die Strecke Schopfheim – Wehr (Baden) – Bad Säckingen elektrifiziert, während die Verbindungsbahn von Weil am Rhein nach Lörrach erst zum 18.05.1952 mit einem Fahrdraht versehen wurde.

Die Bahnlinie Schopfheim – Wehr (Baden) – Bad Säckingen wurde am 23.05.1971 für den Personenverkehr komplett stillgelegt und ihre Beförderungsaufgaben der parallel eingerichteten Bahnbuslinie 7335 Schopfheim – Wehr (Baden) – Bad Säckingen übertragen. Der Güterverkehr wurde bereits kurz darauf zum 01.08.1971 im Abschnitt Schopfheim – Wehr (Baden) eingestellt, während im Abschnitt Wehr (Baden) – Bad Säckingen der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Errichtung der Doppelspur auf der Hochrheinstrecke zwischen Basel Bad Bf und Waldshut bis zum 10.07.1987 aufrechterhalten blieb. Danach war der Streckenabschnitt Wehr (Baden) – Anschlussstelle Wallbach noch bis zum 01.09.1990 fahrplanmäßig außer Betrieb, da zwischen Bad Säckingen und der Anschlussstelle Wallbach kein Güterverkehr mehr stattfinden konnte. So also wurde der Abschnitt Wehr (Baden) – Bad Säckingen fast genau 100 Jahre lang von Zügen befahren. Seit diesem Zeitpunkt ruht der Gesamtbetrieb auf der Weh-

[2] Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahnen am Hochrhein, Band 3: Die Strategischen Bahnen in Südbaden, S. 7.
[3] Alle Zeitangaben stammen aus: Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahnen am Hochrhein, Bd. 3 Die strategischen Eisenbahnen in Südbaden, Seite 378f

ratalbahn. Die Elektrifizierung wurde vollständig zurückgebaut und die Gleise und Brücken wurden teilweise abgetragen, die eigentliche Trasse hingegen ist noch vorhanden bzw. es wurde bei Straßenbaumaßnahmen im Zuge der Ortsumfahrung der B 518 darauf geachtet, dass die Trasse ggf. wiederhergestellt werden könnte.

Die Bahnlinie zwischen Weil am Rhein und Lörrach wurde hingegen nie dauerhaft unterbrochen. Dank ihrer Integration als S 5 in das Netz der Regio–S-Bahn Basel verkehren heute in dichtem 30–Minuten-Takt S-Bahnen zwischen 6 und 24 Uhr. Ferner wurden im Rahmen des Regio–S–Bahn-Konzepts mehrere neue Stationen (Weil am Rhein Gartenstadt, Weil am Rhein Pfädlistraße, Lörrach-Stetten Dammstraße, Lörrach Schillerstraße) erstellt, so dass sich diese Strecke heute so attraktiv wie nie zuvor darstellt und sich großer Nachfrage erfreut. Zwischen Steinen und Lörrach-Stetten ergänzen sich S 5 und S 6 sogar zu einem selbst für Verdichtungsräume nur selten vorhandenen 15-Minuten-Takt, der als Hauptachse die Stadt Lörrach wie eine Straßenbahn in Ost-West-Richtung durchmisst.

Die dritte strategische Bahnlinie, die Wutachtalbahn zwischen Waldshut und Immendingen, genauer gesagt zwischen Oberlauchringen und Hintschingen (bei Immendingen) hatte zunächst ein vergleichbares Schicksal wie die Wehratalbahn erlitten. Bereits zum 22. Mai 1955 stellte die Deutsche Bundesbahn den Gesamtverkehr im dünn besiedelten Mittelabschnitt Lausheim-Blumegg – Zollhaus-Blumberg ein. Am 28. Mai 1967 folgte dann die Einstellung des Personenverkehrs im östlichen Abschnitt Zollhaus-Blumberg – Hintschingen, am 26. September 1971 im westlichen Abschnitt Oberlauchringen – Lausheim-Blumegg, womit auf der Gesamtstrecke kein Personenverkehr mehr betrieben wurde. Zum 30. Mai 1976 wurde auch der Güterverkehr im Mittelabschnitt Weizen – Zollhaus-Blumberg aufgegeben, nicht zuletzt deshalb, um juristisch den Weg für die geplante Museumseisenbahn Wutachtal („Sauschwänzlebahn“) frei zu machen[4] .

Die Stadt Blumberg wurde Betreiber der Museumsbahn und übernahm schließlich im Jahr 1988 die Infrastruktur im Mittelabschnitt Weizen – Zollhaus-Blumberg von der Deutschen Bundesbahn zum symbolischen Preis von 1.- DM und unterhält seither die Strecke auf eigene Rechnung und betreibt höchst erfolgreich einen Museumsverkehr mit Dampfzügen während der Sommersaison. Die Nachfrage liegt bei weit über

[4] Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahn am Hochrhein, Band 3: Die Strategischen Bahnen in Südbaden, Seite 215.

100.000 Fahrgästen pro Saison und die Strecke ist als nationales Kulturdenkmal (vergleichbar dem Kölner Dom) klassifiziert.

Nachdem die Deutsche Bundesbahn den Güterverkehr auf den Abschnitten Oberlauchringen – Weizen und Zollhaus-Blumberg – Hintschingen eingestellt hatte, wurden die beiden Teilstrecken ebenfalls von der Stadt Blumberg übernommen, um den Museumsverkehr, der auch von durchlaufenden Zügen aus der Schweiz gerne befahren wird, weiterhin beidseitig nutzen zu können.

Im Abschnitt Zollhaus-Blumberg – Hintschingen gelang es zum 12. Dezember 2004, den regulären Personenzugverkehr 37 Jahre(!) nach seiner Stilllegung wieder in Betrieb zu nehmen. Die Strecke wurde als Baustein des Ringzug-Systems der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg reaktiviert und verfügt seither über durchgehende Züge von Zollhaus-Blumberg über Immendingen nach Tuttlingen – Rottweil (hier mit ICE-Anschluss von/nach Stuttgart) und weiter über Trossingen – Schwenningen – Villingen - Donaueschingen bis nach Hüfingen – Bräunlingen, wo mit der Strecke Hüfingen – Bräunlingen eine ebenfalls nach über 31 Jahren ohne Personenverkehr befindliche Strecke wieder in Betrieb genommen wurde.

Die beiden reaktivierten Strecken laufen erfolgreich. Die Fahrgastfrequenzen etwa der Strecke Zollhaus-Blumberg – Leipferdingen – Hintschingen erreichen Werte von nahezu 1.000 Fahrgästen pro Tag, was mehr sind, als in vergangenen Jahrzehnten dort aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte jemals befördert worden waren. Dazu wird im Abschnitt zwischen Leipferdingen und Rottweil an Werktagen ein stündliches Angebot unterbreitet und am Wochenende ein zweistündlicher Grundtakt gefahren, also eine bessere Bedienung angeboten, als es die Strecke in ihrer über 100-jährigen Geschichte jemals gesehen hatte. Eine der Ursachen für die gute Auslastung liegt in der konsequenten Vermeidung von schienenparallelen Busverkehren und in den im Vergleich zum Bus deutlich höheren Reisegeschwindigkeiten und in einer Neuorganisation aller Schulzeiten entlang der Strecke, die vom Autor dieser Studie im Auftrag der Landkreise Tuttlingen und Schwarzwald-Baar-Kreis bzw. des Zweckverbands Ringzug durchgeführt wurde.

Im Abschnitt Leipferdingen – Zollhaus-Blumberg beschränkt sich das Verkehrsangebot wegen der Ausrichtung der Verkehrsströme entlang der B 27 hauptsächlich in Richtung

Donaueschingen auf die Anbindung der Museumseisenbahn und der Tagesrandlagen sowie auf den Freizeitverkehr am Wochenende.

Auch für den Abschnitt Oberlauchringen – Stühlingen – Weizen wurde Mitte der 90er-Jahre vom Autor dieser Studie im Auftrag des Landkreises Waldshut eine Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnlinie durchgeführt, wobei die erwarteten Fahrgastfrequenzen mit 3.000 Fahrgästen deutlich über denen des Ringzugbetriebs gelegen haben. Die Gebietskörperschaften (Landkreis und insbesondere die Gemeinden) sahen jedoch im Busverkehr die bessere Alternative und waren auch an einer Sicherung der Infrastruktur durch Übernahme der Strecke von der Deutschen Bahn AG nicht interessiert, so dass hier die Stadt Blumberg für zunächst 25 Jahre eingesprungen ist. Inzwischen betreibt die DB-Regio allerdings an Sonn- und Feiertagen während der Betriebszeiten der Museumsbahn einen Shuttleverkehr im Wutachtal mit den futuristisch aussehenden Regionalbahn-Triebwagen der Hochrheinstrecke, so dass zumindest am Sonntag an Verkehrstagen des „Sauschwänzles“ die komplette strategische Bahn zwischen Waldshut und Immendingen nach Jahrzehnten der Betriebsruhe wieder befahrbar ist. Um diese „Errungenschaft“ zu unterstreichen, wird ab dem kommenden Jahresfahrplan immerhin eine DB-Kursbuchtabelle 743 Rottweil – Tuttlingen – Blumberg - Waldshut erstellt, aus der sich interessierten Kunden die durchgängige Befahrbarkeit leicht erschließt.

Während mit dem Ringzug im Abschnitt Leipferdingen – Tuttlingen vorrangig der Ausbildungs- und Berufsverkehr angesprochen wird, liegt im Abschnitt Leipferdingen – Zollhaus-Blumberg die Betonung auf dem Freizeitverkehr. Seit dem 1. Mai 2005 verkehrt hier der Naturparkexpress mehrmals am Wochenende von Sigmaringen durchgehend bis Zollhaus-Blumberg und verbindet damit die beiden Naturparke Obere Donau und Südlicher Schwarzwald umweltfreundlich auf der Schiene miteinander.

Für das kommende Jahr 2006 hat die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württembergs, die NVBW, die für das gemäß dem Regionalisierungsgesetz und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg für den schienengebundenen Verkehr als Aufgabenträger fungierende Innenministerium beratend tätig ist, angekündigt, die touristische Achse entlang der Schwäbischen Alb über den Randen bis hinunter nach Waldshut mit einem umfassenden Marketingkonzept zu bewerben.

Ähnlich wie beim berühmten Glacier-Express zwischen St. Moritz und Zermatt, dem „langsamsten Schnellzug der Welt“, soll die Verbindung Ulm – Waldshut vermarktet werden. Während die Fahrt von Ulm zunächst mit dem Ulmer Spatz auf der Schwäbischen Albbahn über Blaubeuren - Schelklingen – Münsingen nach Kleinengstingen führt, einer ebenfalls nach Jahrzehnten ohne Schienenverkehr wieder reaktivierten Bahnlinie, dort dann an den Rad-Wander-Shuttle der Hohenzollerischen Landesbahn über Gammertingen nach Sigmaringen anbindet, wo wiederum Anschluss an den Naturparkexpress über Beuron – Tuttlingen – Immendingen nach Zollhaus-Blumberg besteht, von wo aus man wiederum mit dem Sauschwänzle und dem Wutachtalbahn-Shuttle der DB-Regio bis nach Waldshut auf verschlungenen Pfaden gelangt, kann man die Rückfahrt im modernen InterRegioExpress-Triebwagen von Waldshut umsteigefrei in knapp 2 1/2 Stunden über Singen – Radolfzell – Überlingen – Friedrichshafen –Ravensburg - Biberach nach Ulm antreten und auf einer einzigen Fahrt „Opas Eisenbahn“ und neuzeitlichen schnellen Regionalverkehr erleben, wobei der Familienausflug mit Tarifangeboten wie etwa dem Baden-Württemberg-Ticket auf gerade mal knapp 30.- € zuzüglich der Dampfstrecke des Sauschwänzles kommt.

Keine Frage, dass solchermaßen konzipierte Angebote bei der Kundschaft ankommen und obendrein den besuchten Regionen touristische Kundschaft bringen werden. Offensiv beworben werden dabei auch unsere südlichen Nachbarn. Man sagt ja, die Schweizer seien ein „bahnaffines“ Volk, denen das Verständnis für die Nutzung ihrer öffentlichen Verkehre quasi bereits in die Wiege gelegt worden wäre. So verwundert es überhaupt nicht, dass viele Verkehrskonzepte aus der Schweiz in unseren Raum diffundiert sind, seien es die Vorreiterrollen auf tariflichem Gebiet oder die Taktverkehre.

Die Strecke Bad Säckingen – Wehr (Baden) – Schopfheim liegt als einzige der strategischen Bahnen seit Jahrzehnten mehr oder weniger in der Vergessenheit. Über die Strecke ist eine Fülle von historischem Material zusammengetragen worden, das insbesondere auf den Seiten der Eisenbahnfreunde Wehratalbahn im Internet einzusehen ist. Initiativen, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen, sind jedoch merkwürdigerweise nicht auf die entsprechende Resonanz gestoßen, obgleich mit den nur knapp 20 km voneinander entfernten Städten Schopfheim, Wehr (Baden) und Bad Säckingen nahezu 50.000 Einwohner und damit fast eine Zehnerpotenz mehr als etwa im Raum Leipferdingen – Hintschingen zuhause sind und sowohl das Wehratal als auch das Wiesen- und Hochrheintal vergleichsweise stark industrialisiert sind.

Die in den Jahren 1984 bis 1987 zwischen dem Grenzacher Horn und Waldshut (damals noch bis auf den Abschnitt Murg – Laufenburg Ost) zur Steigerung der Leistungsfähigkeit errichtete Doppelspur führte auf der Hochrheinstrecke zur Einrichtung eines dichten Taktverkehrs zwischen Basel und Waldshut, wobei der Busverkehr auf dieser Strecke zugleich erheblich an Bedeutung verloren hat und im Bereich des Landkreises Lörrach nach dem Vorbild der Wiesentalbahn auch stark zurückgenommen wurde.

Die Verbindung zwischen Bad Säckingen und Schopfheim durch das Wehratal wurde zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Doppelspurigkeit der Hochrheinstrecke verstärkt durch auf die Schiene abgestimmte Buslinien bedient, zugleich der Raum St. Blasien - Todtmoos über die Linie 7320 mit Wehr (Baden) und Bad Säckingen besser verbunden, ebenso der Hotzenwald mit der Linie 7327 von Görwihl/Herrischried – Rickenbach über Bergalingen nach Wehr (Baden), wobei auch ein Bus bis Schopfheim durchgezogen wurden. Der Grund für diese Linienführungen liegt primär in den Bedürfnissen des Schülerverkehrs, wo etwa für die Waldorfschüler vom Hotzenwald eine direkte Verbindung zur Rudolf-Steiner-Schule in Schopfheim geschaffen wurde. An der seinerzeitigen Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Linienverkehr und der damit einhergehenden Umstrukturierung des Busnetzes hatte der Autor dieser Studie im Auftrag des Landkreises Waldshut gemeinsam mit der Südbadenbus GmbH SBG gearbeitet.

Eine Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung, wie sie bei den damaligen Arbeiten vom Autor dieser Studie angedacht wurde, war jedoch in den vergangenen 30 Jahren ernstlich nie Gegenstand von Planungen der öffentlichen Hand gewesen. Dazu mag auch beigetragen haben, dass einige Siedlungsflächen der Stadt Wehr (Zelg, Ochsenmatt, Fischbühl, Meierhof, Enkendorf, Hemmet) nur bedingt günstig zum Bahnhof Wehr liegen, allerdings auch nur bedingt günstig zur Linienführung der Buslinie 7335 zwischen Bad Säckingen und Schopfheim. So wurde in Ergänzung zum Regionalbus 7335 versuchsweise in Wehr ein Stadtbussystem eingerichtet, dessen zwischenzeitliche Aufgabe aber darauf hindeutet, dass es die in es gesetzten Erwartungen nicht erfüllen konnte.

Im Bereich des Wiesentals, also dem westlichen Endpunkt Schopfheim der Wehratalbahn, hat in den vergangenen Jahren der öffentliche Nahverkehr spürbar an Attraktivität gewonnen. Die Ursache liegt darin, dass die Konzeption des Verkehrs eindeutig der

Wiesentalbahn eine verkehrliche Rückgratfunktion zugewiesen hat und der ehedem umfangreiche schienenparallele Busverkehr der Linie 7300 Basel – Lörrach – Schopfheim – Zell – Feldberg – Titisee im Abschnitt Basel – Schopfheim praktisch vollständig aufgegeben wurde. Die entsprechenden Busleistungen wurden dafür allerdings in deutlich bessere Zubringersysteme, die konsequent auf die Wiesentalbahn ausgerichtet wurden, umgeschichtet. Die Brechung der ehemals durchgängigen Buslinien auf die Wiesentalbahn war aus Kundensicht möglich und erfolgreich, weil mit Einrichtung der Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL) als sog. Vollverbund vor inzwischen 10 Jahren beim Umstieg von Bus auf Bahn für den Kunden mit keinerlei tariflichen Nachteilen verbunden war.

Hinzu kam, dass die Einbeziehung der Wiesentalbahn als S 6 in das Regio-S-Bahn-Netz von Basel einen erheblichen Modernisierungsschub ausgelöst hat. In den vergangenen Jahren wurde die Strecke in infrastruktureller Hinsicht völlig neu konzipiert, der Betrieb wurde ausgeschrieben und in der Folge an den günstigsten Anbieter, die SBB GmbH, vergeben, die noch im Jahr 2005 ihren Vorlaufbetrieb mit konventionellen elektrischen Triebzügen auf die neuen Flirt-Triebwagen umstellen wird. Flirt ist dabei die Abkürzung für **f**linker, **l**eichter, **i**nnovativer **r**egionaler **T**riebwagen, was aussagen soll, dass es sich um ein sehr spurtstarkes, also schnelles Fahrzeug handelt, welches in besonderem Maße für die attraktive Bedienung eines schienengebundenen regionalen Nahverkehrs geeignet ist. Besonders hervorgehoben werden soll, dass dank optimaler Abstimmung der durchgängig neu erstellten Bahnsteige mit einer Höhe von 55 cm über der Schienenoberkante und den Flirt-Triebzügen ein ebenerdiger Zutritt in die Züge über einen nur wenig über einen Zentimeter betragenden Spalt selbst für Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe möglich ist. Auch die behindertengerechte Zuwegung sämtlicher Bahnsteige mit Rampen oder Aufzügen ist Merkmal der neuen Bahn, die alle Forderungen des Gleichstellungsgesetzes voll erfüllt. Auch bei den 46 Halten des weiter oben genannten Ringzug-Systems in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg spielt dieser Aspekt eine wesentliche Rolle.

Dies wird besonders deswegen betont, weil damit klar ist, dass eine heutige spurgebundene Bahn nur noch wenig mit „Opas“ Eisenbahn gemein hat und für die Nutzer voller Vorteile ist. Die Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Fahrgäste wird u. a. durch die Förderrichtlinien nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erreicht, indem nicht behindertengerechte Anlagen keine Aussicht auf Bezuschussung haben.

Man mag einwenden, dass es gar nicht so viele Behinderte geben mag, als dass sich derartige Investitionen rechtfertigen lassen. Zu bedenken ist aber, dass sie gleichermaßen Eltern mit Kinderwagen, älteren Mitbürgern oder Ausflüglern oder Pendlern mit Fahrrädern entgegenkommen. Weiter ermöglichen die ebenerdigen Zutritte in die Fahrzeuge einen sehr schnellen und bequemen Fahrgastwechsel, was alle Reisenden in Form kurzer Haltestellen-Aufenthaltszeiten positiv registrieren.

Endgültig vorbei sind daher die Zeiten, als der Stationsvorstand mit der roten Mütze nach einem kurzen „Schwätzchen“ mit dem Schaffner dem Zug freie Fahrt erteilte und so die Sekunden und Minuten verronnen sind. Im Zusammenhang mit einer Reaktivierung der Wehratalbahn muss man sich also grundsätzlich von den Vorstellungen einer Wiederherstellung ehemaliger Strukturen trennen. Diese wären mit Sicherheit nicht wirtschaftlich erfolgreich zu betreiben.

Wenn es darum geht, die Reaktivierung der Wehratalbahn anzugehen, so kann nach Überzeugung des Verfassers dieser Studie ausschließlich ein dem Wiesental oder dem Ringzug vergleichbarer modernisierter Bahnbetrieb die Grundlage bilden, denn es kommt entscheidend darauf an, dass die Kunden von alleine den Vorteil erkennen, den eine solche Bahnlinie ihnen im Vergleich zum straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr oder sogar der Benutzung des eigenen Fahrzeugs bietet.

2. Grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrsmittelwahl

Wer sich mit der Frage beschäftigt, mit welchem Verkehrsmittel Mobilitätsbedürfnisse erledigt werden, wird an den Möglichkeiten, die ein privates Fahrzeug bietet, nicht vorbei kommen, sofern die Kunden vom Alter und Gesundheitszustand her in der Lage sind, selbst Fahrzeuge lenken zu können, also wahlfreie Verkehrsteilnehmer sind. Nachstehend werden deswegen die Kriterien aufgelistet, die von wesentlicher Ursache für die subjektive Verkehrsmittelwahl sind.

2.1 Verfügbarkeit

Das eigene Auto bietet ein Maximum an Verfügbarkeit. Man kann es jederzeit und zu jedem Ort in Betrieb nehmen, ist also zeitlich und räumlich voll flexibel. Öffentliche Verkehre hingegen sind in der Regel an Fahrpläne gebunden, die nur in seltenen Fällen solche Dichten wie etwa der 15-Minuten-Takt zwischen Steinen und Lörrach-Stetten aufweisen. Außerdem ist Bahn- wie Buslinien gemein, dass es sich um Linien handelt, also „eindimensionale“ Strecken, während man mit dem eigenen Fahrzeug überall nach links oder rechts abbiegen kann und sich damit eine „zweidimensionale“ Fläche erschließen kann.

Verkehrsmittel, die nicht eine entsprechende Verfügbarkeit in zeitlicher und räumlicher Hinsicht aufweisen, haben nur wenige Chancen, stärker frequentiert zu werden. Man könnte sich nun fragen, ob sich da öffentliche Verkehre überhaupt für wahlfreie Verkehrsteilnehmer darstellen lassen. Diese Frage kann, sofern bestimmte Grundsätze beachtet werden, eindeutig mit „ja“ beantwortet werden, wie schon ein Blick in das Nachbarland Schweiz zeigt.

Dabei liegt es weniger daran, dass unsere Nachbarn nicht über eine eigene Automobilindustrie verfügen sondern daran, dass sie ihr öffentliches Verkehrssystem auf ein sehr hohes und intelligentes Niveau gebracht haben. Mit der Regio-S-Bahn diffundiert dieses System zunehmend auch in unseren Raum, wobei die konzeptionellen Grundideen, die mit dem Begriff eines integralen Taktfahrplans am treffendsten charakterisiert werden, aus der Schweiz kommend seit über 10 Jahren auch in Deutschland Fuß gefasst haben. So wurde von Schweizer Seite maßgeblich die Erarbeitung eines integralen Taktfahrplans für den Südwesten vorangetrieben, der inzwischen die planerische Grundlage fast sämtlicher Aktivitäten des Aufgabenträgers Land Baden-Württemberg im Schienenverkehr darstellt.

Wesensmerkmal des integralen Taktfahrplans ist, dass sich im Takt verkehrende Züge logischerweise immer zu gleichen Minutenzeiten an der gleichen Stelle im Takt begegnen. Liegt ein solcher Taktknoten in einem Bahnhof, z.B. in Schopfheim, so hat man mit einem vernünftig geplanten Verkehrsmittel aus Wehr (Baden), gleich ob es sich um einen Bus oder einen Zug handelt, dort immer gleichzeitig Anschlüsse in die Richtungen Zell oder Lörrach – Basel und umgekehrt kommt man aus beiden Richtungen zeit-

gleich in Schopfheim an, so könnte das Zubringerverkehrsmittel aus Wehr beide Richtungen zugleich optimal abnehmen und ohne große Wartezeit für den umsteigenden Fahrgast in Richtung Wehr bedienen. Ferner ermöglicht diese Konstruktion eines „Knotens“ in Schopfheim, dass das Zubringer-Verkehrsmittel nur kurz in Schopfheim steht, ehe es wieder zurückfahren kann, also selbst sehr wirtschaftlich eingesetzt werden kann.

Einen Bus oder einen Zug eines Verkehrsunternehmens muss man sich dabei wie eine Maschine eines Industriebetriebs vorstellen. Diese läuft auch nur dann wirtschaftlich, wenn sie nicht ständig steht, sondern insbesondere dann, wenn sie in großen Stückzahlen produzieren kann.

Aus diesem auf das regionale Beispiel in Schopfheim herunter gebrochenen Grundansatz lässt sich leicht erkennen, welche großen Synergien in integralen Taktsystemen für den Kunden wie auch für den Betreiber stecken. Deswegen wird an dieser Stelle allen Konzepten, die diesem Prinzip nicht folgen können oder wollen, eine klare Absage erteilt.

Getoppt wird die integrale Konzeption in Schopfheim dadurch, dass zur Zeit der Kreuzung der Wiesentalbahn in Schopfheim bei richtiger Planung nicht nur das Zubringerverkehrsmittel aus Wehr eintrifft sondern zum Beispiel auch der Bus aus Gersbach, Dossenbach, Rheinfelden oder Tegernau. Auf diese Art und Weise entstehen als Abfallprodukte gleichsam umsonst attraktive Verbindungen von Wehr z.B. nach Tegernau, von Gersbach nach Rheinfelden usw., die primär mit dem Knotensystem der Wiesentalbahn gar nichts zu tun haben. Kurz, es wird über dieses Grundprinzip eine flächenhafte Verfügbarkeit erzeugt.

Neben den Hauptverkehrsströmen können durch die flächenhafte Verfügbarkeit weitere kleinere Ströme quasi umsonst mitbedient werden, was zu einer allgemein besseren Auslastung und dadurch zu möglichen höheren Taktfrequenzen und damit zu weiter gesteigerter zeitlicher Attraktivität führt.

Bei der Planung von Verkehrssystemen kommt es also darauf an, ein attraktives System von „Knoten“ und sie verbindenden „Kanten“ zu definieren, wobei unter einer Kan-

te der zeitliche Abstand von Knoten, der der halben Taktfrequenz entspricht, zu verstehen ist.

Während der eigene Wagen im Prinzip immer verfügbar ist, vorausgesetzt, es liegt kein Reparaturbedürfnis vor, er ist betankt und die Fahrerlaubnis ist vorhanden, muss man sich beim öffentlichen Verkehr an Fahrpläne halten, die bestenfalls im Takt (Stundentakt, 30-Minuten-Takt oder in seltenen Fällen sogar noch dichter) verkehren. Man könnte nun meinen, die zeitliche Verfügbarkeit des Autos könnte damit gar nie erreicht werden. Dem ist aber nicht so. Wie Untersuchungen gezeigt haben, gibt es gar keine festen Anforderungen etwa an für ausreichend angesehene Taktabstände.

Will etwa jemand von Wehr nach Hamburg fahren, so wird er es schon für ausreichend empfinden, wenn er morgens, mittags, abends oder gar die Nacht durch eine Verbindung angeboten bekommt. Will er aber beispielsweise nach Freiburg fahren, so würden die gleichen Verbindungen schon als etwas dürftig empfunden, erst recht dann, wenn die Reise etwa nur nach Bad Säckingen ginge.

Im Ergebnis ist nämlich die erforderliche Taktdichte eine Funktion der Reisezeit: je weiter die Ziele auseinander liegen, desto geringer kann die Taktdichte sein, um immer noch als attraktiv wahrgenommen zu werden. Oder anders herum: je näher die Ziele beieinander liegen, desto dichter sollte der angebotene Takt sein, um entsprechende Wirkungen auf die Potentialausschöpfung erzielen zu können.

Die zeitliche Verfügbarkeit ist aber nicht nur hinsichtlich des Takts erforderlich. Es kommt auch entscheidend darauf an, dass die Tagesrandlagen mitbedient werden. Im Wiesental stimmt hier die Konzeption. Täglich bis nach Mitternacht, am Wochenende gar bis gegen 3 Uhr mit dem Nachtschwärmer, wird öffentlicher Verkehr angeboten. Kunden, die ihn für die Fahrt nach Lörrach, Basel oder den Zugang in den Fernverkehr nutzen, haben die Gewissheit, auch zu später Stunde noch sicher nach Hause zu gelangen.

Dies ist bei den Busverkehren, wie sie heutzutage für die Einwohner der Stadt Wehr angeboten werden, leider bei weitem nicht der Fall, wie an einem Beispiel gezeigt werden soll. Der letzte Bus, der am Abend Schopfheim in Richtung Wehr verlässt, startet um 22:00 Uhr in Schopfheim auf dem Bahnhofsvorplatz, während die S 6 aus Basel

um 22:14 Uhr erst eintrifft. Die Ankünfte um 23:14, 0:18 und der Nachtschwärmer um 2:47 Uhr werden ohnehin nicht mehr bedient. Wer also von Basel nach Wehr durch das Wiesental die letzte Verbindung nehmen möchte, muss in Basel bereits um 20:49 Uhr abfahren und dann in Schopfheim 46 Minuten auf den Bus nach Wehr warten.

Die Abfahrt um 22:00 Uhr in Wehr könnte ggf. mit Anschlüssen des Busses in Brennet auf die Hochrheinstrecke zu tun haben. Ein näheres Hinsehen zeigt jedoch, dass dieser Bus in Brennet nach aktuellem Fahrplan dort um 22:23 Uhr eintrifft, also just wenige Minuten, nachdem um 22:16 Uhr der Zug nach Rheinfelden – Basel abgefahren ist. Es sind Wartezeiten von 37 Minuten auf den nächsten Zug nach Basel und 60 Minuten auf den nächsten Zug nach Waldshut erforderlich, so dass sich aus Fahrgastsicht einem der Sinn für diese Fahrplangestaltung nur schwer erschließt. Vermutlich wird dieser Bus daher auch nicht sonderlich gut besetzt sein.

Wie aus diesen Ausführungen ersichtlich wird, muss deswegen eine reaktivierte Verbindung Schopfheim – Wehr (Baden) – Bad Säckingen zwingend diesem Anspruch guter Anschlüsse auch während der Tagesrandlagen genügen, sonst fährt sie an den Potentialen vorbei. Dabei wird klar, dass allerdings nicht nur in Schopfheim, sondern auch in Bad Säckingen oder an anderer Stelle, vielleicht sogar in Wehr (Baden), entsprechende Knotenbedürfnisse entstehen oder vom System her vorgezeichnet sind. Hierzu ist eine Konzeption zu entwickeln, die ihrer Verbindungsfunktion voll gerecht wird, was weiter unten geschehen wird.

2.2 Schnelligkeit

Ein weiteres ganz wesentliches Merkmal bei der Verkehrsmittelwahl ist die Schnelligkeit von Verkehrsmitteln in dem Sinne, dass langsame Verkehrsmittel ganz einfach weniger Chancen haben, von wahlfreien Verkehrsteilnehmern genutzt zu werden als schnelle. Allerdings soll hier nicht der Irrtum befruchtet werden, dass mit Schnelligkeit etwa die Höchstgeschwindigkeit gemeint wäre, wie das in so manchem Hochglanzprospekt der Automobilbranche beworben wird. Es geht darum, mittels der Schnelligkeit möglichst kurze Reisezeiten zu erreichen und diese bestehen beim öffentlichen Verkehr beispielsweise aus der Zeit, die für den Weg von der Wohnung zur Haltestelle benötigt wird, der Wartezeit auf das Verkehrsmittel, der Fahrt mit ihm und ggf. notwen-

diger weiterer Verkehrsmittel einschließlich der Umsteigezeiten sowie dem Weg von der Haltestelle zum Zielort, etwa der Schule oder Arbeitsstätte.

Es handelt sich also beim Begriff Schnelligkeit um die Optimierung einer ganzen Transportkette, weniger um die tatsächliche Höchstgeschwindigkeit eines Verkehrsmittels. Auch beim Individualverkehr schlagen die neben der Fahrtzeit notwendigen Zeiten für das Aufsuchen von Parkplätzen die Bedienung des Parkscheinautomaten, mögliche Verkehrsstaus usw. immer stärker zu Buche, so dass man auf vielen Strecken mit dem öffentlichen Verkehr inzwischen nicht wesentlich langsamer ist. Als regionales Beispiel soll hierfür etwa die Regionalexpresslinie Basel – Singen dienen, die die 113 km lange Strecke in 1:15 h einschließlich der Zwischenhalte zurücklegt. Diese Reisezeiten sind mit dem Pkw zu kaum einer Tages- oder Nachtzeit zu unterbieten, es sei denn, es werden mit Milliardenaufwand durchgängige Autobahnen erstellt.

Die Reisezeiten öffentlicher Verkehrssysteme geraten insbesondere dann zu lang, wenn die für das notwendige Umsteigen erforderlichen Zeiten nicht optimiert sind. Damit ist gemeint, wenn echte Wartezeiten entstehen, um Anschlüsse zu erhalten. Die Konzeption der Verkehre muss also so erfolgen, dass die Anschlüsse nahtlos, jedoch zuverlässig, gegeben sind. Auch ist dies wieder ein sehr starkes Argument für integrale Verkehrskonzepte, die auf kürzeste Anschlusszeiten ausgerichtet sind. Würde man die Wehratalbahn reaktivieren und in Schopfheim oder in Bad Säckingen wie früher gemütliche Übergangszeiten auf die anschließenden Zugsysteme oder Buslinien vorsehen, so wäre wohl kaum mit einer durchgreifenden Wirkung auf die Nachfrage zu rechnen.

Wie oben ausgeführt, geht es um die Optimierung einer Transportkette in zeitlicher Hinsicht. Diese verläuft dann am erfolgreichsten, wenn ein dichtes Haltestellennetz für kürzeste Zugangszeiten sorgt. Das Beispiel der S 5 zwischen Steinen und Weil am Rhein zeigt, dass schnelle Verbindungen über 14 Kilometer Entfernung trotz oder gerade wegen der 10 Zwischenhaltestellen machbar sind. Lange Zuwegungen, möglicherweise noch unattraktiv vom Ausbauzustand oder der Beleuchtung, sind wenig geeignet, verstärkt genutzt zu werden.

Hingewiesen werden soll in diesem Zusammenhang darauf, dass die Kombination Fahrrad und Bahn bei Entfernungen von über 500 Meter bis zur nächsten Bahnhaltestelle erheblich an Bedeutung gewinnt. An den Haltestellen neuzeitlicher Bahnsysteme

werden deswegen sowohl Park & Ride - Anlagen als auch Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichendem Umfang errichtet.

2.3 Preiswürdigkeit

Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist natürlich auch dessen Preis. Gerade in Zeiten, in denen deutlich wird, dass das Benzin, auch durch den zunehmenden Automobilverkehr etwa in fernen Ländern, ein knappes und damit teures Gut wird, kommt es darauf an, dass öffentliche Verkehre kostengünstig gehalten werden können. Eine Grundvoraussetzung hierfür ist, dass die öffentliche Verkehrsleistung kostengünstig produziert werden kann.

Auch hier wieder schlägt das Angebotskonzept eines integralen Taktfahrplans alle alternativ denkbaren Angebotssysteme deutlich. Waren früher etwa auf der Wiesentalbahn in nahezu jedem Bahnhof Ausweichgleise für den Gegenverkehr notwendig, so konnte mit dem Taktfahrplan erreicht werden, dass alle Zugkreuzungen im Takt immer an die gleiche Stelle fallen, dass also vorhandene Kreuzungsstellen nicht mehr in vollem Umfang benötigt werden und deswegen zurecht abgebaut oder im besten Sinne wegrationalisiert werden konnten. So etwa ist es mehr als sinnvoll, dass westlich von Schopfheim auf den Bahnhof Maulburg verzichtet wurde, weil sämtliche Zugkreuzungen im 30-Minuten-Rhythmus im Knoten Schopfheim abgewickelt werden.

Außerdem wird der Verkehr so angeboten, dass die Fahrzeuge optimal eingesetzt werden. Die Stillstandszeiten an den Wendepunkten in Basel Bad Bf (8 Minuten) und in Zell (10 Minuten) sind so minimiert, dass das eingesetzte Material praktisch unentwegt verkehren kann und unproduktive Stillstandszeiten entfallen. Die geplante Durchbindung der S 6 über Basel Bad Bf hinaus in die Schweiz wird hier zu weiteren Synergien führen.

Wenn anstelle von mehreren nur gelegentlich genutzten Kreuzungsmöglichkeiten an wenigen ständig gekreuzt wird, so lohnen sich Investitionen in elektronische Steuerungseinrichtungen in besonderem Maße. Die modernen Bahnen können deswegen weitgehend frei von stationärem Personal betrieben werden.

Das ständige Nachdenken über kostengünstige Betriebsformen ist auch erforderlich, weil für laufende Betriebsdefizite zunehmend weniger öffentliche Gelder (Subventionen) zur Verfügung stehen werden. Ein moderner zukunftsgerechter und attraktiver Verkehr muss deswegen auf möglichst geringe laufende Kosten ausgelegt sein.

Was hier über Schienenverkehre gesagt wurde, trifft natürlich auch auf die Busverkehre zu. Je weniger Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, um Verbindungen zu schaffen, desto kostengünstiger kann produziert und in der Folge der Fahrpreis kalkuliert werden. Also auch hier zeigt sich, dass integrale Angebotskonzepte den früheren Fahrplanprogrammen eindeutig überlegen sind. Infolge der starken Ausrichtung der Busfahrpläne auf das Segment der nicht wahlfreien Verkehrsteilnehmer wie etwa den Ausbildungsverkehr hinkt dieser in Sachen integraler Taktfahrplan jedoch deutlich den Schienenverkehren noch hinterher.

2.4 Komfort

Ein weiteres wichtiges Merkmal bei der Verkehrsmittelwahl stellt der gebotene Komfort dar. Beim Betrachten etwa der historischen Bilder von der Wehratalbahn von Elektrotriebwagen der Baureihe ET 25 oder den lokbespannten Zügen mit Umbauwagen wird deutlich, welcher große Komfortunterschied etwa zum ab Winter 2005 auf der Wiesentalbahn eingesetzten Flirt-Triebwagen besteht. Freundliche, helle, klimatisierte Fahrgasträume, die stufenlos erreichbar sind, bequeme Sitze, akustische und optische Anzeigen von Haltestellen oder Anschlüssen in den Fahrzeugen sind es, die das Reisen mit diesen Fahrzeugen in hohem Maße erstrebenswert und attraktiv erscheinen lassen. Platz für Fahrräder oder Kinderwagen und auch rollstuhlgängige Toiletten sind Merkmale eines bislang im Nahverkehr nicht gewohnten Komforts. Die neuen Fahrzeuge werden die Wiesentalbahn daher mit Sicherheit in Punkto Komfort von den Fahrgästen beste Noten erhalten.

Freilich, es soll hier nichts gegen die etwa von der SBG eingesetzten Linienbusse gesagt werden. Auch diese sind mit der Zeit gegangen und sind in punkto Komfort durchaus akzeptabel. Lediglich bei einigen der vorwiegend von Auftragsunternehmen eingesetzten älteren Busse sind diesbezüglich gewisse Defizite festzustellen.

Zum Komfort im Vergleich mit dem Individualverkehr zählt natürlich auch, dass man in öffentlichen Verkehrsmitteln einen Sitzplatz haben sollte, denn in Autos steht bekanntlich niemand. Während in der Schweiz seit vielen Jahren die Angebotsphilosophie verfolgt wird, jedem Reisenden seinen Sitzplatz zu bieten, gilt bei uns, insbesondere bei Busverkehren noch das Sprichwort, dass „mit Stehplätzen das Geld verdient wird“.

Gerade zur Verkehrsspitze am Morgen und über die Mittagsstunden sind die Verkehrsmittel teils sehr voll ausgelastet, so dass kein Anreiz für bislang mit dem Individualverkehr fahrende Kunden zum Umstieg gegeben ist. Zusätzliche Busse nur für die Spitze würden sich jedoch nicht rechnen, insbesondere dann nicht, wenn die Nachfrage fast ausschließlich auf die Spitzenstunden konzentriert ist. Es kommt in diesem Zusammenhang darauf an, möglichst breit in die vorhandenen Potentiale des Individualverkehrs vorzudringen, also etwa in den Freizeitverkehr, der über eine gleichmäßige Auslastung insbesondere auch in verkehrsschwächeren Zeiten für Einnahmen sorgen kann. Der Freizeitverkehr der Autos her mittlerweile ein größeres Segment dar als etwa der Berufsverkehr.

Auch für den Freizeitverkehr stellt die integrale Angebotsphilosophie die bessere Alternative als die herkömmlichen Fahrpläne dar. Hier werden keine zusätzlichen Infrastrukturen benötigt, keine zusätzlichen Fahrzeuge, um die Takte ganztägig durchziehen zu können. Auch sind die zeitlichen Ansprüche von Freizeitkunden so differenziert, dass sie am besten mit Taktverkehren bedient werden können.

Neben den Fahrzeugen ist hinsichtlich der Komfortmerkmale insbesondere auch die Situation an den Haltestellen von Bedeutung. Sie stellen für potentielle Fahrgäste sozusagen das Einfallstor in den öffentlichen Verkehr dar. Eine freundliche Atmosphäre und eine insbesondere in der herbst- und winterlichen Jahreszeit gute Beleuchtung sind notwendige Voraussetzungen, um überzeugend wirken zu können. Versprayte Fassaden, dunkele Ecken, angesengte Fahrpläne, meterhohes Unkraut oder die Lagerung von Schrott und Ähnlichem in Nähe der Haltestellen, fehlender Wetterschutz und nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten schmälern die Chancen der Nutzung durch wahlfreie Kunden stark.

2.5 Verlässlichkeit

Eine ganz wichtige Eigenschaft eines attraktiven Verkehrssystems ist dessen Verlässlichkeit. Nur eingehaltene Fahrpläne sind aus Kundensicht erfolgreich. Versprechungen von kurzen Reisezeiten, die wegen Verspätungen zu verpassten Anschlüssen führen und damit nicht eingelöst werden können, stellen ein Ärgernis dar und reduzieren auf längere Sicht die Zahl der Nutzer auf die nicht wahlfreien Verkehrsteilnehmer. Gerade die Übergangszeiten vom staugefährdeten Straßenpersonenverkehr auf den schienengebundenen Nahverkehr sind besonders kritische Elemente hinsichtlich der Anschlusssicherung. Übergangszeiten von 1 bis 2 Minuten, wie sie teilweise in Wehr-Brennet vom Bus aus Richtung Wehr auf die Züge in Richtung Rheinfelden – Basel bestehen, sind als nicht existent zu werten, da man sich auf sie keinesfalls verlassen kann. Kein Kunde, insbesondere kein Pendler, wird eine Verbindung wählen, bei der er jeden Tag aufs Neue bangen muss, ob er pünktlich ankommt oder seinen Arbeitsplatz 30 Minuten zu spät erreicht. Eine Übergangszeit Bus/Zug von weniger als 3 bis 4 Minuten erscheint daher nicht angebracht.

Zur Verlässlichkeit zählt auch, dass die Verkehrssysteme so aufeinander abgestimmt sind, dass man sich nicht bei jeder Verbindung fragen muss, ob nun gerade dieser Zug oder dieser Bus tatsächlich die notwendigen Anschlüsse herstellt. Merkmal von Taktverkehren ist nämlich, dass die Anschlüsse immer oder nie funktionieren.

Das heutige Verkehrsangebot mit der Buslinie 7335 im Wehratal hat gerade da seine größten Schwächen. Mit dem Bus ist es nicht möglich, zugleich den Schopfheimer Knoten als auch den Anschlussknoten in Wehr-Brennet günstig zu bedienen und obendrein auch noch die Gemeinde Hasel einzubinden. Als Kompromiss wurde der Fahrplan so gestaltet, dass er am Morgen in Richtung Schopfheim einigermaßen gut passt, ab dem Nachmittag in der Gegenrichtung, was allerdings für Einpendler aus dem Wiesental nach Wehr eine schiere Zumutung bedeutet. Damit freilich soll nicht die Fähigkeit der Bearbeiter der Fahrpläne in Frage gestellt werden. Vielmehr zeigt es sich, dass das System – mit Bussen betrieben – überbestimmt ist und auch nicht annähernd so viele wahlfreie Verkehrsteilnehmer auf sich zu ziehen vermag, dass mittels dichterer Fahrplangestaltung abgeholfen werden könnte.

Während sich jeder Kunde im Wiesental heute den starren 30-Minuten-Takt leicht einprägen kann, ist dies mit den auf schulische Besonderheiten oder andere Ursachen Rücksicht nehmenden Busverkehren zwischen Schopfheim, Wehr (Baden) und Bad Säckingen dem „Otto-Normalkunden“ nicht möglich. Und wenn man erst umständlich in Fahrplanbüchern nachschauen muss, ob denn die Verbindung auch tatsächlich funktioniert, vielfach unterschieden nach Schultagen und Ferientagen, so ist dies schon für viele Kunden, zumal solche ohne schulischen Bezug, zuviel verlangt, so dass sie gleich lieber beim Individualverkehr bleiben.

Es sind also eine ganze Reihe von Erfordernissen, die gegeben sein müssen, um effektive Potentialausschöpfungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen.

Als Fazit der Überlegungen ist festzuhalten, dass es nur mittels eines integralen Verkehrskonzepts im Wehratal gelingen wird, die Bedeutung und damit die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs so zu steigern, dass sich echte Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr ergeben. Allen anderen Konzepten wird aus Sicht des Autors, der seit Jahren sich auch in ländlichen Räumen mit der Reorganisation von Schienen- und Busnetzen beschäftigt, daher eine klare Absage erteilt.

2.6 Markterfordernisse

Bei der Konzeption von Verkehrsangeboten ist es allerdings ein Grundprinzip, dass man sich zuerst kritisch die Frage stellt, welche Verkehrsbedürfnisse eigentlich zu bedienen bzw. zu wecken sind, also die Frage nach dem „Markt“ stellt.

Während dies beim konventionellen Busverkehr in sehr starkem Umfang der relativ leicht zugängliche Ausbildungsverkehr ist, der sich an Schulzeiten, Schulstandorten und Wohnorten und einem großen Umfang an nicht wahlfreien Verkehrsteilnehmern festmachen lässt, sieht es beim Berufs- und Versorgungsverkehr oder beim Freizeitverkehr erheblich differenzierter aus.

Die Arbeitszeiten der Pendler, Schichtarbeiter, Verkäuferinnen oder die zeitlichen Aspekte bei Einkäufern, Arztbesuchern, Erholungssuchenden, Wandern oder Besuchsfahrten, Fernreisenden usw. sind so vielschichtig, dass letztlich nur ein dichtes Taktan-

gebot die Mehrzahl der Wünsche abzudecken in der Lage ist. Das Beispiel der modernisierten Wiesentalbahn mit dem dichten 30-Minuten-Takt während der werktäglichen Tageszeiten und dem Stundentakt bis in die späten Abendstunden und am Wochenende zeigt, wie erfolgreiche Angebotskonzepte unterbreitet werden müssen.

Besonders hinzuweisen ist auf das Bemühen der Planer, mittels zusätzlichen Haltestellen eine möglichst hohe fußläufige Erschließung zu erreichen. So wurde mit der Schillerstraße in Lörrach bereits ein zusätzlicher Halt der S 6 Zell – Basel Bad Bf in Betrieb genommen, mit Riehen-Niederholz, Lörrach Schwarzwaldstraße und Schopfheim West werden noch drei weitere folgen, wobei daran besonders bemerkenswert ist, dass sich hierdurch die Fahrzeiten nicht verlängern, denn der Einsatz der spurtstarken Flirt-Triebwagen ermöglicht die gleichen Reisezeiten wie zuvor die eher schwerfälligen Elektrozüge der Deutschen Bahn bzw. die Altbaufahrzeuge der SBB GmbH, die ab Herbst 2005 durch die neuen Flirts abgelöst werden.

Das Wehratal liegt zwar im Landkreis Waldshut und hat daher auch viele auspendelnde Schüler zu weiterführenden oder beruflichen Schulen bis nach Bad Säckingen oder Waldshut, ebenso jedoch nach Schopfheim oder Lörrach. Auch für Berufspendler ist der Landkreis Lörrach ein sehr attraktives Ziel, umgekehrt bieten die Industrieunternehmen im Wehratal auch vielen Einpendlern aus dem Landkreis Lörrach und auch der Schweiz Arbeitsplätze.

Auch kommt man nicht umhin, im Dienstleistungs-, Versorgungs- und Freizeitbereich die starke Stellung der Großstadt Basel anzuerkennen. Sie übt für das Wehratal mit Sicherheit stärkere Oberzentrumsfunktionen aus als etwa Freiburg (Brsg). Es ist deswegen nur logisch, dass die Regio-S-Bahn Basel genau diesen Nachfragelinien folgt und das System mittels Durchmesserlinien, besseren Zugangsmöglichkeiten usw. ständig verfeinert.

Die Konzeption der Regio-S-Bahn im Wiesental, also die S 6 von Basel über Lörrach – Schopfheim nach Zell, besticht also in jeder Hinsicht und stellt aus planerischer Sicht ein Spitzenprodukt des öffentlichen Verkehrs dar, zu welchem man die Verantwortlichen Aufgabenträger, Unternehmen, Kommunen und den Verbund nur beglückwünschen kann.

Im Rahmen dieser Studie stellt die Regio-S-Bahn sozusagen das Modell dar, an welchem sich eine denkbare Wiederinbetriebnahme einer Schienenverbindung durch das Wehratal zu orientieren hat, um erfolgreich eine Vielzahl von Fahrgästen befördern zu können.

3 Betriebskonzepte für die Wehratalbahn

Für die Wehratalbahn sind verschiedene Betriebskonzepte denkbar. Aufgrund der Pendlerverflechtungen sind Anschlüsse in Schopfheim auf das Wiesental von und nach Lörrach und Zell wie in Bad Säckingen in/aus Richtung Hochrheinstrecke, also in Richtung Laufenburg – Waldshut und in Richtung Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen erforderlich. Wünschenswert sind darüber hinaus günstige Anschlüsse an die schnelle Inter-RegioExpress-Linie Basel – Bad Säckingen – Waldshut – Singen – Friedrichshafen – Ulm.

Die Fahrpläne auf der Wiesentalbahn wie auf der Hochrheinstrecke zeichnen sich dadurch aus, dass sie in Basel Bad Bf auf die Ankünfte der Fernverkehrs der DB aus Richtung Mannheim – Karlsruhe – Freiburg und auf Anschlüsse vom Hochrhein über Basel Bad Bf ins das Wiesental ausgerichtet sind, um etwa so stark gefragte Verbindungen wie von Grenzach-Wyhlen nach Lörrach sinnvoll anbieten zu können.

Da die zukünftigen Entwicklungen im Fernverkehr (Streckenausbau im Rahmen der Zufahrt zur Alpentransversale) derzeit nicht im Rahmen dieser Studie abgeschätzt werden können, und die Anschlussverbindungen dann möglicherweise angepasst werden müssen, andererseits mit der Durchbindung der S 6 nach Basel SBB ebenfalls Veränderungen zu erwarten sind, wird davon ausgegangen, dass die Fahrplanstrukturen gleich bleiben, allenfalls insgesamt geschoben werden. Hierfür spricht nämlich, dass die zukünftig verfügbare Infrastruktur optimal an den aktuellen Fahrplan angepasst wurde bzw. wird, also nennenswert andere Betriebskonzepte gar nicht mehr realisierbar sind.

Auf der Wiesentalbahn bedeutet dies, dass die eingleisige Strecke Basel Bad Bf – Zell, die im 30-Minuten-Takt befahren wird, weiterhin in Schopfheim bzw. auf der Doppelspurinsel Schillerstraße – Haagen mit ihren Gegenzügen und in Steinen mit der S 5

von Weil kreuzt. Dies bedeutet, dass der Bahnhof Schopfheim ein Kreuzungsbahnhof bleiben wird, also für die geforderten kurzen Anschlusszeiten fix bleiben wird.

Alle sinnvollen Betriebskonzepte für die Wehratalbahn müssen diesen Knoten zur Kenntnis nehmen, also zeitgerecht dort ansetzen. Weil der aus Gründen der zeitlichen Verfügbarkeit so wichtige 30-Minuten-Takt im Wiesental grundsätzlich sowie während der Hauptverkehrszeiten auch auf der Hochrheinstrecke vorhanden ist, bietet es sich an, die erforderlichen Betriebskonzepte im Wehratal auf ebenfalls diesen 30-Minuten-Takt auszulegen.

Um nicht das gleiche Dilemma wie der heutige Busverkehr zu erleiden, nämlich nur einseitig an die Wiesentalbahn oder die Hochrheinstrecke günstig angebunden zu sein, lohnt es sich, die Knotenstruktur von Schopfheim aus in Richtung Bad Säckingen weiterzuspinnen.

Beim 30-Minuten-Takt kommt der nächste Knoten logischerweise nach 15 Minuten Fahrzeit, der übernächste wiederum nach 30 Minuten Fahrzeit. Bei der Streckenlänge von knapp 20 Minuten reicht es mit Sicherheit in 15 Minuten nicht bis Bad Säckingen, da ja unterwegs mehrfach gehalten werden soll. Es wird also eine Zugkreuzung im Bereich der Stadt Wehr geben müssen. Der nächste Knoten jedoch, der 30 Minuten nach Schopfheim liegt, sollte auf alle Fälle im Bereich der Hochrheinstrecke zu liegen kommen, idealerweise so, dass Anschlüsse in Bad Säckingen in Richtung Waldshut – Singen bzw. in Richtung Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen – Basel bestehen.

Deswegen wird eine erste Grundvariante mit durchgehendem Zugverkehr zwischen Schopfheim und Bad Säckingen definiert, die unterwegs eine Kreuzung benötigt. Diese Variante wird als 30-Minuten-Taktverkehr geplant, wobei in Schopfheim zu den Minuten 15/45 an die Wiesentalbahn, also an die S 6, die zukünftig von und nach Basel SBB verkehren wird, angebunden wird.

Dabei sind grundsätzlich unterschiedliche Anbindungsmöglichkeiten denkbar:

- Die Flügelung, also Teilung von Zügen in Schopfheim in die Richtungen Zell und Wehratal (Varianten 3.1.1 und 3.1.2)
- Die Durchbindung von Zügen in Schopfheim aus dem Wiesental ins Wehratal (Varianten 3.2.1 und 3.2.2)
- Die Einrichtung eines Shuttle-Verkehrs mit Umstieg in Schopfheim auf die S 6 (Varianten 3.3.1 und 3.3.2)
- Die Bedienung durch Busse im Abschnitt Schopfheim - Wehr (3.4)

3.1 Verlängerung der S 6 ins Wehratal durch Flügelzugbildung

Die S 6 trifft in Schopfheim zu den Minuten 15/45 ein und verkehrt heute weiter bis nach Zell. Aufgrund der deutlich stärkeren Nachfrage im unteren Wiesental werden die Züge zumindest während der die erforderlichen Kapazitäten prägenden Verkehrsspitze als Doppeleinheiten gefahren und bestimmen so die Zahl der erforderlichen Flirt-Triebwagen.

Die Idee ist nun, die Kapazitäten der S 6 im Abschnitt zwischen Schopfheim und Zell der geringeren Nachfrage anzupassen und das bei Ankunft in Schopfheim aus Richtung Basel vordere Fahrzeug sofort in Richtung Wehr – Bad Säckingen weiterfahren zu lassen. Das hintere Fahrzeug kann dann kurz darauf in Richtung Zell weiterfahren, wo es ausreichend Zeit für die Wende hat und nach einer knappen halben Stunde wieder in Schopfheim eintrifft. Anschließend schiebt sich die aus dem Wehratal kommende „Verstärkereinheit“ wieder von hinten auf diesen Zug, der dann der Nachfrage entsprechend wieder in Doppeltraktion in Richtung Lörrach – Basel SBB abfährt.

Die Technik des Schwächens und Verstärkens von Triebwagenzügen wird als Flügelung bezeichnet. Die Flirt-Triebzüge sind dank automatischer Mittelpufferkupplungen hierfür geeignete Fahrzeuge. Neben der Wiederherstellung des Streckengleises in Richtung Wehr muss dazu allerdings auch der Bahnhof Schopfheim signaltechnisch entsprechend nachgerüstet werden. Während das Abhängen des vorderen Zugs in Richtung Wehr relativ einfach und in ca. 1 Minute auf Knopfdruck vonstatten geht, erfordert das Zusammenhängen der Züge in Richtung Basel, also die Verstärkung zur

Doppeleinheit mehr Zeit und ist signaltechnisch anspruchsvoll, weil der von Zell in Schopfheim eingetroffene vordere Zugteil am Bahnsteiggleis vorne steht, während dann der von Wehr kommende hintere Zugteil in ein besetztes Gleis langsam einfahren muss und dann sich automatisch ankuppeln muss.

Der besondere Charme dieser Variante liegt darin, dass die nicht benötigte „Überkapazität“ zwischen Schopfheim und Zell produktiver eingesetzt werden kann und die Stadt Wehr damit einen umsteigefreien optimalen Zugang bis ins Herz von Basel erreicht.

Die Wendzeiten der S 6 heute in Zell sind relativ üppig, die in Zell auf die S 6 aufsetzenden Busanschlüsse in Richtung Todtnau leider noch üppiger, da die SBG-Busse in der Regel bereits in Schopfheim, wo ihr Betriebshof liegt, einsetzen und hier auf die S 6 anbinden. Die deutlich längere Fahrzeit der Buslinie 7300 zwischen Schopfheim und Zell schlägt sich dann in entsprechend verlängerten Übergangszeiten in Zell von der S 6 auf die Buslinie 7300 nach Todtnau nieder. Eine durch die Flügelzugbildung um einige wenige Minuten verlängerte Fahrzeit der S 6 im Abschnitt Schopfheim – Zell wird deswegen als nicht kritisch eingestuft. Sie hat insbesondere keinerlei negativen Auswirkungen auf die Fahrzeit von der S 6 etwa nach Todtnau oder auf den Feldberg.

Soweit der Abschnitt Schopfheim – Wehr betroffen ist, sollen im Kapitel 4 zur Infrastruktur weitere Aussagen getroffen werden. Festgehalten werden soll aber, dass ein Halt in Fahrnau im Falle der Flügelungsvarianten 3.1 nicht für erforderlich angesehen wird, weil der Halt der S 6 in Fahrnau-Ost bereits auf der Strecke nach/von Zell bedient wird und ein theoretisch denkbarer Halt des Wehrer Flügelzugs nur zu einer Doppelbedienung des gleichen Potentials führen würde. Umsteiger aus Richtung Wehr in Richtung Zell könnten über Schopfheim fahren und hätten dort sofort binnen 5 Minuten Anschluss.

Die Nichtberücksichtigung von Fahrnau im Zuge der Verbindung nach Wehr hat ihren Grund auch darin, dass kürzest mögliche Fahrzeiten angeboten werden sollen. Diese sollten möglich sein, da der Fahrnauer Tunnel über längere Distanzen schnurgerade ist und hier die Flirt-Triebwagen möglichst mit Höchstgeschwindigkeit (bis zu 160 km/h) verkehren sollten.

In Hasel jedoch wird die Einrichtung eines Zughalts empfohlen. Dies hat folgende wesentliche Gründe:

- Die Gemeinde Hasel wäre insbesondere von ihrem Neubaugebiet „Auf der Wegscheide“ über die Bahnhofstraße gut zu Fuß mit einem Zughalt Hasel zu verbinden
- Die in der Nähe eines Zughalts Hasel gelegene Erdmannshöhle stellt für Ausflugszwecke ein sehr attraktives Ziel dar
- Das naturbelassene Haseltal zwischen dem ehem. Bahnhof Hasel und Wehr-Dörfle ist dank seines Naturlehrpfads ein echtes Kleinod, welches sich für Erholungssuchende aus dem Raum Basel – Lörrach – Schopfheim wie auch aus dem Raum Bad Säckingen damit hervorragend erreicht werden könnte.

Vorgeschlagen wird ferner, die Züge auch im Bereich der Alten Schopfheimer Straße halten zu lassen (Arbeitstitel Wehr West). Dadurch kann die S 6 von den nördlichen Siedlungsgebieten der Stadt Wehr auch zu Fuß erheblich günstiger über den Bahnhof Wehr erreicht werden.

3.1.1 Flügelzug S 6 nur bis Wehr (Baden)

Wenn die Flügelungsvariante 3.1 gewählt wird, ist es möglich, für die Leistung Schopfheim – Wehr und zurück im 30-Minuten-Takt ohne zusätzliches Fahrzeug auszukommen. Dies liegt daran, dass das nicht benötigte Verstärkerfahrzeug Schopfheim – Zell - Schopfheim während dieser Zeit produktiver von Schopfheim nach Wehr und zurück eingesetzt werden kann. Den zu dieser Variante gehörenden Systemfahrplanentwurf zeigt Anlage 1.

Die Wende würde in Wehr Bahnhof mit 9 Minuten Standzeit dann jeweils zur vollen und halben Stunde stattfinden. Dabei wäre Wehr Bahnhof im eisenbahntechnischen Sinne nur eine Haltestelle mit einer Bahnsteigkante ohne weitere Weichen oder Signale, jedoch einem Prellbock vor der Öflinger Straße/Hauptstraße.

Der Charme dieser Variante ist, wie oben angedeutet, dass für den Zugverkehr zwischen Wehr und Schopfheim grundsätzlich das Verstärkerfahrzeug der Wiesentalbahn

verwendet werden kann und deswegen kein Fahrzeuginvest anfällt. Erforderlich ist lediglich der zusätzlich notwendige Lokführer, die Stationen selbst können ohne stationäres Personal betrieben werden.

Vorteil dieser Lösung wäre, dass die Stadt Wehr über umsteigefreie schnelle Schienenverbindungen via S 6 bis nach Lörrach, Basel Bad Bf und zukünftig auch Basel SBB verfügen würde und damit voll in den Genuss der Attraktivität der Regio-S-Bahn-Basel käme. Während die heutigen Zug/Bus – Verbindungen im Schnitt 26 Minuten nach Ankunft der S 6 in Schopfheim am Bf Wehr eintreffen (Fahrplanstand 2005), würde sich dies bei Flügelung der S 6 bis nach Wehr auf 10 Minuten mehr als halbieren und für Fahrgäste in Richtung Schopfheim – Lörrach – Basel bereits eine durchgreifende Verbesserung darstellen, zumal die Verbindung durchweg umsteigefrei angeboten werden könnte.

Da die Fahrgastnachfrage, wie unter Kapitel 2.2 beschrieben, abhängig von der Reisezeit ist, lässt eine solch signifikante Verkürzung der Fahrzeit eine deutlich höhere Potentialausschöpfung erwarten, die mit der Zahl der heutigen Nutzer von SBG-Bussen zwischen Wehr und Schopfheim und anschließendem Umstieg auf die S 6 in Schopfheim nur noch wenig gemein hat, zumal das Hemmnis, umsteigen zu müssen, zusätzlich entfällt.

Der Abschnitt Wehr – Öflingen – Brennet – Wallbach – Bad Säckingen müsste bei dieser Variante weiterhin mit dem straßengebundenen ÖPNV bedient werden. Weil in Wehr Bahnhof eine Mindestumsteigezeit von der verlängerten S 6 auf den Bus von 3 Minuten anzustreben ist, könnte der Bus frühestens kurz vor der vollen oder halben Stunde starten, was bei einer Fahrzeit von exakt 11 Minuten bis Wehr-Brennet Bf eine Ankunft dort zu den Minuten 08 bzw. 38 bedeuten würde, dass die dort zu den Minuten 13 und 43 nach Waldshut auf Gleis 2 bzw. 15 und 45 nach Rheinfelden - Grenzach-Wyhlen – Basel auf Gleis 1 abfahrenden Züge zu erreichen sein müssten. Die Busse selbst sollten in diesem Falle wie heute auch durchgängig bis Bad Säckingen verkehren, wo mit günstigem Anschluss stündlich der schnelle IRE nach Waldshut – Singen (– Friedrichshafen – Ulm) zu erreichen wäre. Die entsprechenden Fahrplanentwürfe sind in Anlage 2 dargestellt.

Ein Vorteil der Variante 3.1.1 ist es, dass der Pendelbus Bad Säckingen – Wehr in der Stadt Wehr über ausreichend Zeit verfügen würde, um die nördliche Peripherie der Stadt zu bedienen. Er würde, von Bad Säckingen kommend, dort den Anschluss aus (Ulm – Friedrichshafen –) Singen – Waldshut bedienen, in Brennet dann den Anschluss von Basel oder der S-Bahn aus Waldshut aufnehmen und in Wehr den Anschluss an die S 6 durchs Wiesental nach Lörrach – Basel SBB herstellen können. Gleichzeitig könnte dieser Bus in Wehr bis in die Nordstadt durchgebunden werden, womit zugleich ein Anschluss aus Richtung Basel – Lörrach – Schopfheim über Wehr Bahnhof in die Nordstadt entstünde und umgekehrt.

Dem Regionalbus aus Bad Säckingen könnten damit im Abschnitt nördlich des Bahnhofs Wehr stadtverkehrsmäßige Feinerschließungsfunktionen zugemessen werden, also Funktionen, die er im Stadtgebiet von Bad Säckingen bis zur Jurastraße heute zweifellos schon aufweist.

Stärke dieser Variante ist, dass sie gerade diese Stadtverkehrsfunktionen durchgängig mit der Regionalverkehrsfunktion verbindet und in Wehr sowie in Brennet und Bad Säckingen alle wesentlichen weiterführenden Anschlüsse zu erreichen in der Lage ist. Benötigt werden für die Durchführung des skizzierten Buslinienverkehrs allerdings 3 Fahrzeuge. Es bestehen weiter noch gewisse Optionen in zeitlicher Hinsicht, um im Bereich jenseits des Bahnhofs Wehr in Richtung/aus Richtung Norden noch zusätzliche Wohngebiete mitzubedienen.

Schwäche dieser Variante ist, dass die Umsteigezeiten verhältnismäßig knapp sind, also bei Störungen im Verkehrsfluss die Zuverlässigkeit der Verbindungen in Gefahr geraten kann.

Weiter muss bei allen Varianten, die durch den Fahrnauer Tunnel führen, die Bedienung der Gemeinde Hasel und auch des Schopfheimer Ortsteils Eichen berücksichtigt werden. Für das Neubaugebiet „Auf der Wegscheide“ in Hasel, welches maximal 500 Meter vom Bahnhof Hasel entfernt ist, wird die Attraktivität eines ausschließlichen Schienenverkehrs für gegeben angesehen. Die Bushaltestelle bei der Kirche in Hasel liegt allerdings mit 1.000 Metern schon am Rande eines fußläufigen Einzugsgebiets, zu welchem ja bekanntlich auch noch rund 25 m Höhenunterschied hinzukommen. Die in Richtung Kürnberg gelegenen nördlichsten Siedlungsgebiete sind mit 1.700 Metern

Fußweg jedoch außerhalb eines noch als attraktiv zu bezeichnenden Einzugsgebiets. Deswegen müsste zur Sicherung der Grundmobilität eine Buslinie von Schopfheim über Fahrnau – Kürnberg nach Hasel und gegebenenfalls wieder zurück über Eichen nach Schopfheim geführt werden, um den angebotsorientierten Takt der S 6 an der Haltestelle Hasel durch einen nachfrageorientierten Busverkehr auf dieser Ringlinie zu ergänzen.

Die Umsetzung dieser Variante erfordert die Befahrbarkeit des Fahrnauer Tunnels. Hier wird vorgeschlagen, diesen ursprünglich zweigleisig angelegten Tunnel so zu sanieren, dass ähnlich der Sanierung zwischen Radolfzell und Stahringen beim Brandbühltunnel das Profil eines ursprünglich zweigleisigen Tunnels auf eine Spur reduziert wird, weil die gewählte Infrastruktur im Wiesental mit ihrem Knoten in Schopfheim die möglichen Betriebsvarianten ohnehin so eindeutig zementiert, dass eine zweigleisige Streckenführung im Bereich des Fahrnauer Tunnels keinen Sinn mehr macht.

Im Bereich des Hasler Tals sollte die Trassierung unter Beachtung der Belange des Naturschutzes auf der früheren Linienführung erfolgen, jedoch so wiederhergestellt werden, dass sie im Bereich der Brücke der B 518 über die Schopfheimer Straße das Niveau der B 518 erreicht und dann parallel zur B 518 unter der Brücke der Dossenbacher Straße hinweg bis in den Endhaltepunkt Wehr Bahnhof gezogen wird, wo die Strecke mit einem Prellbock noch vor der Öflinger Straße/Hauptstraße enden würde.

Die Strecke wäre natürlich zu elektrifizieren, wobei die Stromversorgung ausschließlich über die Fahrleitung von Schopfheim her erfolgen könnte, da im Abschnitt Schopfheim – Wehr jeweils nur der eine Flirt-Triebwagen unterwegs wäre. Eine signaltechnische Sicherung, abgesehen vom Bahnhof Schopfheim, wäre deswegen auf der ganzen Strecke nicht erforderlich.

Natürlich müssten die verschiedenen Bahnübergänge in Schopfheim sowie die Brücken über die Hasel wieder hergestellt werden. In Wehr selbst könnte die S 6 dann auf dem Deckel enden, unter welchem die B 518 nach Fertigstellung der Umfahrungstrasse verschwindet.

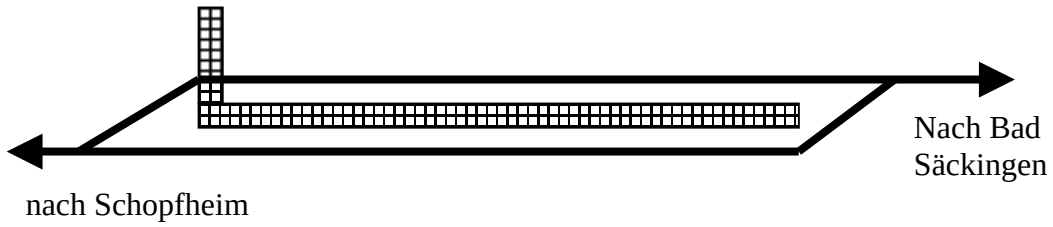
Wie das Betriebskonzept dieser Variante zeigt, lässt sich mit einer Trasse Schopfheim – Wehr Bahnhof bereits ein erheblicher Nutzen für die Stadt Wehr erzielen.

3.1.2 Flügelung S 6 bis Bad Säckingen

Die Flirt-Triebzüge, die als Verstärker in Schopfheim wie bei Variante 3.1.1 in Richtung Wehr abgehängt bzw. zugesetzt werden, verkehren bei Variante 3.1.2 über Wehr hinaus bis Bad Säckingen. Es soll bei dieser Variante also die Gesamtstrecke wieder in Betrieb genommen werden.

Dies bedeutet zunächst, dass südlich von Wehr Bahnhof, genauer gesagt im Bereich des Ortsteils Hemmet, eine Doppelspurinsel, also ein Stück Zweigleisigkeit herzustellen ist, damit sich Zug und Gegenzug dort systematisch begegnen können. Dies wäre dort zur vollen und zur halben Stunde der Fall. Im Bereich der Straße „Im Hemmet“ ist für eine derartige Kreuzungsstelle ausreichend Platz vorhanden. Es sollte gleichzeitig ein sog. Mittelbahnsteig errichtet werden, um diesen Halt auch für die dortigen Gewerbegebiete und Bewohner der Siedlung Am Hölzle/Hemmet nutzbar zu machen.

Abbildung 1 Kreuzungsbahnhof Wehr-Hemmet



Weiter würde der Zug nach Öflingen fahren, wobei am alten Bahnhof, dem heutigen Jugendhaus, und auf Höhe des Bahnübergangs Jungholzer Straße jeweils ein Bahnsteig zu errichten wäre, um günstige Zugangsmöglichkeiten zur Bahn zu schaffen.
Ein Verzicht etwa auf einen früher noch nicht vorhandenen Bahnsteig an der Jungholzer Straße würde unweigerlich zu langen Fußwegen oder zur Notwendigkeit einer Ergänzung durch eine Buslinie führen und damit im Rahmen einer Gesamtkonzeption eher ineffektiv sein.

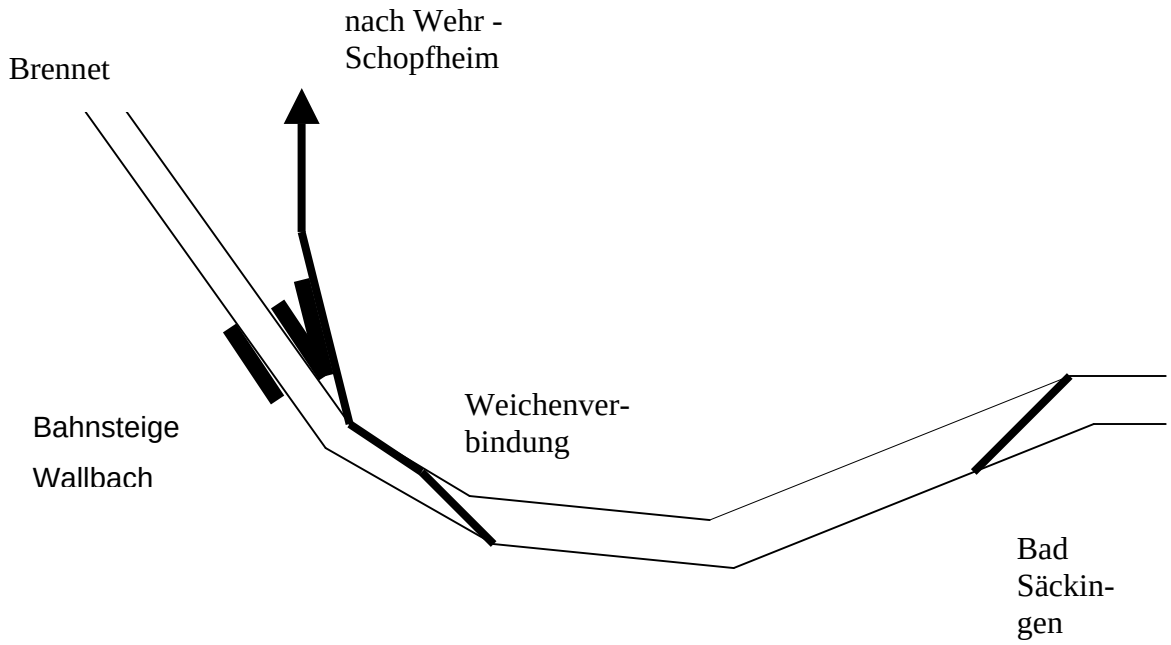
Je nach Wahl der Trasse der A 96 wäre im Bereich von Öflingen/Brennet auch unbedingt auf die Trassierung der Wehratalbahn Rücksicht zu nehmen.

Abzuwägen wäre, ob in Brennet am ehemaligen Bahnhof und/oder nicht besser im Bereich der Römerstraße gehalten werden sollte, um in Fahrtrichtung Wehr eine günstige Verbindung schaffen zu können.

Kernelement dieser Variante wäre neben der Kreuzungsstelle in Wehr Hemmet ein neuer Abzweigbahnhof Wallbach. Im Südosten Wallbachs mündet die ehemalige Wehratalbahn in die Hochrheinstrecke ein. Dieser Umstand war im Jahr 1987 mit eine Ursache für die Aufgabe des Güterverkehrs, denn die Züge hätten auf dem Richtungsgleis von Bad Säckingen nach Basel gegen die eigentliche Fahrtrichtung des dichten Taktverkehrs Bad Säckingen ansteuern müssen.

Deswegen sollte in Wallbach ein Abzweigbahnhof dergestalt errichtet werden, dass man vom Wehratalgleis kommend nach Kreuzung des Richtungsgleises nach Basel auf das Richtungsgleis nach Waldshut einfahren kann. Vor den entsprechenden Weichen müssten jedoch, am besten in Dreieckslage, an der Wehratalbahn ein und an der Hochrheinstrecke zwei Bahnsteige errichtet und mittels Fußwegen miteinander verbunden werden.

Abbildung 2 Abzweigbahnhof Wallbach



Betrieblich würde folgendes ablaufen müssen: Der aus Richtung Wehr kommende Zug hält am Bahnsteig der Wehratalbahn in Wallbach und fährt danach sofort weiter auf dem Streckengleis der Hochrheinstrecke in Richtung Bad Säckingen, wobei der westliche Bahnhofskopf von Bad Säckingen eine neue Weichenverbindung erhalten müsste, über die die Wehratalbahn dann in das Gleis 2 in Bad Säckingen einfahren kann. Während sie zwischen Wallbach und Bad Säckingen unterwegs ist, kommt ihr die S-Bahn aus Waldshut nach Basel entgegen, so dass in Bad Säckingen das Gleis 2 bereits wieder frei ist und vom Flügelzug aus Wehr genutzt werden kann.

Von Vorteil wäre, dass die von Wehr kommenden Fahrgäste in Wallbach kürzeste Übergangszeiten auf die Bahn nach Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen – Basel Bad Bf hätten.

In Bad Säckingen wendet die S 6 aus Wehr und fährt sofort zurück nach Wehr – Schopfheim – Lörrach – Basel SBB, wobei sie zwischen Bad Säckingen und Wallbach der S-Bahn von Basel Bad Bf über Rheinfelden nach Waldshut begegnet und in Wallbach dann deren Umsteiger in Wehr mit kurzem Aufenthalt auf die Wehratalbahn befördern kann. Außerdem nimmt sie in Bad Säckingen den Anschluss aus der von Waldshut kommenden S-Bahn in Richtung Wehr - Schopfheim - Lörrach mit.

Das entsprechende Betriebskonzept ist als Fahrplan in der Anlage 3 dargestellt.

Vorteil dieser Variante ist es, frei von Staugefahren auf der Straße spurgebunden und damit zuverlässiger die Anschlüsse in Wallbach bzw. in Bad Säckingen in Richtung Waldshut herstellen zu können.

Die Buslinie Bad Säckingen – Wehr – Schopfheim ist bei dieser Variante gänzlich verzichtbar, da alle Anschlüsse auf der Schiene erreicht werden. Dies bedeutet, dass 3 Fahrzeuge und damit auch das entsprechende Fahrpersonal eingespart werden könnten Denkbar wäre in diesem Fall aber, dass der von Todtmoos kommende Bus in Wehr Stadtverkehrsaufgaben mit übernimmt.

3.2 Verlängerung der S 5 aus Weil ins Wehratal

Eine grundsätzlich andere Bedienungsform würde sich bei Verlängerung der S 5 von Weil am Rhein über Lörrach – Steinen hinaus nach Schopfheim und weiter ins Wehratal ergeben. Im Unterschied zu den Varianten des Typs 3.1 müsste in Schopfheim nicht geflügelt werden, die Züge könnten ohne längere Standzeiten gleich weiter fahren. In diesem Falle aber wäre dafür zu werben, in Fahrnau dann an der Wehratalbahn einen Haltepunkt zu errichten, um den äußerst attraktiven 15-Minuten-Takt dann auch für die Siedlungsgebiete im Norden Schopfheims verfügbar zu machen. Keine Frage, dass ein durchgehender 15-Minuten-Takt für das Wiesental noch attraktiver wäre, für die Wehratalstrecke jedoch würde dies bedeuten, dass Basel Bad Bf und Basel SBB, also das Herz der trinationalen Region, nicht umsteigefrei zu erreichen wäre. Aus diesem Grund werden die Varianten des Typs 3.2 eher nicht empfohlen werden können.

3.2.1 Verlängerung der S 5 von Weil am Rhein über Steinen bis Wehr (Baden)

Die S 5 von Weil am Rhein über Lörrach – Steinen könnte bei Bedarf über Steinen hinaus nach Schopfheim verlängert werden und hätte dort eine Kreuzung mit ihrem Gegenzug zur vollen bzw. halben Stunde. Die Weiterführung bis Wehr würde dort wie im Falle 3.1.1 eine Wende, jetzt jedoch zu den Minuten 15/45, bedeuten, womit das Buskonzept erheblich entspannter, eher sogar zu langsam wäre.

Nachteilig erscheint weiter, dass zwischen Steinen und Schopfheim zusätzliche Trassen gefahren werden müssen und die Überkapazitäten der S 6 nördlich von Schopfheim nicht genutzt werden könnten. Eine Verlängerung der S 5 bis Wehr würde daher eine zusätzliche Zuggarnitur erfordern, andererseits jedoch in Schopfheim auf das Flügeln und die entsprechende Signalisierung des Bahnhofs verzichten können.

Eine detaillierte Ausarbeitung der Variante 3.2 mit Verlängerung ist in Anlage 4 dargestellt.

Anlage 5 stellt die in diesem Fall gebotene Busverbindung zwischen Wehr und Bad Säckingen dar.

Während die Variante 3.1.1 (Flügelung bis Wehr) ohne zusätzliches Schienenfahrzeug, dafür jedoch drei Busse für den Abschnitt Wehr – Bad Säckingen benötigt, sind bei Variante 3.2.1 (Verlängerung der S 5 bis Wehr) dafür 1 zusätzliches Schienenfahrzeug und 3 Busse erforderlich.

Die Übergangszeiten der Variante 3.2.1 in Wehr, in Brennet und in Bad Säckingen sind mit rund 10 Minuten deutlich entspannt und können als zuverlässig eingestuft werden. Die Anschlussbindung für durchgehende Fahrgäste aus Schopfheim in Richtung Wehr wird in Wehr Bahnhof hergestellt, es besteht jedoch auch die Möglichkeit, bereits in Wehr-West umzusteigen, was insbesondere für Kunden aus der Nordstadt von Vorteil ist.

3.2.2 Durchbindung der S 5 bis Bad Säckingen

Die Verlängerung bzw. die Durchbindung der S 5 zwischen Weil am Rhein und Bad Säckingen über Lörrach – Schopfheim – Wehr – Öflingen – Brennet ist ebenfalls eine grundsätzlich denkbare Variante. Die Kreuzungen dieses Systems liegen in Schopfheim und in Wehr-Öflingen, in Bad Säckingen wenden die Züge. Benötigt werden insgesamt 4 Zugeinheiten, also doppelt so viele wie für den 30-Minuten-Takt der S 5 heute bis Steinen.

Wiederum zeigt sich, dass der Fahrnauer Tunnel so saniert werden kann, dass eine Eingleisigkeit ausreichend ist. Wegen der eingesparten Zeit für das Flügeln in Schopfheim reicht es bei dieser Variante sogar zu einer Regelkreuzung in Wehr-Öflingen bzw. zu einer Wende in Bad Säckingen.

Die Variante erscheint jedoch nicht günstig, weil die Züge der Wehratalbahn bei dieser Konzeption immer vor den Zügen den Hochrheinstrecke Bad Säckingen verlassen und damit in Wallbach zu einem Zeitpunkt auf die Wehratalbahn abbiegen, zu welchem die von Basel kommenden Züge noch im Bereich von Schwörstadt unterwegs sind. Es ergeben sich also in Richtung und Gegenrichtung in Wallbach überlange Umsteigezeiten, die für den Reisenden nicht vorteilhaft sind. Weiter muss dann im Abschnitt Wallbach –

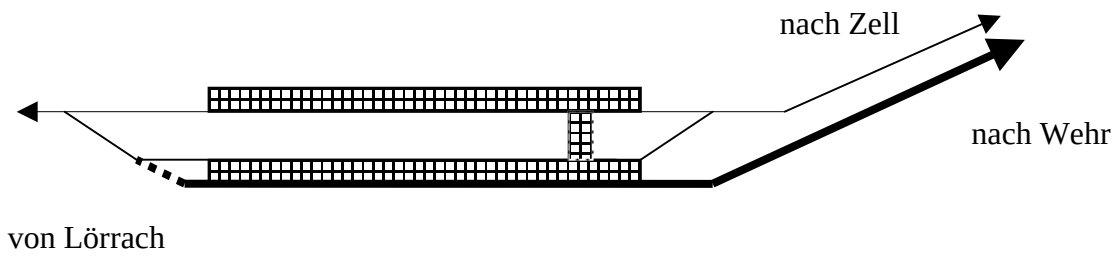
Bad Säckingen der Gleiswechselbetrieb eingeführt werden, denn die Wehratalzüge würden sonst mit den InterRegio Express-Zügen zwischen Basel und Ulm kollidieren. Eine günstige Anschlussherstellung in Bad Säckingen ist leider nicht möglich.

Aus diesem Grund, aber auch weil das Wehratal nicht via Schopfheim – Lörrach direkt nach Basel Bad Bf – Basel SBB wie mit der S 5 angebunden werden kann, wird die Variante 3.2.2 als wenig zielführend verworfen.

3.3 Umsteigeverbindung in Schopfheim auf die S 6

Als eine weitere Variante wäre grundsätzlich auch denkbar, dass die Strecke durch den Fahrnauer Tunnel mit einem Dieselfahrzeug bedient würde und in Schopfheim in 4 Minuten auf die S 6 umgestiegen würde. Dabei könnte aus Richtung Basel – Lörrach bahnsteiggleich umgestiegen werden. Vorteilhaft bei einer solchen Lösung wäre, dass die Wehratalbahn auf ihrer alten Trasse bis an das Gleis 3 des Bahnhofs Schopfheim geführt werden könnte und auf die Signalisierung des Bahnhofs Schopfheim bezüglich der Wehratalbahn verzichtet werden könnte. Eine Gleisverbindung zur Wiesentalbahn wäre in diesem Falle nur am westlichen Bahnhofskopf von Schopfheim für Sonderzüge vorzusehen.

Abbildung 3 Bahnhof Schopfheim (Variante Umstieg ins Wehratal)



3.3.1 Diesel-Shuttle Schopfheim – Wehr (Baden)

Die Variante eines Dieselpendels durch den Fahrnauer Tunnel zwischen Wehr (Baden) und Schopfheim im 30-Minuten-Takt erscheint ebenfalls denkbar. Weil in Schopfheim auf ausreichende Übergangszeiten aus Richtung Wehr in Richtung Lörrach bzw. Zell zu achten ist und dabei in Richtung Lörrach der Bahnsteig zu wechseln ist, sind 4 Minuten Umsteigezeit in Schopfheim zweckmäßig. In der Gegenrichtung, die von Lörrach kommend in Richtung Wehr keinen Bahnsteigwechsel verlangt, kann von 3 Minuten ausgegangen werden.

Für den Shuttle-Verkehr genügt ein Dieselfahrzeug, z.B. vom Typ RegioShuttle, welches in der Lage ist, die Strecke Wehr – Schopfheim mit zwei Zwischenhalten in 9 Minuten zu befahren. Ein erforderliches zweites Fahrzeug dient nur der Bereitstellung ausreichender Beförderungskapazitäten.

Busseitig werden bei dieser Variante, die in Anlage 7 dargestellt ist, 3 Fahrzeuge benötigt. Ähnlich wie bei Variante 3.1.1 ergeben sich interessante Aspekte hinsichtlich einer Erschließung der Nordstadt von Wehr mit dem Regionalbus aus Bad Säckingen. Wie aber bereits bei Variante 3.1.1. sind die Umsteigezeiten in einer Größenordnung von nur 3 Minuten zwischen Bus und Shuttle-Zug die Achillesferse des Systems. Außerdem mag eingewandt werden, dass ein doppelter Umstieg für Fahrgäste etwa aus Öflingen nach Lörrach in Wehr und in Schopfheim nicht unbedingt so attraktiv erscheint, dass deswegen auf das eigene Fahrzeug verzichtet würde.

3.3.2 Diesel-Shuttle Schopfheim – Wehr – Wallbach - Bad Säckingen

Die durchgehende Bedienung der Strecke Schopfheim – Wehr – Bad Säckingen kann auch mit einem Diesel-Shuttle erfolgen. Es bietet sich an, in Wehr-Hemmet symmetrisch zur vollen und zur halben Stunde die Zugkreuzungen vorzunehmen. In diesem Fall kann in Schopfheim ein ausreichender Übergang von 4 bzw. 3 Minuten auf die S 6 gewährleistet werden, in Wallbach ergibt sich ein Übergang von 4 bzw. 6 Minuten zwischen Wehratalbahn und Hochrheinstrecke aus/nach Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen – Basel.

In Bad Säckingen bestehen günstige Anschlüsse in Richtung Waldshut sowie entspannte Anschlüsse an den InterRegioExpress nach Singen – Friedrichshafen – Ulm. Die im Prinzip der Variante 3.1.2 ähnliche Betriebsform benötigt zwei Umläufe mit Dieseltriebwagen, die Flügelungsvariante 3.1.2 hingegen nur 1 zusätzlichen Flirt-Triebwagen. Dafür kann auf eine Elektrifizierung und auf aufwändige Signalanlagen in Schopfheim verzichtet werden, freilich ist die Akzeptanz durch Kunden infolge des erforderlichen Umsteigens in Schopfheim mit Sicherheit geringer.

Busse werden für die Verbindung zwischen Bad Säckingen und Schopfheim bei Variante 3.3.2 nicht benötigt.

3.4 Diesel-Shuttle im Abschnitt Bad Säckingen – Wehr

Grundsätzlich möglich erscheint auch eine Variante, bei welcher zwischen Bad Säckingen und Wehr mit einem Dieselfahrzeug gefahren wird, der Fahrnauer Tunnel hingegen weiterhin mittels einer Buslinie über den Berg umfahren wird.

Ein solchermaßen in Wehr aufgebrochenes System muss in Schopfheim günstige Anbindungen an die S 6 bieten, wobei infolge längerer Umsteigewege auf den Bus eine Umsteigezeit von 5 Minuten anzustreben ist.

Ein Shuttle-Verkehr auf der Schiene wiederum aus Richtung Bad Säckingen sollte in Bad Säckingen schlanke Anschlüsse von der Hochrheinstrecke bieten und logischerweise als Diesel-Shuttle verkehren, um keinen elektrischen Inselbetrieb zu provozieren.

Eine Verbindung im 30-Minuten-Takt ist mit einem Umlauf zwischen Bad Säckingen und Wehr jedoch nicht möglich. Bei knapper Anschlussherstellung in Wallbach reicht es mit einem Fahrzeug maximal bis Wehr-Hemmet, was keinen sonderlich attraktiven Umsteigepunkt auf die dann beizubehaltende Buslinie nach Schopfheim darstellt. Es müssen deswegen mindestens zwei Fahrzeuge eingesetzt werden, die sich unterwegs in Wehr Hemmet oder Wehr Öflingen begegnen, insgesamt jedoch unproduktiv eingesetzt werden, da es westlich des Kreuzungspunkts auf der Fahrt bis Wehr Bahnhof dann zu längeren Stillstandszeiten kommt. Im Grunde steht das Fahrzeug, während es

in gleicher Zeit, dann als Variante 3.3.2, durchgehend bis Schopfheim verkehren könnte.
Zusätzlich müssen zwei Busse eingesetzt werden, um über den Berg nach Schopfheim zu fahren und dort Anschlüsse herzustellen. Es ergeben sich jedoch in Wehr längere Umsteigezeiten, so dass darauf verzichtet wird, diese Variante weiter auszuarbeiten.

Denkbar wäre ein Diesel-Pendel zwischen Bad Säckingen und Wehr daher nur als im Stundentakt verkehrendes Fahrzeug. Es reicht dann ein Fahrzeug aus, zu Unterwegskreuzungen kommt es nicht. An den langen Übergangszeiten auf den Bus in Wehr nach Schopfheim ändert sich nichts Wesentliches, weshalb diese Variante auch in dieser Form als nicht zielführend anzusehen ist.

3.5 Güterverkehr

Angesichts der Situation im Güterverkehrsmarkt erscheint es gegenwärtig gewagt, an eine Reaktivierung der Wehratalbahn als Güterverkehrsstrecke zu denken. Infrastrukturen werden jedoch auf lange Sicht erstellt und da könnte sich durchaus in späteren Jahren der Bedarf ergeben, wieder mit Güterzügen die Strecke befahren zu können. Soweit im 30-Minuten-Takt gefahren wird, sind alle konzipierten Ausweichgleise, in diesem Fall nur eines in Wehr-Hemmet oder in Wehr-Öflingen, durch Flirt-Triebzüge belegt. Güterzüge könnten dann nur in Lücken des 30-Minuten-Takt-Systems durchgeführt werden oder müssten in die Abendstunden/Nachtstunden verlegt werden (Stundentakt ab 20 Uhr, also ausreichende Betriebslücken). Alternativ müsste die Infrastruktur hinsichtlich der Kreuzungsmöglichkeiten erweitert werden.

4. Notwendige Infrastrukturen

Die Analyse denkbarer Varianten zeigt eindeutig, dass der Reaktivierung der Gesamtstrecke oder zumindest des Abschnitts Schopfheim – Wehr Priorität einzuräumen

ist. Die skizzierten Varianten erfordern, dass in Schopfheim geflügelt, durchgebunden oder umgestiegen wird.

Am anspruchsvollsten, zugleich aber mit Sicherheit auch mit dem größten Erfolg am Markt verbunden, ist das Flügelungsprinzip, also das Stärken bzw. Schwächen der von Basel nach Zell verkehrenden S 6 in Schopfheim und die Weiterfahrt des abgespaltenen Zugteils nach Wehr bzw. bis nach Bad Säckingen (Variante 3.1.2)

Die Akzeptanz des Umsteigens durch den Kunden hängt zwar von der Verlässlichkeit und Schlüssigkeit ab, wird aber in jedem Falle doch eher als Belästigung empfunden. Empirische Untersuchungen haben ergeben, dass Kunden, die durch Umsteigen auf ein schnelleres Verkehrsmittel bei parallelen Verkehrsangeboten nur wenige Minuten gewinnen, darauf verzichten. Ab etwa Zeitgewinnen von 5 und mehr Minuten kann beobachtet werden, dass freiwillig umgestiegen wird, um den Zeitgewinn mitzunehmen.

Im Umkehrschluss heißt dies, dass das Umsteigen wie eine Zeitverlängerung empfunden wird und deswegen mit entsprechend weniger Marktausschöpfung gerechnet werden kann.

Für den Flügelungsverkehr reichen in Schopfheim zwei Bahnsteigkanten aus. Notwendig sind aber entsprechende Fahrstraßenverbindungen und signaltechnische Absicherungen insbesondere im östlichen Bahnhofskopf.

Die wesentliche Baumaßnahme jedoch ist die Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Fahrnauer Tunnels. Wie schon oben ausgeführt, wurde dieser 3.164 Meter lange Tunnel vom Profil her für einen zweigleisigen Betrieb ausgelegt, wovon aber aufgrund der Knotenlage Schopfheims nur der Raum für 1 Gleis erforderlich ist. Angeregt wird daher eine Sanierung dieses Tunnelbauwerks durch Reduktion des Querschnitts mit entsprechender Verfüllung, also ein dauerhafter Rückbau des vor 115 Jahren unter dem Verlust von 8 Menschenleben[5] geschaffenen Durchbruchs auf nur noch eine Spur.

[5] Hans-Wolfgang Scharf, Die Eisenbahn am Hochrhein, Bd. 3 Die Strategischen Bahnen in Südbaden, Seite 144

Zwischen Schopfheim und dem Fahrnauer Portal des Tunnels sind verschiedene Bahnübergänge, teils parallel zur Wiesentalstrecke wiederherzustellen. Ferner ist eine neue Brücke über die Umgehung Fahrnau der B 317 zu erstellen.

In Fahrnau wird im Falle der Varianten mit Umstieg oder Flügelung von der S 6 kein Halt der Wehratalbahn empfohlen, da die Erschließung von Fahrnau in gleicher Qualität durch die eher an überschüssiger Zeit leidende Strecke Schopfheim – Zell erfolgen kann. Es ist daher anzustreben, aus Schopfheim möglichst zügig durch den Fahrnauer Tunnel bis Hasel zu fahren, wo, wie ebenfalls schon weiter oben beschrieben, vorrangig aus touristischen Gründen, aber auch wegen der fußläufig möglichen Erschließung von Hasel, gehalten werden soll.

Im weiteren Verlauf durch das Haseltal sollte nicht von der bestehenden Trasse abgewichen werden. Der Naturlehrpfad entlang des Haselbachs stellt einen sehr attraktiven Weg dar, welcher keinesfalls durch eine geänderte Trassenführung, etwa mit dem Ziel, in Wehr näher an die Bebauung heranzukommen, geopfert werden sollte. Auch ist nicht erkennbar, wie eine ortsnähere Trassierung durch Wehr geführt werden könnte.

Nach Überquerung des Haselbachs sollte die Trasse leicht ansteigen, um im Bereich der Schopfheimer Straße bereits auf das Niveau der B 518 zu gelangen, also die Schopfheimer Straße zu überbrücken.

Vorgeschlagen wird, dann im Bereich der Alten Schopfheimer Straße eine Haltestelle mit dem Arbeitstitel Wehr-West einzurichten, da sich von hier aus große Teile der Nordstadt von Wehr in weniger als 1.000 Metern zu Fuß erreichen lassen. Denkbar ist auch, diesen Halt mittels eines innerörtlichen Buslinienverkehrs oder eines hier endenden Regionalverkehrs aus Richtung Bad Säckingen oder auch vom Hotzenwald her, zu bedienen, um der Nordstadt bessere

Im weiteren Verlauf sollte die Trasse dann parallel zur B 518 bis in den Bahnhof Wehr geführt werden. Dort genügt 1 Bahnsteigkante, gleich ob die Züge wenden oder in Richtung Bad Säckingen weiterfahren. Unmittelbar östlich des Bahnhofs Wehr müsste der ehemalige Bahnübergang in Form von Halbschranken wieder eingerichtet werden, der Zug dann über die Wehrabrücke parallel zur Umgehungsstraße dann bis nach

Wehr-Hemmet fahren, wo der betriebliche Mittelpunkt, also das Begegnungsgleis, zu bauen wäre.

Vorgeschlagen wird dabei die Einrichtung eines Mittelbahnsteigs (siehe auch Abb.1), wobei die Zuwegung von Osten her am Bahnsteigende in Richtung Wehr erfolgen sollte. Dadurch wäre sichergestellt, dass nur das Gleis in Richtung Wehr von Fahrgästen gequert werden müsste. Da die entsprechenden Züge jedoch alle in Wehr-Hemmet halten und auf den kreuzenden Gegenzug warten, kann dies ohne Gefahren für die Querenden erfolgen. Der Kreuzungspunkt Wehr-Hemmet müsste dazu mit Rückfallweichen ausgestattet sein, so dass die Zugkreuzungen automatisch vonstatten gehen könnten. Als Vorbild hierzu könnte etwa die Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg dienen, die ausschließlich über solche Bahnsteigzugänge und entsprechende Rückfallweichen verfügt und ebenfalls im dichten 30-Minuten-Takt befahren wird.

In Wehr Öflingen könnte es je nach Variante beim eingleisigen Betrieb (nur 1 Bahnsteigkante) bleiben oder es könnte im Falle des Umsteigeverkehrs in Schopfheim wegen des Wegfalls des eher zeitraubenden Anflügelns der Betriebsmittelpunkt von Wehr-Hemmet nach Wehr-Öflingen verschoben werden. Dabei wäre die Fläche für die Wiederherstellung eines Kreuzungsgleises vorhanden, der Bahnsteigzugang sollte nach dem Beispiel der Ammertalbahn wieder zu einem Mittelbahnsteig erfolgen, wobei die Querung vor dem ausfahrenden, jedoch in allen Fällen zum Stehen gekommenen Zug erfolgen sollte.

Da der Betrieb eines parallelen Busverkehrs aus Wirtschaftlichkeitsgründen unterbleiben soll, wird angeregt, im Bereich der Jungholzer Straße einen Bahnsteig zu erstellen, um den Teilort Öflingen attraktiv erschließen zu können.

Im weiteren Verlauf der Strecke könnte entweder der ehemalige Bahnhof Brennet (Wehratalbahn) reaktiviert werden oder, was für Erfolg versprechender angesehen wird, ein neuer Halt im Bereich der Römerstraße/Rauriker Straße erstellt werden.

Eine ganz wichtige Infrastruktur müsste dann im Bereich der Einmündung in Wallbach in die Hochrheinstrecke erstellt werden. Hier geht es zum einen um die Erschließung des Bad Säckinger Stadtteils Wallbach, zum anderen aber auch um den Übereck-

Verkehr von Wehr via Wallbach nach Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen – Basel Bad Bf, ohne bis nach Bad Säckingen fahren zu müssen.

Die Anlage des Bahnhofs (vgl. Abb. 3) sollte so erfolgen, dass entlang der Hochrheinstrecke zwei Außenbahnsteige errichtet werden und ein dritter Bahnsteig an der eingleisigen Wehratalbahn auf Höhe des Außenbahnsteigs an der Hochrheinbahn in Richtung Rheinfelden. Unmittelbar südlich dieser Bahnsteige sollte dann mittels Weichenverbindungen die Wehratalbahn auf die Gleise der Hochrheinstrecke eingeführt werden.

Im Bahnhof Bad Säckingen, der in eisenbahntechnischer Hinsicht seit der Herstellung des durchrationalisierten Zustands nur noch ein einfacher Haltepunkt mit zwei Bahnsteigkanten ist, müsste im Westkopf wieder eine Weichenverbindung eingerichtet werden, um mit dem von der Wehratalbahn kommenden Zug auf das Gleis 2 einfahren zu können, wo kurz darauf nach der Wende in Richtung Wehr – Schopfheim – Lörrach – Basel zurückgefahren werden könnte. Die entsprechenden Weichenverbindungen in Bad Säckingen wie in Wallbach wären signaltechnisch abzusichern und an das in Waldshut vorhandene elektronische Stellwerk anzubinden. Zweckmäßig wäre weiterhin, in Bad Säckingen an der noch vorhandenen dritten Bahnsteigkante ein Abstellgleis vorzusehen, um bei Bedarf, insbesondere in Tagesrandlagen oder bei Betriebsstörungen, ein Fahrzeug abstellen zu können ohne den durchgehenden Verkehr auf der Hochrheinstrecke hierdurch zu blockieren.

Der zur Hochrheinstrecke gehörende Streckenabschnitt zwischen Wallbach und Bad Säckingen wäre dazu im Falle der Variante 3.1.2 zu elektrifizieren.

Mit der genannten Infrastruktur wäre es möglich, aus der Wehratalbahn eine optimal sich in das integrale Taktfahrplan-System einfügende Verbindungsstrecke zwischen Bad Säckingen und Schopfheim zu machen, diese im attraktiven 30-Minuten-Takt zu betreiben und sämtliche denkbaren Anschlüsse optimal zu bedienen.

5 Potentiale

Die vier an der Wehratalbahn liegenden Städte und Gemeinden Schopfheim (19.272 Einwohner), Hasel (1.103 Einwohner), Wehr (13.035 Einwohner) und Bad Säckingen (16.675 Einwohner) zeigen, dass mit rund 50.000 Einwohnern entlang der Strecke einschließlich der Städte Schopfheim und Bad Säckingen ein beachtliches Bevölkerungspotential vorhanden ist. Umgerechnet sind dies auf die 20 km Streckenlänge etwa 2.500 Einwohner pro Kilometer.

Im Wiesental zwischen Weil am Rhein und Zell über Lörrach – Schopfheim kommt man bei gleicher Betrachtung auf etwa 130.000 Einwohner bei 27 km Streckenlänge, also etwa auf 5.000 Einwohner pro Streckenkilometer.

Dieser grobe Wert sagt über die tatsächliche Nutzung natürlich nicht allzu viel aus, denn dieser ist beispielsweise stark abhängig von dem Vorhandensein von Schulzentren, Arbeitsplätzen, Dienstleistungszentren usw. Trotzdem zeigt sich, dass das Wehratal mit Sicherheit nie auf die Verkehrsströme kommen wird, wie sie im Wiesental anzutreffen sind.

Nach Angaben der Betreiber der Regio-S-Bahn im Wiesental werden auf den beiden Strecken S 5 und S 6 pro Jahr immerhin rund 2,5 Millionen Personen befördert oder pro Werktag rund 8.000 Fahrgäste, also je Richtung 4.000 Fahrgäste.

Beim Wehratal kann sicherlich nicht mit diesen Größenordnungen gerechnet werden. Allerdings weist die Pendlerstatistik der das mögliche Potential auf der Wehratalbahn wesentlich bestimmenden Stadt Wehr 1.361 Berufseinpendler und 2.430 Berufsauspendler aus. Unterstellt man, dass die Einpendler schwerpunktmäßig aus dem Hotzenwald kommen, was sicherlich so in der Absolutheit nicht zutrifft, andererseits die Auspendler überwiegend ins Rheintal und ins Wiesental fahren, was so sicherlich auch in der Absolutheit nicht zutrifft, so ist doch ein werktägliches Berufspendlervolumen entlang der Wehratalstrecke von sicherlich um die 5.000 Beförderungsvorgänge abzuschätzen, also etwa 2.500 Personen je Richtung. Hinzu kommen die Ausbildungsverkehre, die wegen ihrer vergleichsweise starken Fixierung auf öffentliche Verkehrsmittel von besonderem Interesse sind. Die Statistiken zeigen, dass die Städte Schopfheim und Bad Säckingen über zahlreiche weiterführende Schulen verfügen, insbesondere über sehr große Gymnasien und Privatschulen und umfangreiche berufliche Bildungs-

einrichtungen. Diese sind auch in besonders großer Konzentration in Lörrach vorhanden (46.835 Einwohner, 18.183 Arbeitsplätze, 3.850 Berufsschüler, 6.758 Schüler an allgemeinbildenden Schulen).

Verkehrszählungen über die heutige Buslinie 7335 von Bad Säckingen über Wehr nach Schopfheim liegen leider nicht vor. Nach der Literatur sind aber Regionalbusse im Schnitt mit 16 Fahrgästen besetzt. Wenn man nun die ca. 35 Fahrtenpaare damit multipliziert, so ergibt sich, dass ca. 1.100 Fahrgäste pro Tag und Richtung von Wehr aus im öffentlichen Verkehr befördert werden, wobei der große Teil davon aus dem Segment nicht wahlfreier Verkehrsteilnehmer, also der Schüler und Auszubildenden stammen dürfte.

Berufspendler dürften in den Bussen sicherlich nicht wesentlich mehr als 250 am Tag unterwegs sein, was darauf hindeutet, dass die Potentialausschöpfung, gemessen an den 2.500 Personen pro Tag und Richtung doch eher marginal ist.

Dass dies mit der angebotenen Verbindungsqualität zu tun hat, die das Erreichen von Arbeitsplätzen teilweise sehr zeitaufwändig und umständlich macht, wurde versucht darzulegen.

6 Fazit

Ansätze, wie das System des öffentlichen Verkehrs nachhaltig gestärkt werden kann, zeigt das im Kapitel 2 begründete Angebotssystem eines Integralen Taktfahrplans unter Einschluss der Schienenstrecken und Buslinien, wobei das Wiesental dazu ein treffendes regionales Beispiel liefert.

Der Nutzen, der dabei entsteht, fällt nicht nur für die davon profitierenden Fahrgäste und Verkehrsunternehmen ab. Er stärkt nachhaltig die Strukturen der betroffenen Kommunen.

So ist es längst bekannt, dass etwa das Angebot an weiterführenden Schulen für viele Beschäftigte eine wesentliche Entscheidungshilfe bei der Suche nach geeigneten

Wohnstandorten ist. Dass aber auch Leitende Angestellte, vielleicht viel stärker als man gemeinhin annimmt, ein gutes öffentliches Verkehrssystem als wichtigen Standortfaktor schätzen, sollte darüber nachdenken lassen, ob hinsichtlich der langfristigen Sicherung der Standortgunst im Wehratal die notwendigen Entwicklungen bereits alle getroffen sind.

Die Wiederinbetriebnahme der Wehratalbahn, die nach Auffassung des Autors hervorragend als Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems zwischen Bad Säckingen, Wehr und Schopfheim oder auch dem Wiesental und der regionalen Schnellverbindung über Waldshut – Singen zum Bodensee und weiter bis nach Ulm geeignet ist, die für direkte Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Waldshut und der Stadt Lörrach mit ihren vielfältigen Ausbildungs- und gewerblichen Arbeitsplätzen sorgen könnte und die für die Stadt Wehr der direkte Zugang ins Oberzentrum Basel bedeuten würde, die andererseits den trinationalen Verdichtungsraum mit der Peripherie und ihren Naturschönheiten umweltfreundlich verbinden würde und die Standortgunst der dort ansässigen Industrie erheblich zu steigern in der Lage wäre, muss nach Auffassung des Autors Grund genug sein, für die kommenden Generationen zumindest die Trasse zu sichern und derweil über geeignete Finanzierungsmöglichkeiten einer Wiederinbetriebnahme nachzudenken.

Dass dies – unter weit schlechteren Rahmenbedingungen – wie etwa bei der ebenso über 37 Jahre stillgelegten Strecke von Zollhaus-Blumberg nach Immendingen als kommunale Bahn möglich war, soll Ansporn sein, am Ziel einer Reaktivierung festzuhalten.

Dank der Perspektiven, die durch die Umsetzung der Regio-S-Bahn im Wiesental entstehen, müsste solch ein Ziel realistisch zu erreichen sein.

Tübingen, den 3. Oktober 2005

Die Stadt Wehr (mit 13.035 Einwohnern) in Wehr 1289 Schüler
Die Stadt Lörrach (mit 46.835 Einwohnern und 18.183 Arbeitsplätzen)
Die Stadt Weil am Rhein (mit 29.391 Einwohnern)
Die Gemeinde Steinen (mit 10.046, davon 5.427 im Kernort,)
Die Gemeinde Maulburg (mit 4115)
Die Gemeinde Hausen 2407 am 31.3.05
Die Gemeinde Zell 6094 am 31.3.05
Die Stadt Bad Säckingen mit 16.675 davon 3.020 Schüler, davon 1300 Gymnasiasten
Die Stadt Schopfheim mit 19.272, 10337 PKW
Die Gemeinde Hasel mit 1.103, 48 Grundschüler

Schulen in Schopfheim 1712 Berufsschüler, 3067 andere Schüler, 458 Waldorfschüler davon, über 1000 Gymnasiasten
In Lörrach 3.850 Schüler, in Lörrach 6.758 Schüler,

Wehr 1361 Einpendler, 2430 Auspendler,7656 Kfz, stagniert
Schopfheim 3781 Einpendler, 3477 Auspendler
Bad Säckingen 4660 Einpendler, 1940 Auspendler