

## Verkehrsstudie Kandertal

Projektinformation  
2. Juli 2020

# Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Erste Resultate
4. Weiteres Vorgehen
5. Projektteam

# Ausgangslage

- Das Kandertal liegt im Süden Baden-Württembergs und ist wirtschaftlich eng mit dem Agglomerationsraum Basel verbunden. Verkehrsbeziehungen bestehen insbesondere über Weil am Rhein ins Markgräflerland, über Lörrach ins Wiesental und nach Basel.
- Das Kandertal ist zukünftig als regionale Entwicklungsachse vorgesehen. Damit kommen auf diesen Raum neue Aufgaben zu, die mit einem verstärkten Siedlungsdruck und den sich daraus ergebenden Anforderungen an die verkehrs- und infrastrukturelle Entwicklung einhergehen.
- Zudem haben die Kandertalgemeinden ein Raumkonzept 2040 entwickelt, welches die Entwicklungspotenziale des Kandertals aufzeigt und Ideen zur Entwicklung skizziert.
- Bei den verkehrlichen Überlegungen stellt sich neben einer Reorganisation des unübersichtlichen und damit wenig attraktiven straßengebundenen ÖPNV im Kandertal auch die Frage nach der Reaktivierung der Kandertalbahn für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

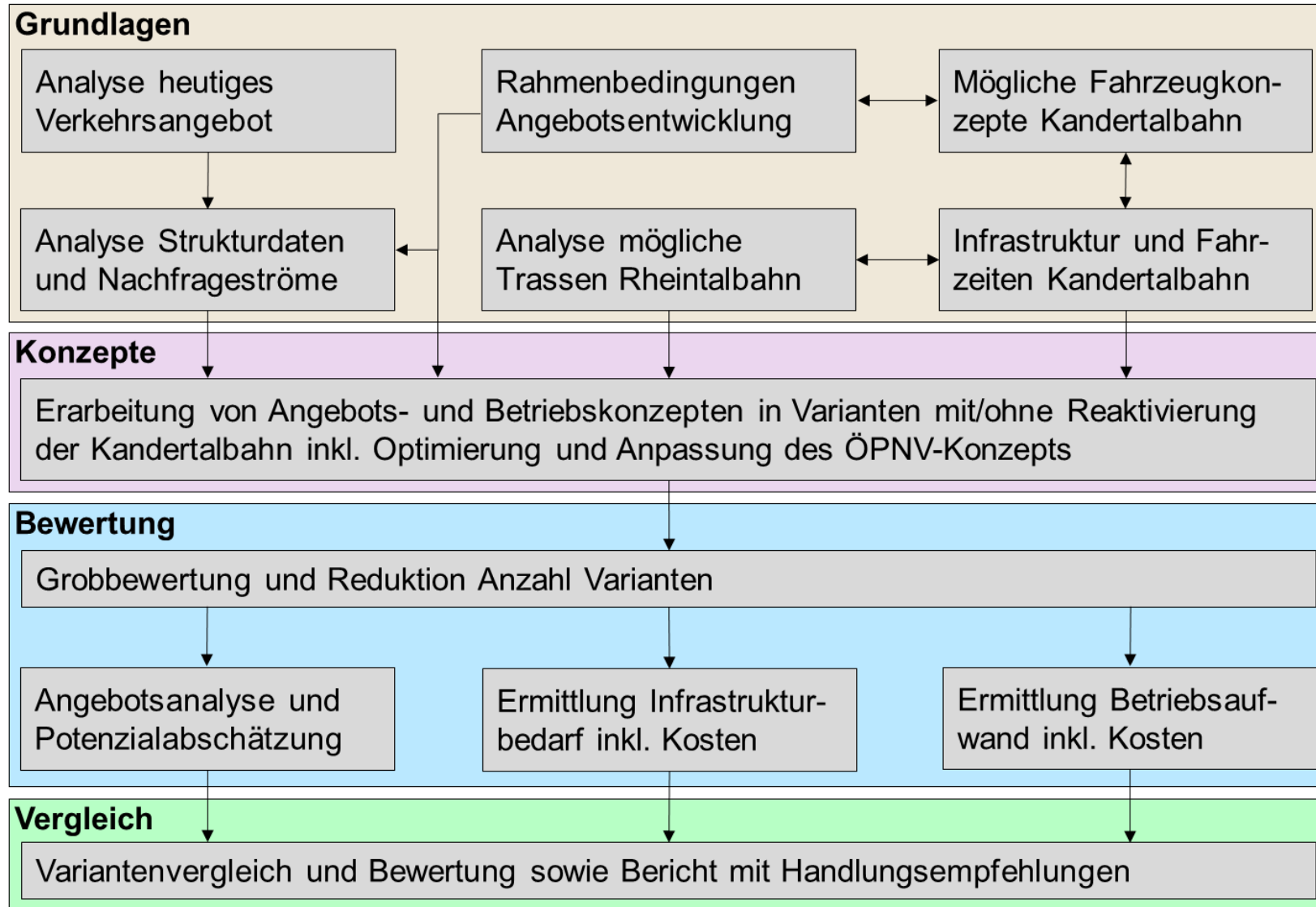
# Ziele der Verkehrsstudie

- Ermittlung der grundsätzlichen Durchführbarkeit einer Reaktivierung der Kandertalbahn und Ermittlung der entscheidenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen.
- Entwicklung von Verkehrskonzepten für das Kandertal, in welchem der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine zentrale Rolle einnehmen kann.
- Reorganisation des Busverkehrs im Kandertal als mögliche Vorstufe für eine Reaktivierung der Kandertalbahn sowie mit optimaler Abstimmung auf den SPNV inklusive einer Reduktion der Fahrleistungen bei einer Reaktivierung der Kandertalbahn.
- Entwicklung von angebotsorientierten und attraktiven Buskonzepten unabhängig von einer Reaktivierung der Kandertalbahn.

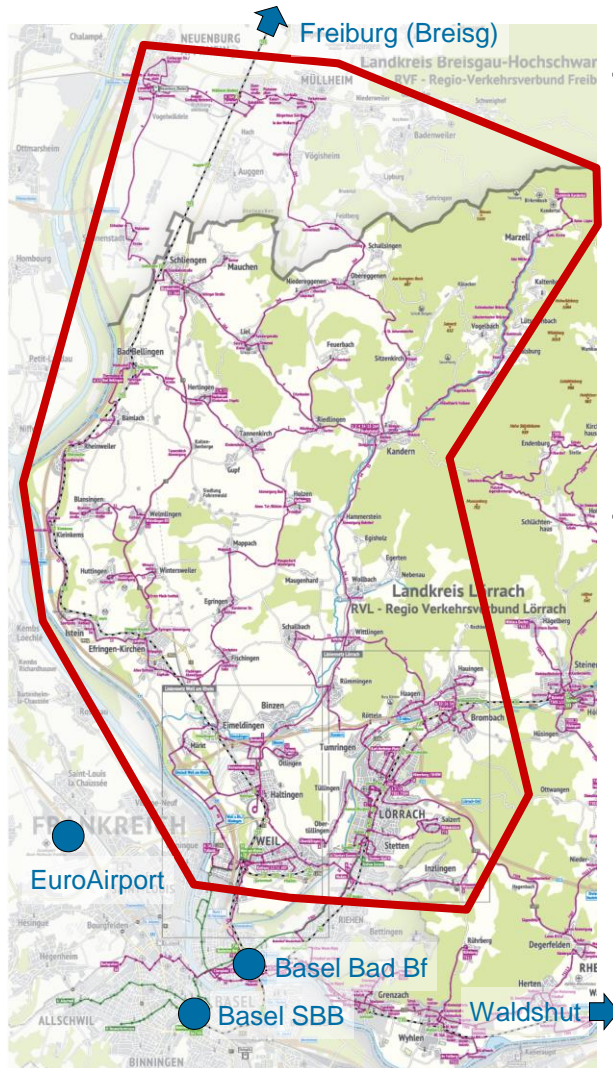
# Die Verkehrsstudie soll insbesondere die folgenden Fragestellungen beantworten

1. Wie sieht eine attraktive Ausgestaltung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kandertal ohne einen reaktivierten Schienenstrang aus?
2. Welche Vor- und Nachteile bzw. welche Nutzen und Kosten entstehen durch die Anbindung und Reaktivierung der Kandertalbahn?
3. Wie sieht diese Einbindung aus und welche infrastrukturellen, fahrzeugseitigen und betrieblichen Voraussetzungen müssen erfüllt sein?
4. Wie muss der Busverkehr bei einer Reaktivierung der Kandertalbahn angepasst werden?
5. Unter welchen Voraussetzungen lässt sich die Kandertalbahn längerfristig in die Regio-S-Bahn Basel mit Herzstück integrieren?
6. Welche kurz- und mittelfristig realisierbaren Umsetzungsschritte bis zum Ziel einer Einbindung der Kandertalbahn in die Regio-S-Bahn Basel sind möglich?
7. Wie muss die Ausgestaltung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kandertal im Vorfeld einer Reaktivierung des Schienenstrangs erfolgen, damit der Übergang von Bus auf Bahn problemlos und vollzogen werden kann?

# Übersicht methodisches Vorgehen



# Das Untersuchungsgebiet umfasst das westliche Gebiet des Landkreises sowie Müllheim



- Abgrenzung Perimeter für Beurteilung Busverkehr
- Norden: Müllheim
- Süden: Weil am Rhein / Lörrach
- Westen: Rhein
- Osten: Marzell im Kandertal
  
- Für die Variantenbeurteilung werden die folgenden übergeordneten Zentren im erweiterten Perimeter berücksichtigt:
  - Basel Bad Bf
  - Basel SBB
  - Freiburg (Breisg)
  - Waldshut
  - EuroAirport

# Liste der Buslinien im Perimeter

Linie	Relation	Frequenz (Werktags)	Funktion (primär)
1	Kandern Busbahnhof – Lörrach – Egringen – Binzen – Lörrach Busbahnhof	Einzellagen	Schülerverkehr
2	Kandern Busbahnhof – Binzen – Rümmingen – Lörrach Busbahnhof	Stundentakt mit Lücken	Schülerverkehr
3	Riehen Weilstraße – Inzlingen – Waidhof – Lörrach Engelplatz – Busbahnhof – Museum	Stundentakt	Linienverkehr
4	Marzell Fachklinik Kandertal – Kandern – Schliengen – Bad Bellingen / Müllheim	Zweistundenrhythmus	Linienverkehr
6	Brombach – Homburg Siedlung – Busbahnhof – Neumatt – Riehen (CH) – Weil am Rhein	Halbstundentakt	Linienverkehr
7	Lö-Karl-Herbster-Platz – Busbahnhof – Museum/Burghof/ Baumgartnerstraße – Salzert	Viertelstundentakt	Linienverkehr
8	Lörrach Hünerberg /DHBW – Busbahnhof – Obertüllingen	Halbstundentakt	Linienverkehr
9	Stetten Süd – Stetten Bahnhof – Lörrach Salzert	Halbstundentakt	Linienverkehr
10	Ortsbus: Brombach Bf – Hauingen – Brombach Bf – Brombach Bühl – Lörrach Haagen/Messe – Haagen – Lörrach Haagen/Messe – Brombach Bf	Stundentakt	Linienverkehr
12	Ötlingen – Eimeldingen – Märkt – Haltingen – Weil am Rhein	Stundentakt	Linienverkehr



# Liste der Buslinien im Perimeter

Linie	Relation	Frequenz (Werktags)	Funktion (primär)
15	Schliengen – Welmlingen / Bad Bellingen – Efringen-Kirchen – Binzen – Lörrach/ Weil am Rhein	Einzellagen	Schülerverkehr
16	Brombach Bf (Bus) – Hauingen – Haagen – Tumringen – Lörrach Busbahnhof – Stetten – Riehen (CH) – Weil am Rhein Tullastraße	Halbstundentakt	Linienverkehr
53	Lörrach Busbahnhof – Binzen – St. Louis Gare – Euroairport	Stundentakt ab 2021	Linienverkehr
54	Kandern Busbahnhof – Wollbach – Wittlingen – Lörrach Brombach Bahnhof	Stundentakt	Linienverkehr
55	Kandern Busbahnhof – Rümmlingen – Binzen – Haltingen – Weil am Rhein – Basel Claraplatz (CH)	Halbstundentakt	Linienverkehr
66	Weil am Rhein – Rebgarten – Märkt – Eimeldingen – Binzen Gewerbepark – Haltingen	HVZ Stundentakt	Linienverkehr
264	Schliengen – Müllheim / Schliengen – Obereggenen – Kandern – Müllheim	Einzellagen	Schülerverkehr
291	Münstertal – Wiedener Eck – Multen Belchenbahn	Stundenrhythmus	Linienverkehr

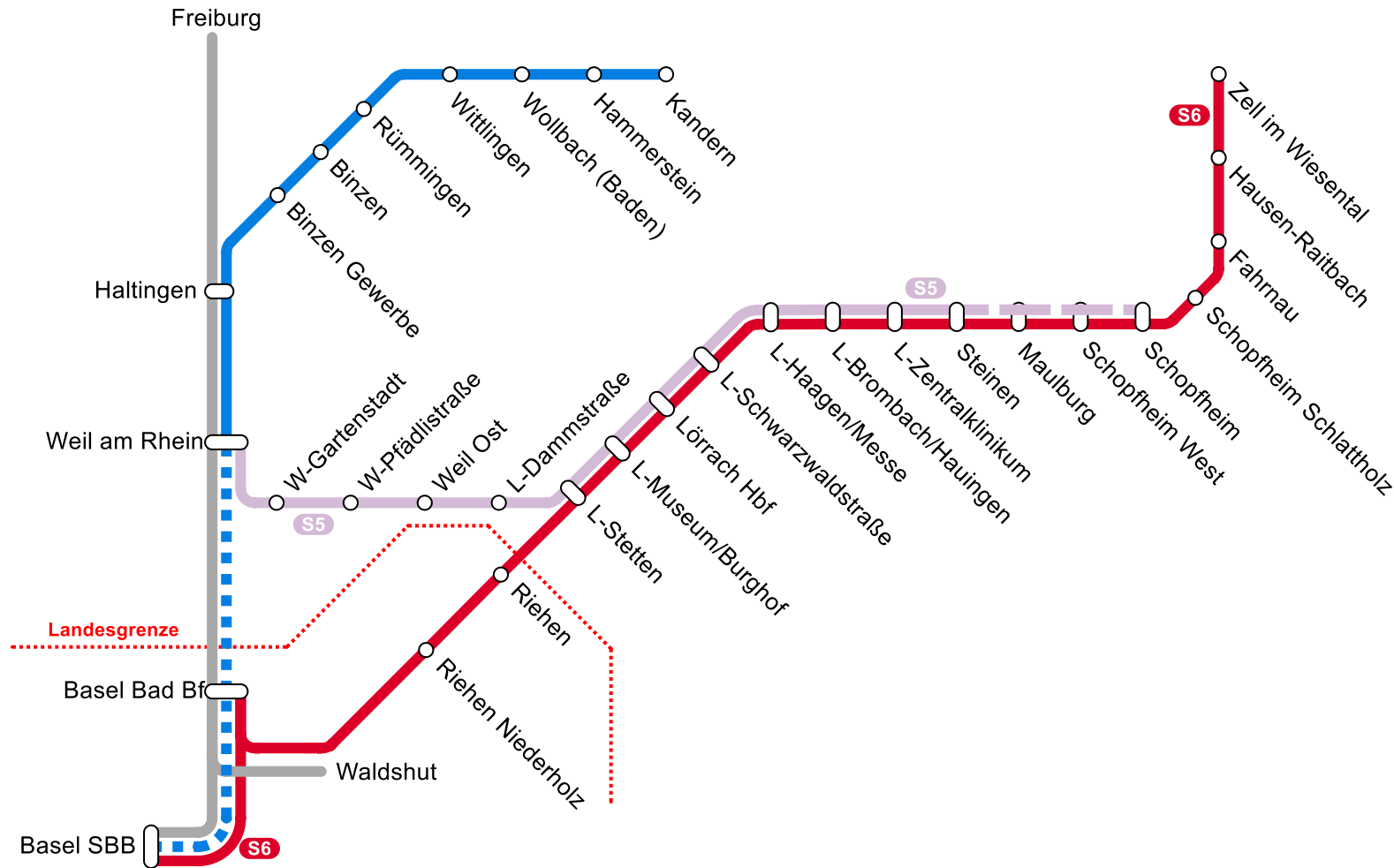
# Der ÖPNV im Untersuchungsgebiet weist große Unterschiede in der Bedienungshäufigkeit auf

- In den Ortsteilen mit Schienenanschluss (Wiesental-, Garten- und Rheintalbahn) ist das ÖPNV-Angebot gut. An allen Haltpunkten sind halbstündliche- oder stündliche Verbindungen gemäß Landesstandard vorhanden.
- In Gebieten ohne Bahnanschluss wird der ÖPNV durch Buslinien gewährleistet, welche jedoch ausgesprochen große Unterschiede im Bedienungsangebot aufweisen.
- Im Bereich zwischen dem Kandertal und dem Rheintal gibt es Orte, welche durch den ÖPNV entweder mit teilweise mehrstündigen Bedienungslücken nur sehr sporadisch bedient werden oder so gut wie gar nicht bedient werden.
- Der Schülerverkehr im Untersuchungsgebiet ist von den Bedienungslücken ausgespart. An ihm orientieren sich viele Fahrplanangebote direkt bzw. indirekt, indem Verkehrsangebote nur zu solchen Zeiten bestehen, während denen die sonst im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge verfügbar sind.

# Eine Reaktivierung der Kandertalbahn erfordert zahlreiche Anpassungen an der Infrastruktur

- Damit die Kandertalbahn von S-Bahn-Zügen befahren werden kann, muss die Infrastruktur dafür hergerichtet werden.
- Für ein konkurrenzfähiges Angebot auf der Schiene ist eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mindestens 50 km/h anzustreben. Um dies zu erreichen, müsste eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht werden.
- Dies bedingt unter anderem eine Sicherung von zahlreichen Bahnübergängen bzw. deren Schließung sowie Anpassungen an der Trassierung der Strecke (Einbau von Überhöhungen in den Kurven).
- Die Haltepunkte müssen nach aktuellem Standard ausgebaut werden (Anpassung Bahnsteighöhe, hindernisfreier Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen).
- Der Museumsbahnbetrieb soll weiterhin möglich sein.

# Für die Kandertalbahn ist eine Führung nach Basel SBB oder Lörrach anzustreben.



- Für die Integration der Kandertalbahn in die Regio-S-Bahn Basel bietet ab Haltingen eine Weiterführung nach Weil am Rhein und von dort entweder eine Durchbindung nach Lörrach (S5) oder nach Basel an.
- Die Gleisanordnung zwischen Haltingen und Weil am Rhein erfordert es, dass Züge aus dem Kandertal in Richtung Basel bis Weil am Rhein auf dem Gegengleis verkehren müssen.
- In Basel Bad Bf kann eine Flügelung der S6 zielführend sein, um eine Weiterführung nach Basel SBB ohne zusätzliche Trassen zu ermöglichen.

# Es erfolgt eine Ausarbeitung von Konzepten ohne und mit Reaktivierung der Kandertalbahn

- Basierend auf den erarbeiteten Rahmenbedingungen werden für das Untersuchungsgebiet neue Angebotskonzepte des ÖPNV entwickelt.
- Da im Landkreis Lörrach im Jahr 2026 eine Neuausschreibung des Busverkehrs erfolgt, wird für diesen Zeithorizont ein Angebots- und Betriebskonzept ausgearbeitet, welche nur den Busverkehr reorganisiert und verbessert (ohne Reaktivierung der Kandertalbahn).
- Darüber hinaus werden Angebots- und Betriebskonzepte in Varianten ausgearbeitet, welche eine Reaktivierung der Kandertalbahn berücksichtigt. Diese Varianten sind zur Konzeption ohne Reaktivierung der Kandertalbahn aufwärtskompatibel.

# Zeitplan

Monate nach Arbeitsbeginn	1. Monat	2. Monat	3. Monat	4. Monat	5. Monat	6. Monat	7. Monat	8. Monat	9. Monat	10. Monat	11. Monat	12. Monat	13. Monat	14. Monat
Monat	Feb 20	Mär 20	Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Okt 20	Nov 20	Dez 20	Jan 21	Feb 21	Mär 21
AP1: Analyse heutiges Verkehrsangebot	■													
AP2: Rahmenbedingungen Angebotsentwicklung	■													
AP3: Analyse Strukturdaten/Nachfrageströme		■	■											
AP4: Fahrzeugkonzepte Kandertalbahn (Option)				■	■									
AP5: Analyse Trassen Rheintalbahn (Option)				■	■									
AP6: Infrastruktur und Fahrzeiten Kandertalbahn			■	■	■	■								
AP7: Verkehrskonzepte mit Reaktivierung						■	■	■	■					
AP8: Verkehrskonzepte ohne Reaktivierung								■	■	■				
AP9: Angebotsanalyse und Potenzialabschätzung									■	■	■			
AP10: Infrastrukturbedarf inkl. Kosten										■	■	■		
AP11: Betriebsaufwand inkl. Kosten										■	■	■		
AP12: Variantenvergleich und Grobbewertung												■	■	■
AP13: Bericht mit Handlungsempfehlungen									■	■	■	■	■	■
AP14: Termine politische Gremien									◆					◆◆
Besprechungen Begleitgruppe	◆1							◆2	◆3	◆4		◆5		◆6

# Projektteam

---

**Rafael Haas**

Projektleiter



- Verkehrsingenieur M.Sc. ETH Zürich, Abschluss 2011
- Seit 2011 Projektleiter bei SMA und Partner AG, Zürich

---

**Ulrich Grosse**

Experte kommunaler ÖPNV in Baden-Württemberg



- Seit 1983 selbständiger Nahverkehrsberater im gesamten ÖV-Bereich in Baden-Württemberg und Bayern
- Seine Kunden sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

---

**Georges Rey**

Senior Experte



- Dipl. Bauingenieur ETH/SVI, Abschluss 1984
- Seit 1988 Partner und Projektleiter bei SMA und Partner AG

# Kontakt

SMA und Partner AG  
Gubelstrasse 28  
8050 Zürich  
Schweiz

Telefon +41 44 317 50 60  
info@sma-partner.com  
www.sma-partner.com