

Verkehrsstudie Kandertal

Öffentliche Vorstellung der Studienergebnisse
14. Februar 2022

Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

Inhalt

- 1. Ausgangslage und Fragestellung**
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

Projektteam

Rafael Haas

Projektleiter



- Bauingenieur M.Sc. ETH Zürich, Abschluss 2011
- Seit 2011 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

Philipp Wolf

Experte Potentialabschätzung



- M.Sc. In Geografie RU Bochum
- Seit 2018 bei SMA (Deutschland) GmbH

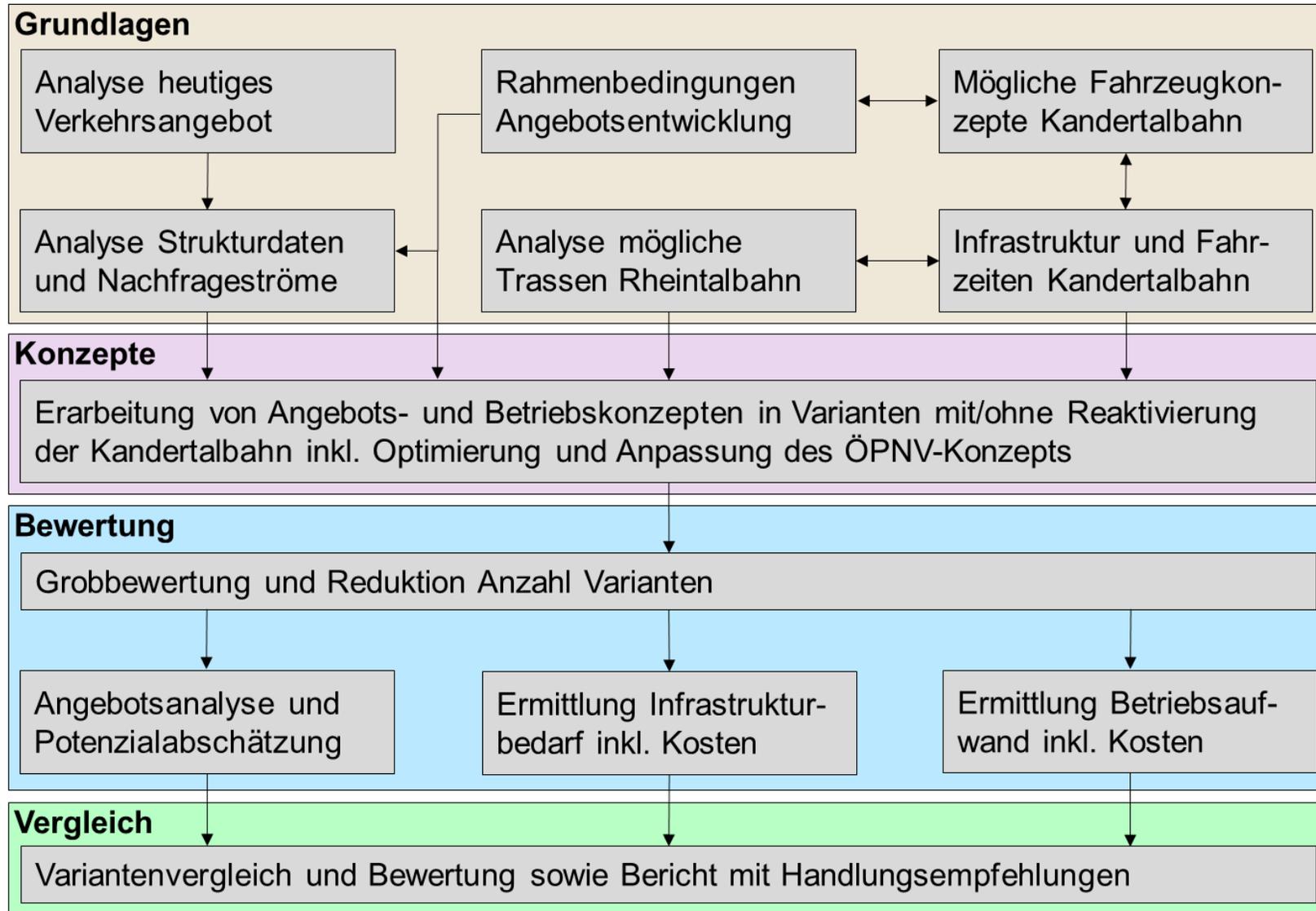
Ziele der Verkehrsstudie

- Ermittlung der **grundsätzlichen Durchführbarkeit einer Reaktivierung** der Kandertalbahn.
- 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**
- **Optimale 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.

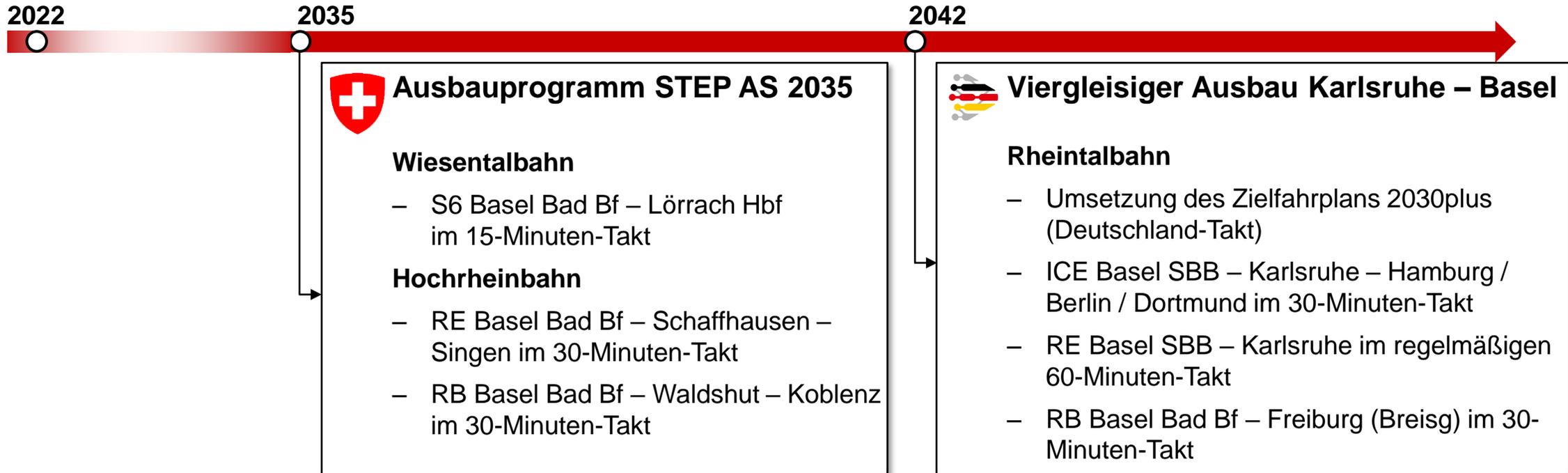
Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. **Methodik**
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

Übersicht methodisches Vorgehen

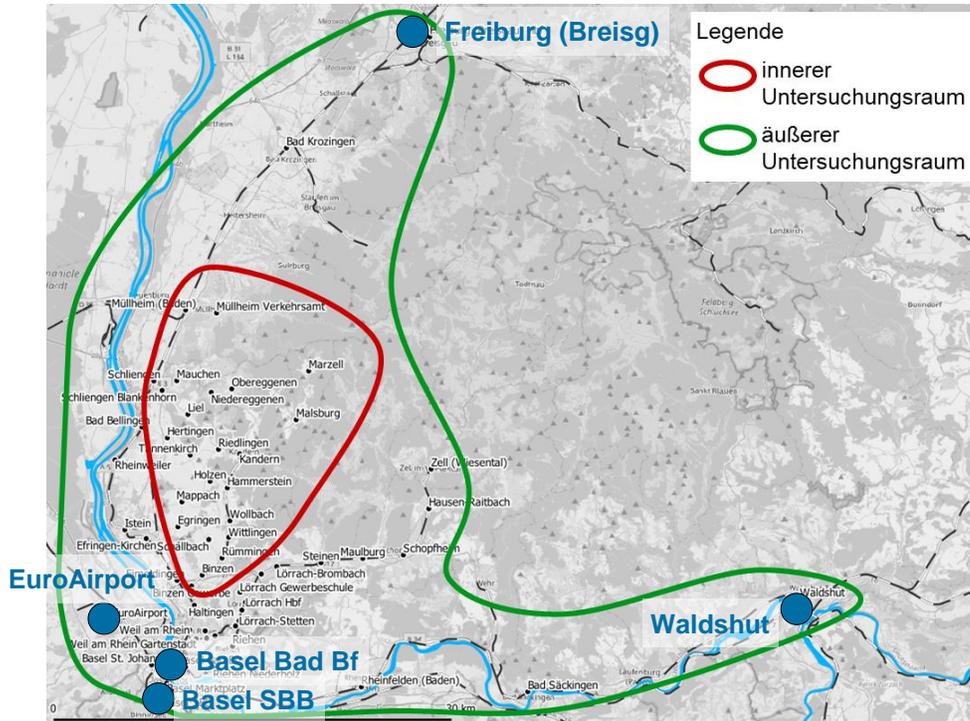


Die Wahl des Zeithorizonts orientiert sich an den Ausbauprojekten in der Region Basel



- Als Grundlage für die Angebotsentwicklung in dieser Studie wird der **Zeithorizont 2035** gewählt.
- Auf der **Rheintalbahn** wird für diese Studie der **aktuelle Fahrplan** unterstellt, da dieser voraussichtlich bis 2042 in Kraft bleibt.
- Die Umsetzung eines reorganisierten Buskonzepts als Vorstufe einer allfälligen Reaktivierung der Kandertalbahn ist auch früher möglich.

Das Untersuchungsgebiet umfasst das westliche Gebiet des Landkreises sowie Müllheim



- Der **innere Untersuchungsraum** umfasst den nordwestlichen Gebiete des Landkreises Lörrach mit den Gemeinder im Kandertal sowie im Rheintal.
- Für eine allfällige Reaktivierung der Kandertalbahn wird neben den bereits bestehenden Haltepunkten an der heutigen Museumsbahn auf Wunsch der Gemeinde Binzen und der Stadt Weil am Rhein noch der neue Haltepunkt **Binzen Gewerbe** in der Studie berücksichtigt.
- Der **äußere Untersuchungsraum** umfasst einen weiter gefassten Perimeter mit den folgenden übergeordneten Zentren:
 - Basel Bad Bf
 - Basel SBB
 - Freiburg (Breisg)
 - Waldshut
 - EuroAirport

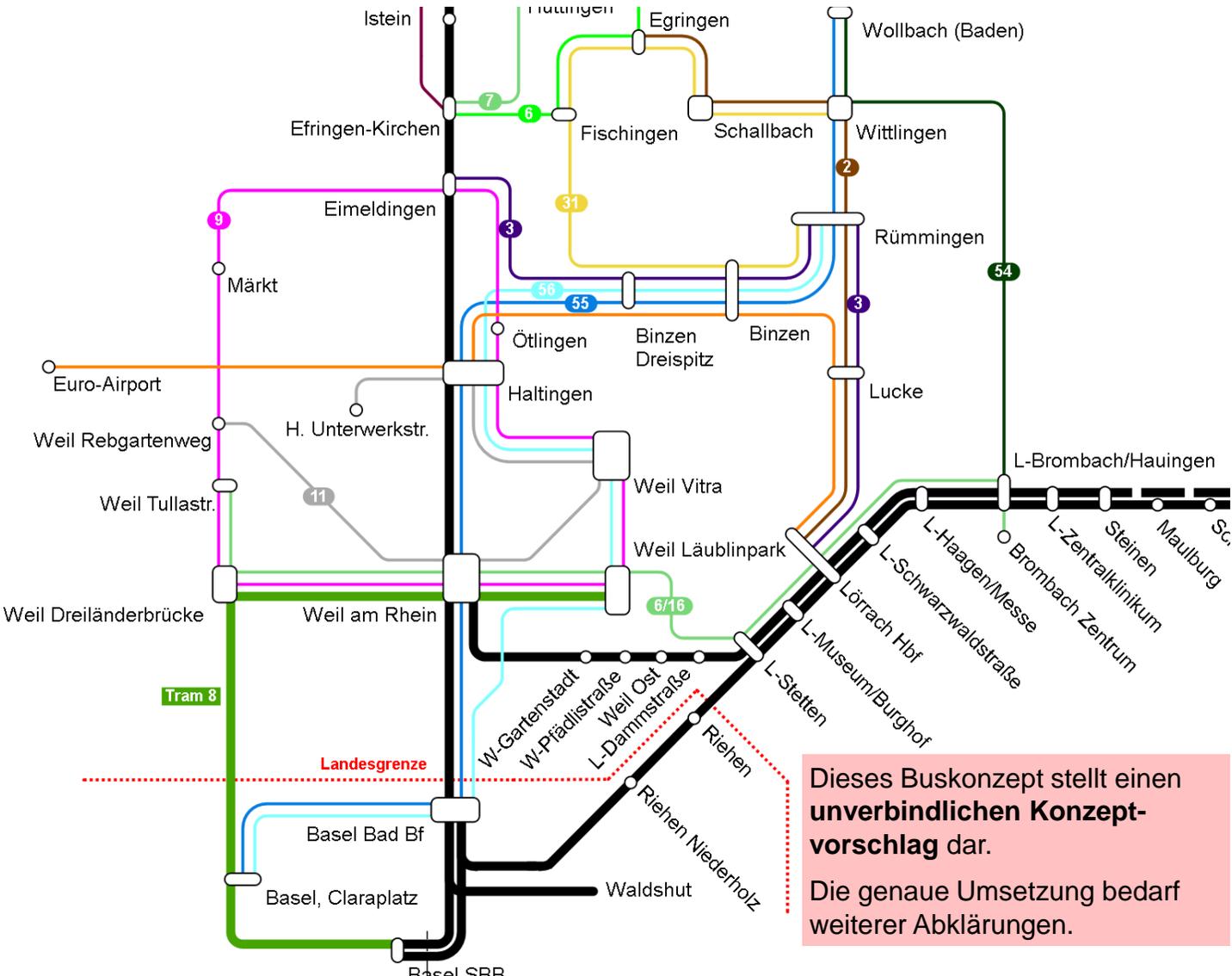
Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
- 3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)**
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

Das zukünftige Buskonzept soll schnellere und vertaktete Verbindungen bringen

- Das im Rahmen dieser Verkehrsstudie entwickelte Buskonzept baut auf der **Struktur des heutigen Busnetzes** auf.
- Es bringt gegenüber dem heutigen Angebots folgende **Verbesserungen**:
 - **Schnelle Buslinien** auf den Hauptachsen
 - **Kleinere Zubringerlinien** an die Hauptachsen mit **schlanken Anschlüssen**
 - Sicherstellung des **Schülerverkehrs**
 - Gute **Vertaktung**
- Das entwickelte Buskonzept weist eine **Aufwärtskompatibilität** mit einer reaktivierten Kandertalbahn auf.
- Bei dem entwickelten Buskonzept handelt es sich um einen **unverbindlichen Konzeptvorschlag**. Für die abschließende Definition des zukünftigen Buskonzepts sind **weitere vertiefende Planungen** notwendig.

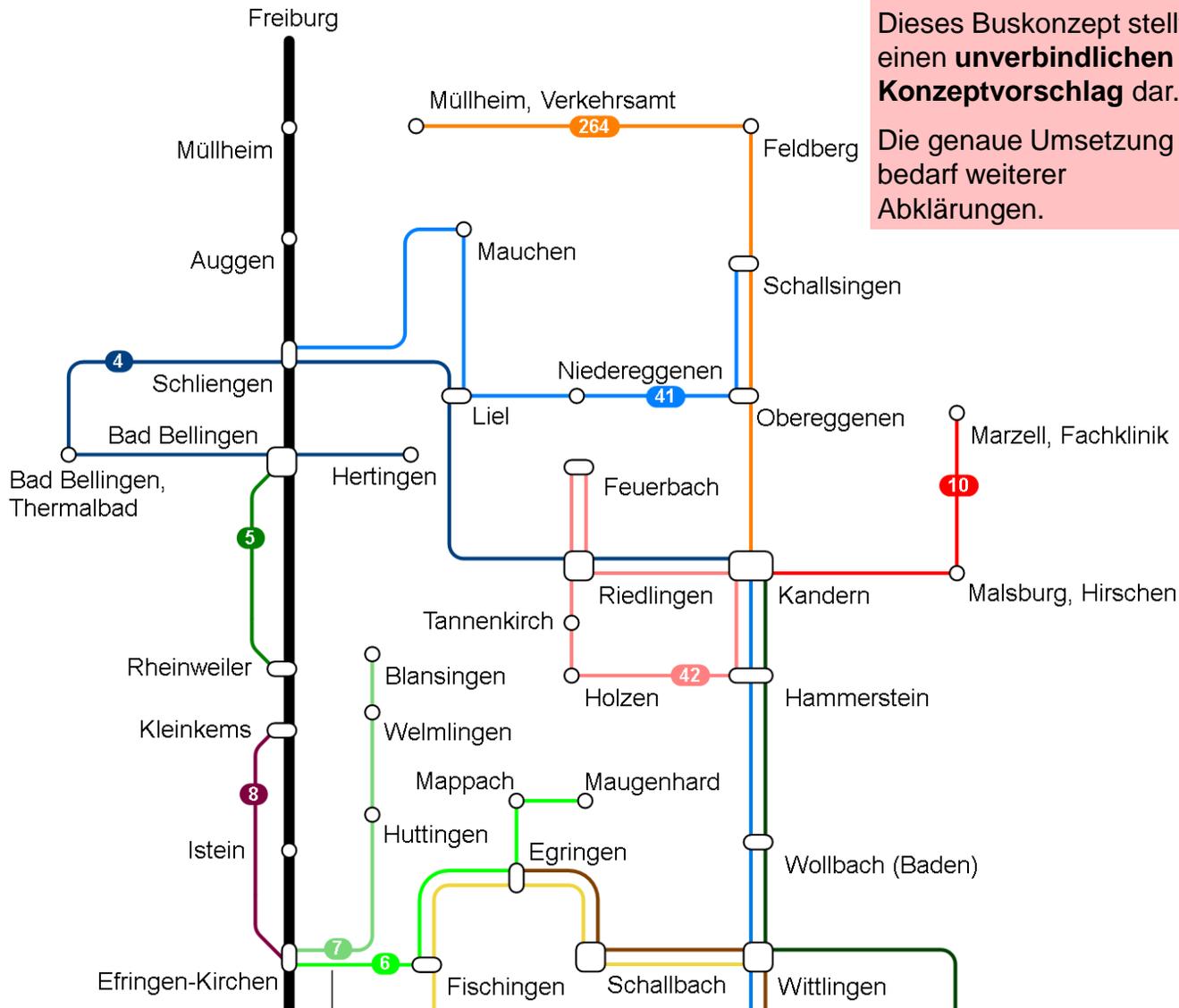
Das Buskonzept erschließt das Kandertal mit der Schnellbuslinie 55



- **Schnellbus 55**
Basel Claraplatz – Basel Bad Bf – Haltingen – Rümmingen – Kandern
- **Linie 56**
Basel Claraplatz – Basel Bad Bf – Weil am Rhein – Haltingen – Rümmingen
- **Linie 2**
Lörrach – Lucke – Rümmingen Bahnhof – Schallbach – Egringen
- **Linie 3**
Eimeldingen – Gewerbegebiet – Binzen – Rümmingen – Lucke – Lörrach Hbf
- **Linie 9**
Ötlingen – Haltingen – Vitra – Weil Läublinpark – Weil Rathaus – Märkt – Eimeldingen – Ötlingen
- **Linie 11**
Weil am Rhein Rebgartenweg – Weil am Rhein Bahnhof – Haltingen Unterwerkstraße
- **Linie 31**
Rümmingen Drosselweg – Binzen – Gewerbegebiet – Fischingen – Eimeldingen Schule – Egringen – Schallbach – Wittlingen Rathausplatz (HVZ und Schülerverkehr ansonsten Rufbusse).
- **Linie 54**
Kandern – Wittlingen – Lörrach-Brombach
- **EAP-Bus:** Euro-Airport – Haltingen – Binzen – Lörrach

Dieses Buskonzept stellt einen **unverbindlichen Konzeptvorschlag** dar.
Die genaue Umsetzung bedarf weiterer Abklärungen.

Im nördlichen Teil stellt das Buskonzept gute Verbindungen an die Rheintalbahn sicher



Dieses Buskonzept stellt einen **unverbindlichen Konzeptvorschlag** dar. Die genaue Umsetzung bedarf weiterer Abklärungen.

- **ZRF 264**
Kandern – Obereggenen – Feldberg – Vögisheim – Müllheim Verkehrsamt
- **Linie 4**
Kandern – Liel – Schliengen – Bad Bellingen - Hertingen
- **Linie 41**
Schliengen Bahnhof – Schliengen Ort – Mauchen – Schallsingen
- **Linie 5**
Rheinweiler – Bamlach – Bad Bellingen Bf - Hertingen
- **Linie 6**
Maugenhard – Mappach – Egringen – Fischingen – Efringen-Kirchen
- **Linie 7**
Efringen Kirchen – Huttingen – Blansingen
- **Linie 8**
Efringen-Kirchen Bf – Schulzentrum – Istein – Kleinkems
- **Linie 10**
Kandern – Malsburg – Marzell – Fachklinik (Stundentakt mit einem Bus)
- **Linie 42**
Kandern – Riedlingen – Tannenkirch – Holzen – Hammerstein – Kandern

Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
- 4. Angebotskonzepte Bahn**
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

Ausarbeitung von drei Bahnvarianten, wovon eine zur vertieften Untersuchung ausgewählt wurde

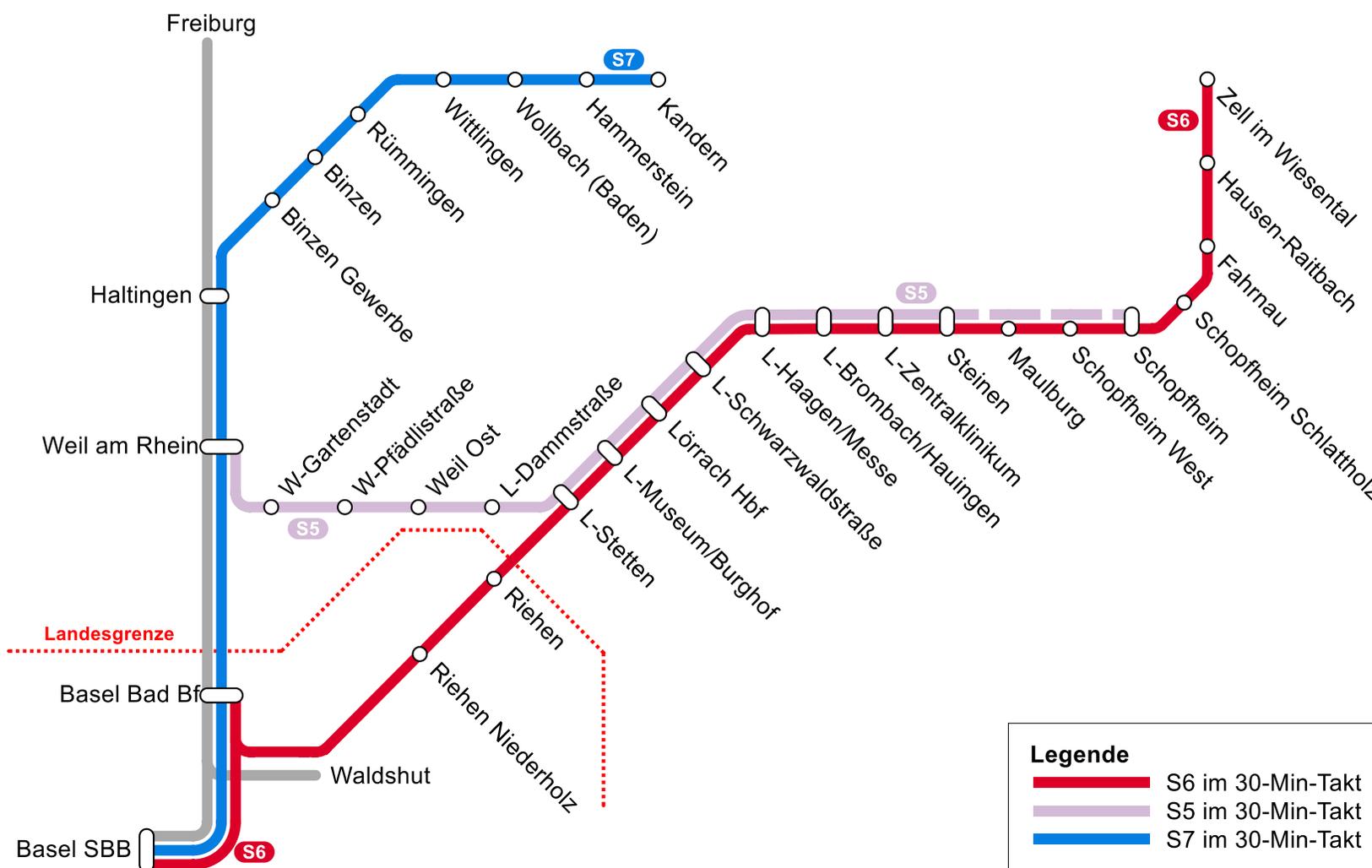
Ausgearbeitete Varianten

1. **S7** Kandern – Basel SBB im 30-Minuten-Takt
2. **S5** Verlängerung Weil am Rhein – Kandern im 30-Minuten-Takt
3. **S7** Kandern – Basel SBB im 60-Minuten-Takt
S5 Verlängerung Weil am Rhein – Kandern im 60-Minuten-Takt
→ Ergänzung zum 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Weil – Kandern

Verworfenne Varianten

- **S6** Flügelung in Basel Bad Bf nach Kandern / Zell im 30-Minuten-Takt
- **S6** Flügelung in Basel Bad Bf nach Kandern / Zell im 30-Minuten-Takt
Verlängerung Weil am Rhein – Kandern im 60-Minuten-Takt
- RB-Durchbindung vom Hochrhein ab Basel Bad Bf bis Kandern im 30-Minuten-Takt

Basel SBB – Kandern als neue S-Bahn Linie 7



Vorteile

- Direktverbindung nach Basel SBB
- Keine Abhängigkeit mit anderen SPNV-Produkten in Basel Bad Bf
- Bessere Abstimmung auf S5 in Weil am Rhein möglich
- Abkreuzungskonflikt mit FV in Basel Bad Bf vermeidbar

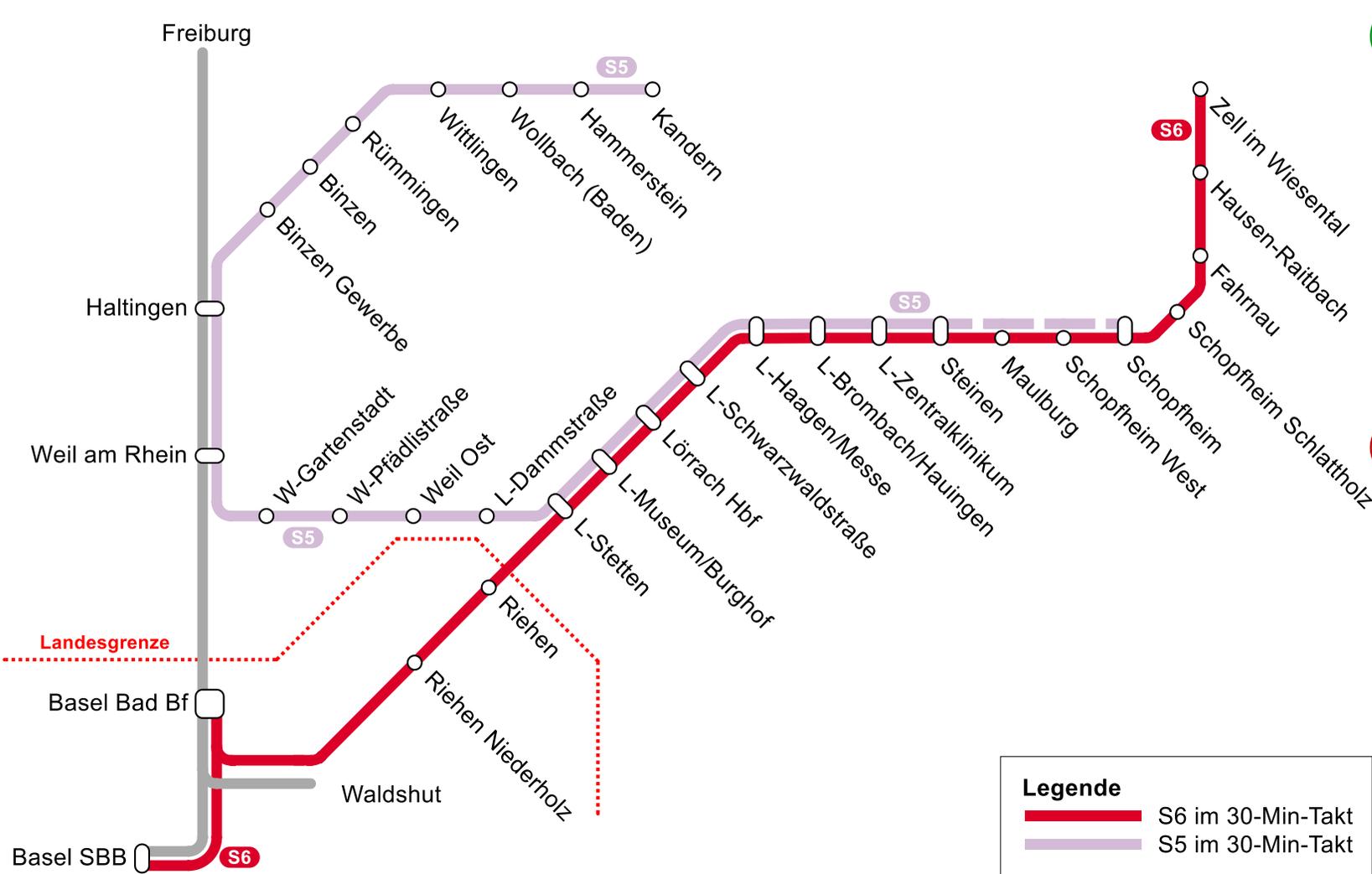


Nachteile

- Lange Fahrt im Gegengleis (Haltingen – südlicher Bahnhofskopf Weil am Rhein)
- Benötigt zusätzliche Trasse zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB
- Nur Umsteigeverbindung nach Lörrach

Legende	
	S6 im 30-Min-Takt
	S5 im 30-Min-Takt
	S7 im 30-Min-Takt

Schopfheim / Steinen – Kandern mit Verlängerung der S5 ab Weil am Rhein



Vorteile

- Direktverbindung nach Lörrach
- Kürzere Fahrt im Gegengleis (Haltingen – Bahnhof Weil am Rhein)
- Kein Kreuzen über Fernverkehrsgleise in Weil



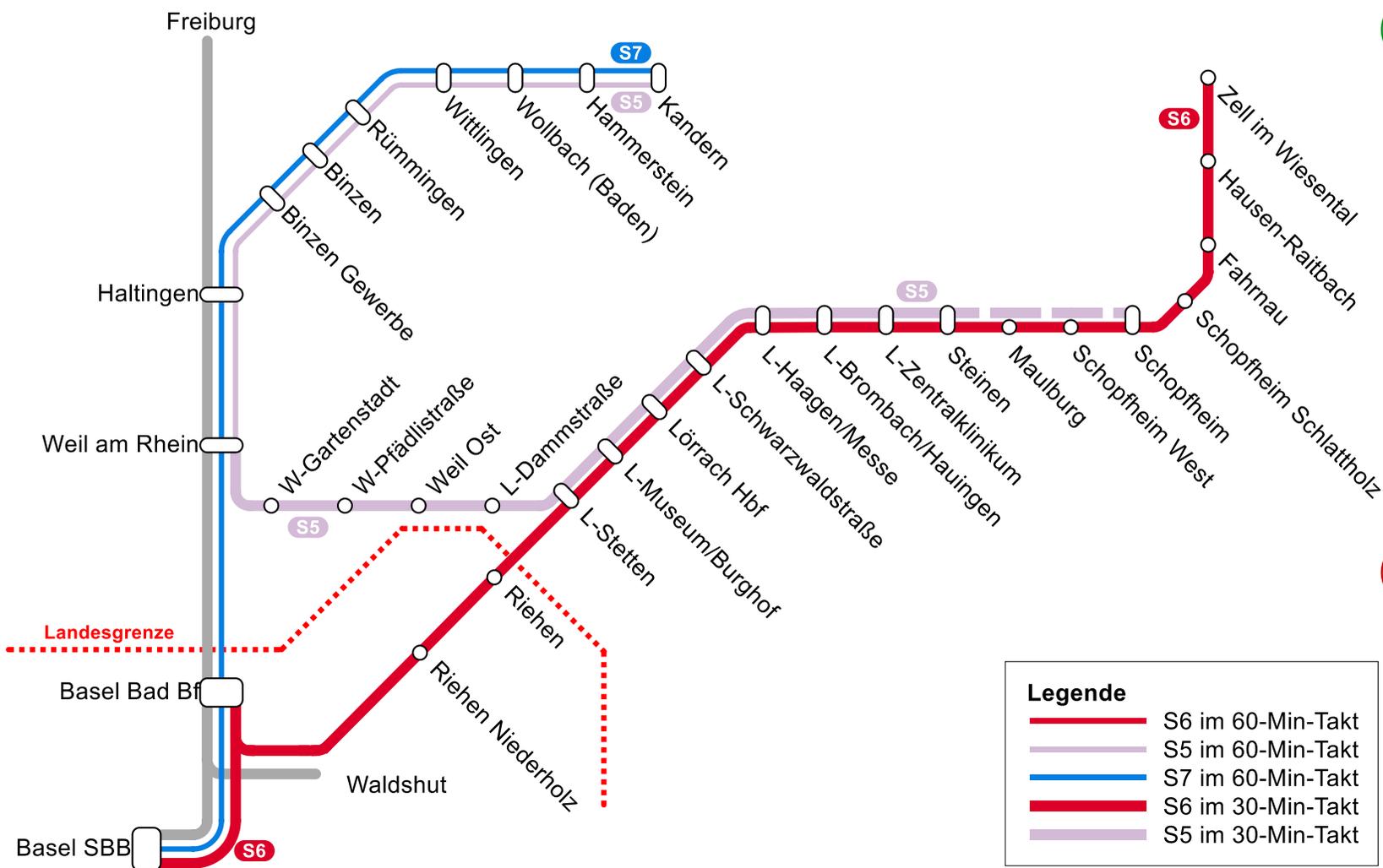
Nachteile

- Keine Direktverbindung nach Basel Bad Bf und Basel SBB
- Anschlüsse in Weil am Rhein und/oder in Haltingen an RB von/nach Basel sind nicht optimal

Legende

- S6 im 30-Min-Takt
- S5 im 30-Min-Takt

Stündliche Verlängerung der S5 ab Weil am Rhein und stündliche eigene Linie S7 nach Basel SBB



Vorteile

- Direktverbindung nach Lörrach und Basel SBB
- Anschluss der S7 auf die S5 in Weil nach Lörrach
- Zielgerichtete Nutzung der verfügbaren Trassen auf der Rheintalbahn
- In Basel Bad stündliche Weiterführung nach Basel SBB



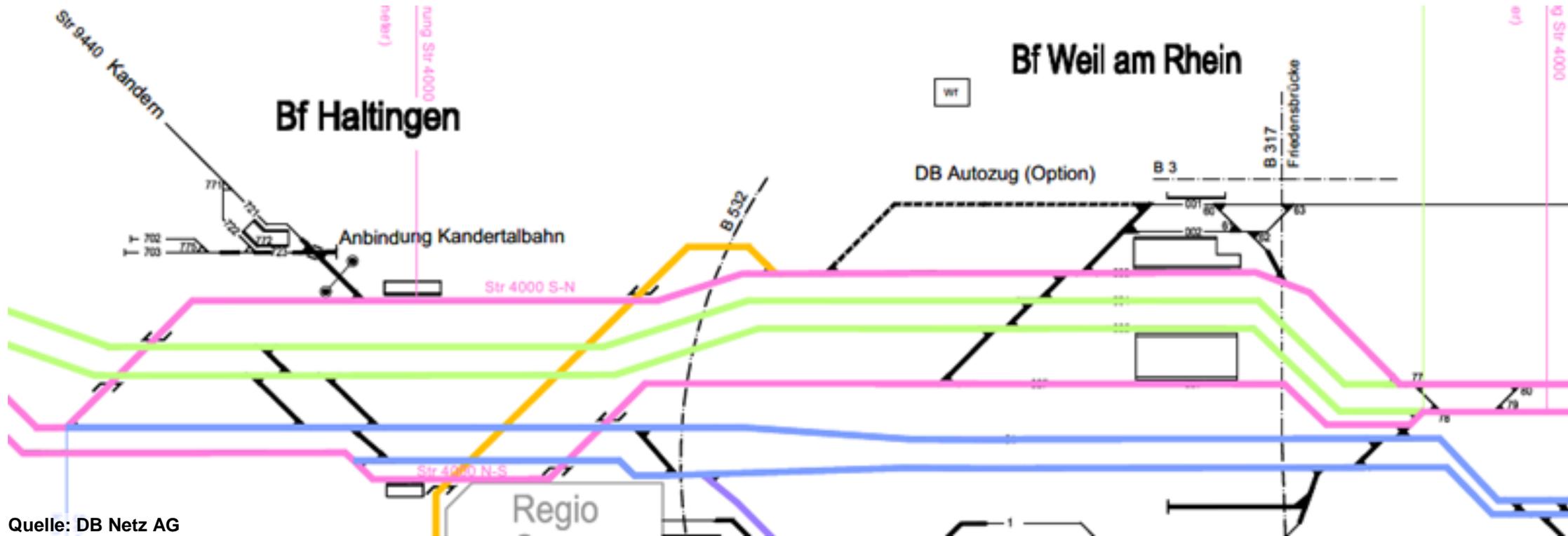
Nachteile

- Alternierender Fahrplan ab Weil
- Busanschlüsse in Haltingen anspruchsvoll, damit alle Relationen abgedeckt

Vertiefung des Bahnkonzepts mit alternierender Führung

- In Absprache mit der Begleitgruppe Verkehrsstudie Kandertal wurde **das Bahnkonzept mit stündlicher Verlängerung der S5 ab Weil am Rhein bis Kanderne und stündliche neue S-Bahn-Linie S7 Basel SBB – Kanderne** zusammen mit dem reinen Buskonzept im Rahmen der Verkehrsstudie Kandertal vertieft.
- Damit ist sowohl das Potential in Richtung Lörrach als auch das grenzüberschreitende Potential in Richtung Basel angemessen berücksichtigt. Dies wirkt sich positiv auf die Nachfrage auf der Kandertalbahn aus.

Fahrwege Kandertal – Basel Bad Bf / Lörrach

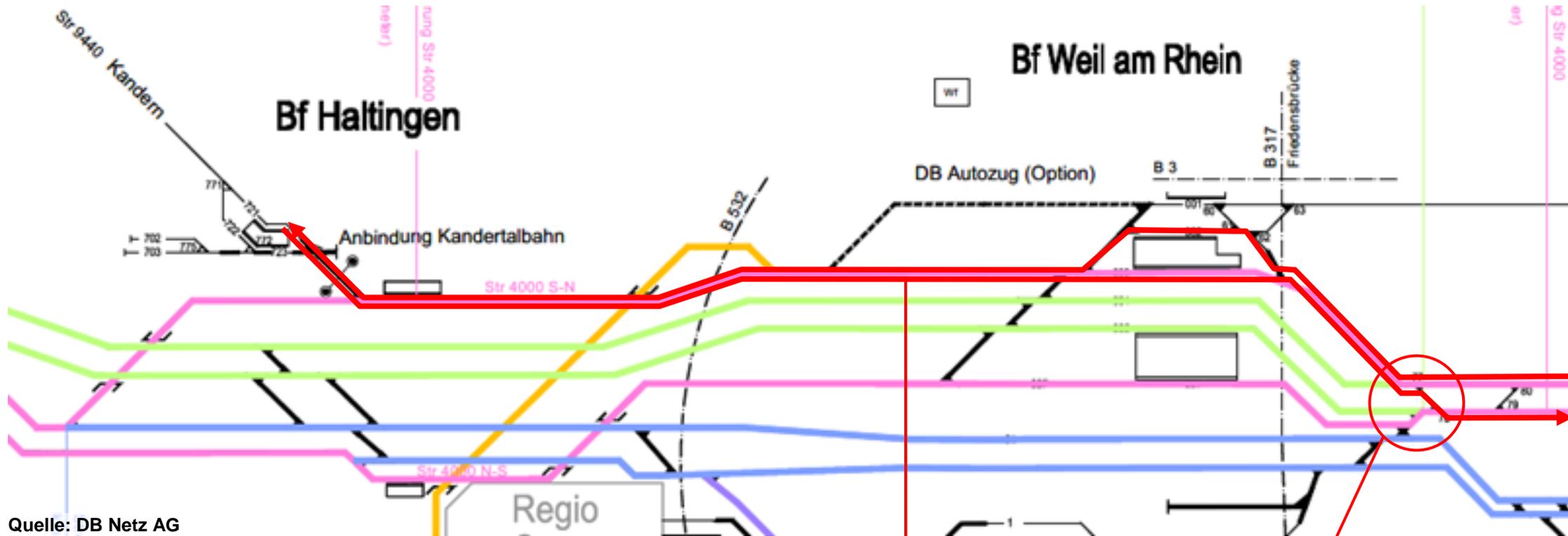


Quelle: DB Netz AG

Legende

- Fernverkehr
- Güterverkehr
- Regionalverkehr
- Regio-S-Bahn (S5)
- Fahrweg Kandertal – Basel Bad Bf

Fahrwege Kandertal – Basel Bad Bf / Lörrach



Quelle: DB Netz AG

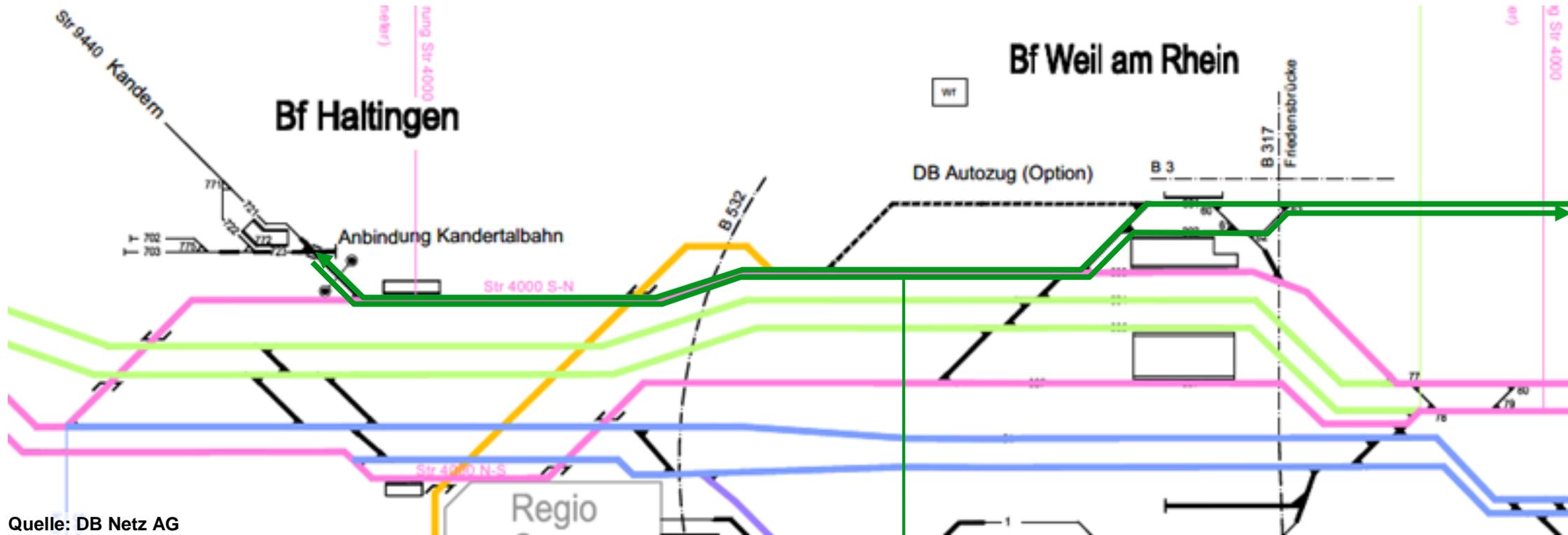
Legende

- Fernverkehr
- Güterverkehr
- Regionalverkehr
- Regio-S-Bahn (S5)
- Fahrweg Kandertal – Basel Bad Bf

Richtung Basel Gegenfahrt
mit übrigem Regionalverkehr

Richtung Basel Abkreuzen
mit Fernverkehr

Fahrwege Kandertal – Basel Bad Bf / Lörrach



Quelle: DB Netz AG

Legende

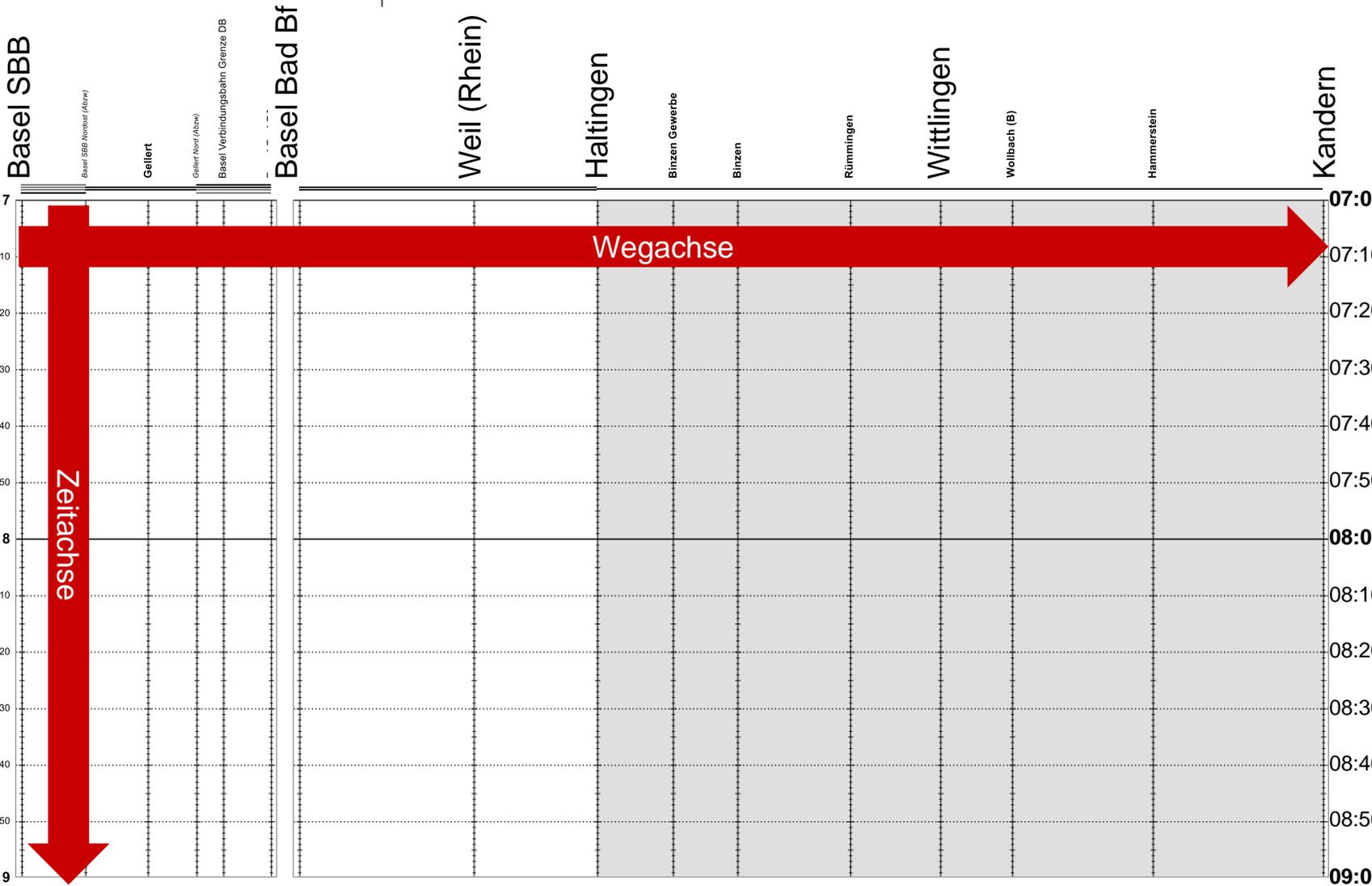
- Fernverkehr
- Güterverkehr
- Regionalverkehr
- Regio-S-Bahn (S5)
- Fahrweg Kandertal – Basel Bad Bf

Richtung Basel Gegenfahrt mit übrigem Regionalverkehr

Der Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bietet sich für die Kandertalstrecke an

- Da die Kandertalstrecke in **die Regio S-Bahn Basel** integriert werden soll, ist es zielführend, die **gleichen Fahrzeuge, wie auf dem restlichen S-Bahn Netz** zu verwenden. Dies bietet folgende Vorteile:
 - Die Fahrzeuge können auf dem **ganzen Netz der Regio S-Bahn Basel** eingesetzt werden
 - Der **Unterhalt kann effizient** mit den übrigen Fahrzeugen erfolgen
 - **Skalierungseffekte bei Fahrzeugbeschaffung**, falls sie gleichzeitig mit neuen Fahrzeugen für das restliche S-Bahn Netz erfolgt (geringere Kosten für einzelnes Fahrzeug, wenn mehr Fahrzeuge bestellt werden).
- Damit Elektrofahrzeuge einsetzbar sind, ist die **Elektrifizierung** der Kandertalbahn erforderlich.

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

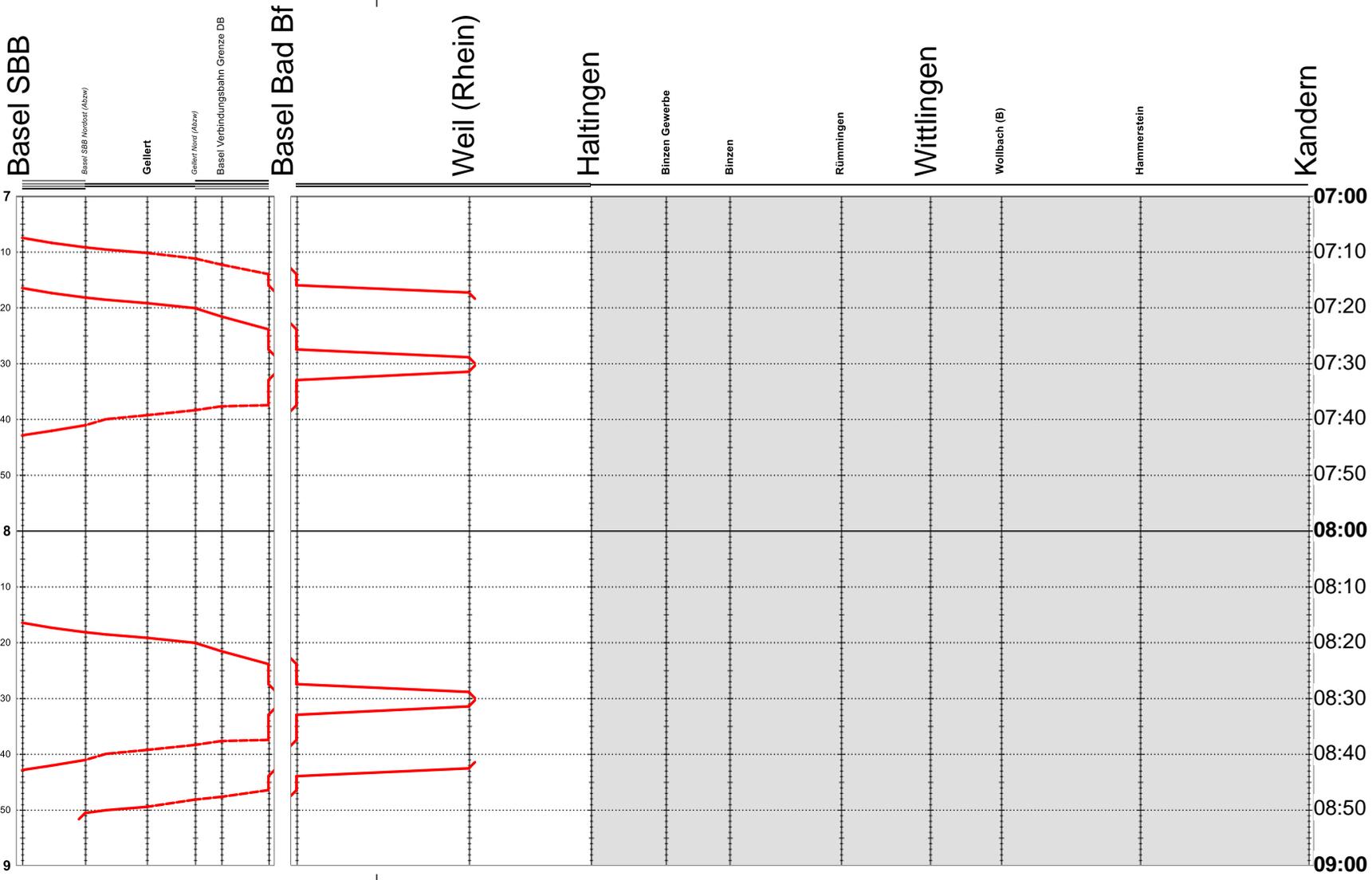


Die Zugfahrten auf den zu untersuchenden Streckenabschnitten Basel SBB – Basel Bad Bf – Haltigen und Haltigen – Kandern werden als **Weg-Zeit-Diagramm** bzw. **Bildfahrplan** dargestellt:

Bei dem hier gezeigten Lösungsansatz handelt es sich um einen Vorschlag des Gutachters.

Die finale Beurteilung der Trassierbarkeit von zusätzlichen Zügen zwischen Haltigen und Basel Bad Bf liegt alleine bei der DB Netz AG.

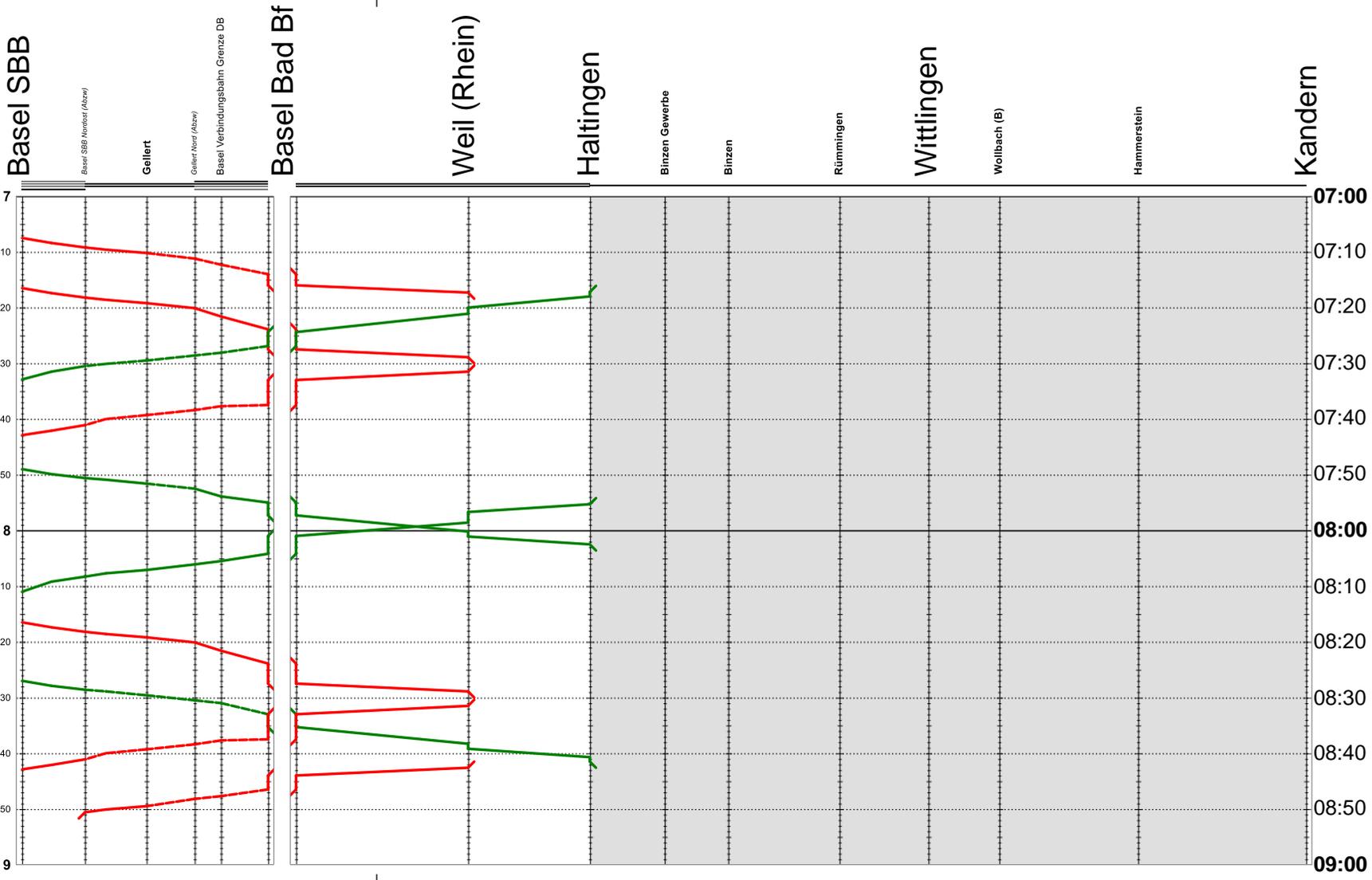
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden



Die Zugfahrten auf den zu untersuchenden Streckenabschnitten Basel SBB – Basel Bad Bf – Haltigen und Haltigen – Kandern werden als **Weg-Zeit-Diagramm** bzw. **Bildfahrplan** dargestellt:

- ICE Basel SBB – Berlin / Dortmund
- ICE Basel SBB – Hamburg

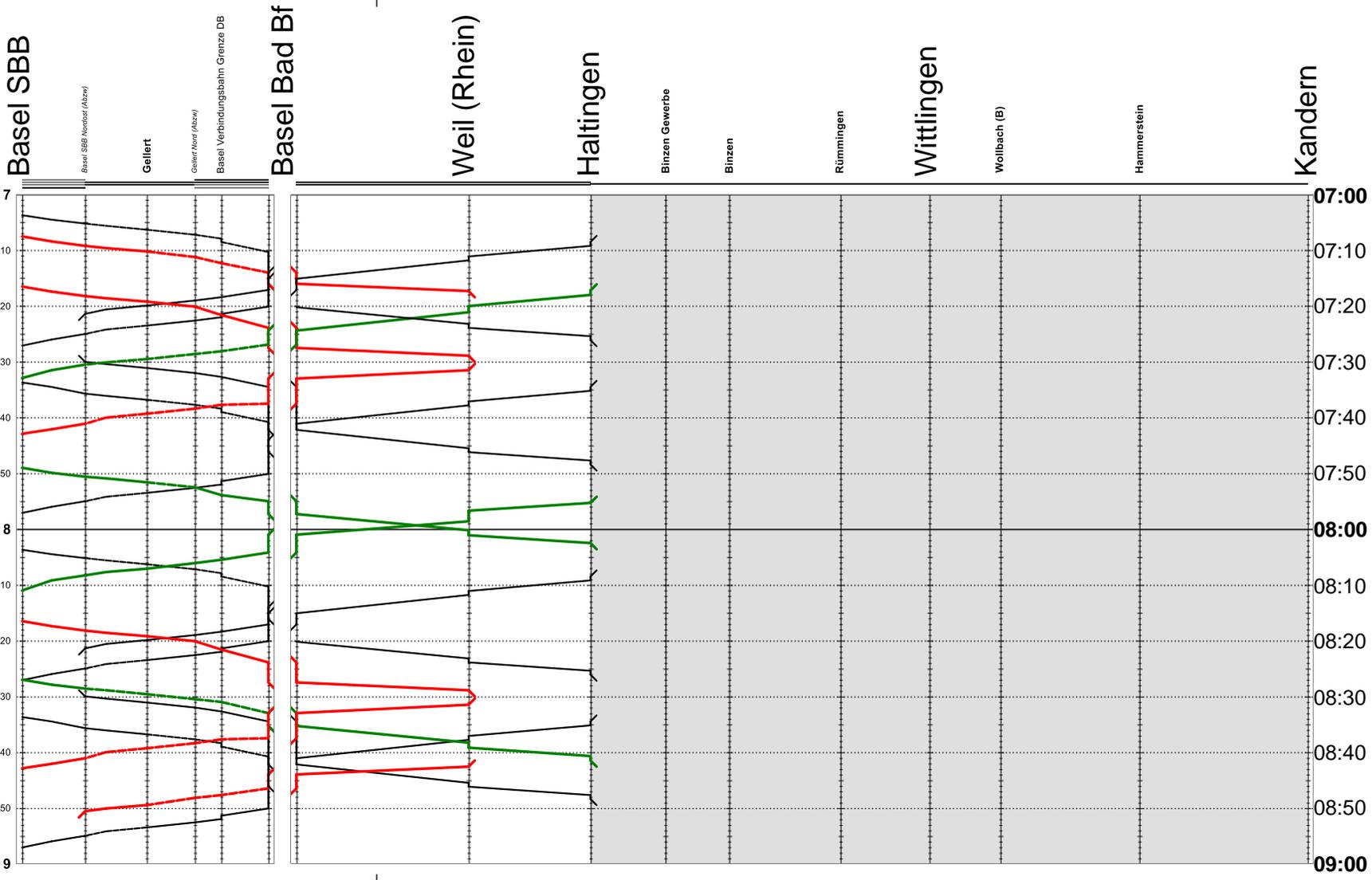
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden



Die Zugfahrten auf den zu untersuchenden Streckenabschnitten Basel SBB – Basel Bad Bf – Haltigen und Haltigen – Kandern werden als **Weg-Zeit-Diagramm** bzw. **Bildfahrplan** dargestellt:

- ICE Basel SBB – Berlin / Dortmund
- ICE Basel SBB – Hamburg
- RE Basel SBB – Offenburg (schnell)
- RE Basel SBB – Offenburg (langsam)

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

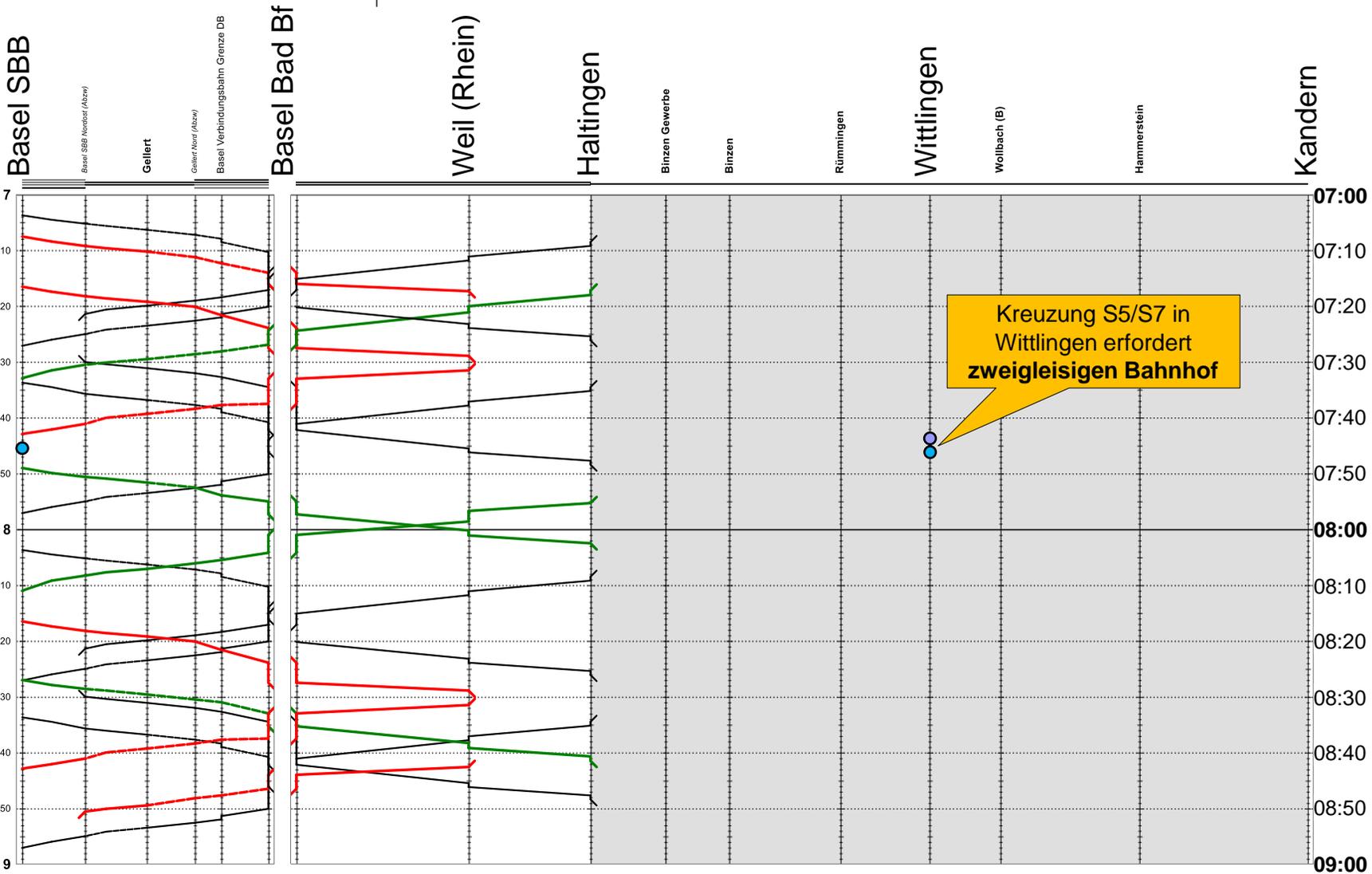


Die Zugfahrten auf den zu untersuchenden Streckenabschnitten Basel SBB – Basel Bad Bf – Haltigen und Haltigen – Kandern werden als **Weg-Zeit-Diagramm** bzw. **Bildfahrplan** dargestellt:

- ICE Basel SBB – Berlin / Dortmund
- ICE Basel SBB – Hamburg
- RE Basel SBB – Offenburg (schnell)
- RE Basel SBB – Offenburg (langsam)
- RB Basel SBB – Basel Bad Bf – Offenburg

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

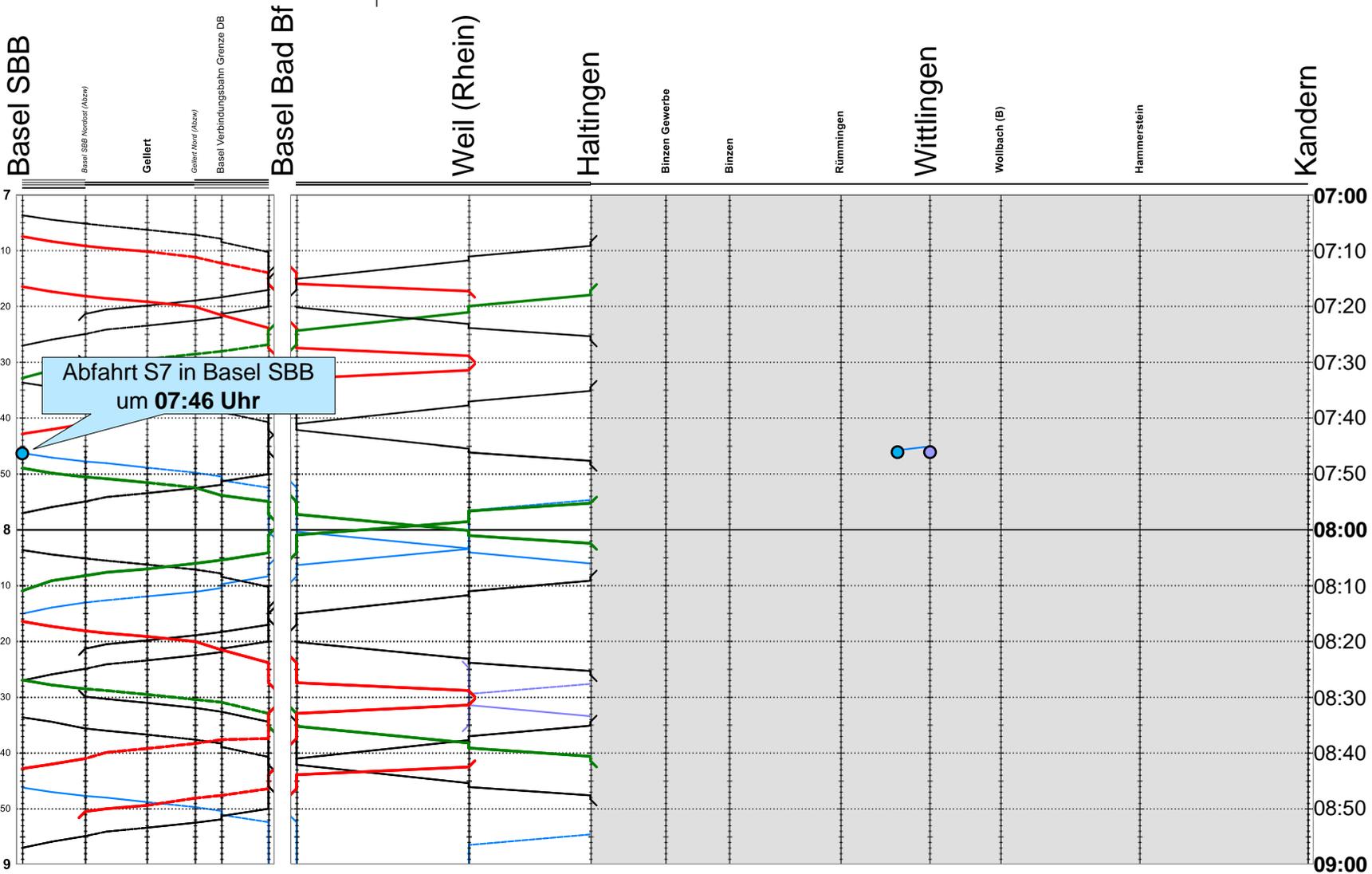
07:45



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

07:46

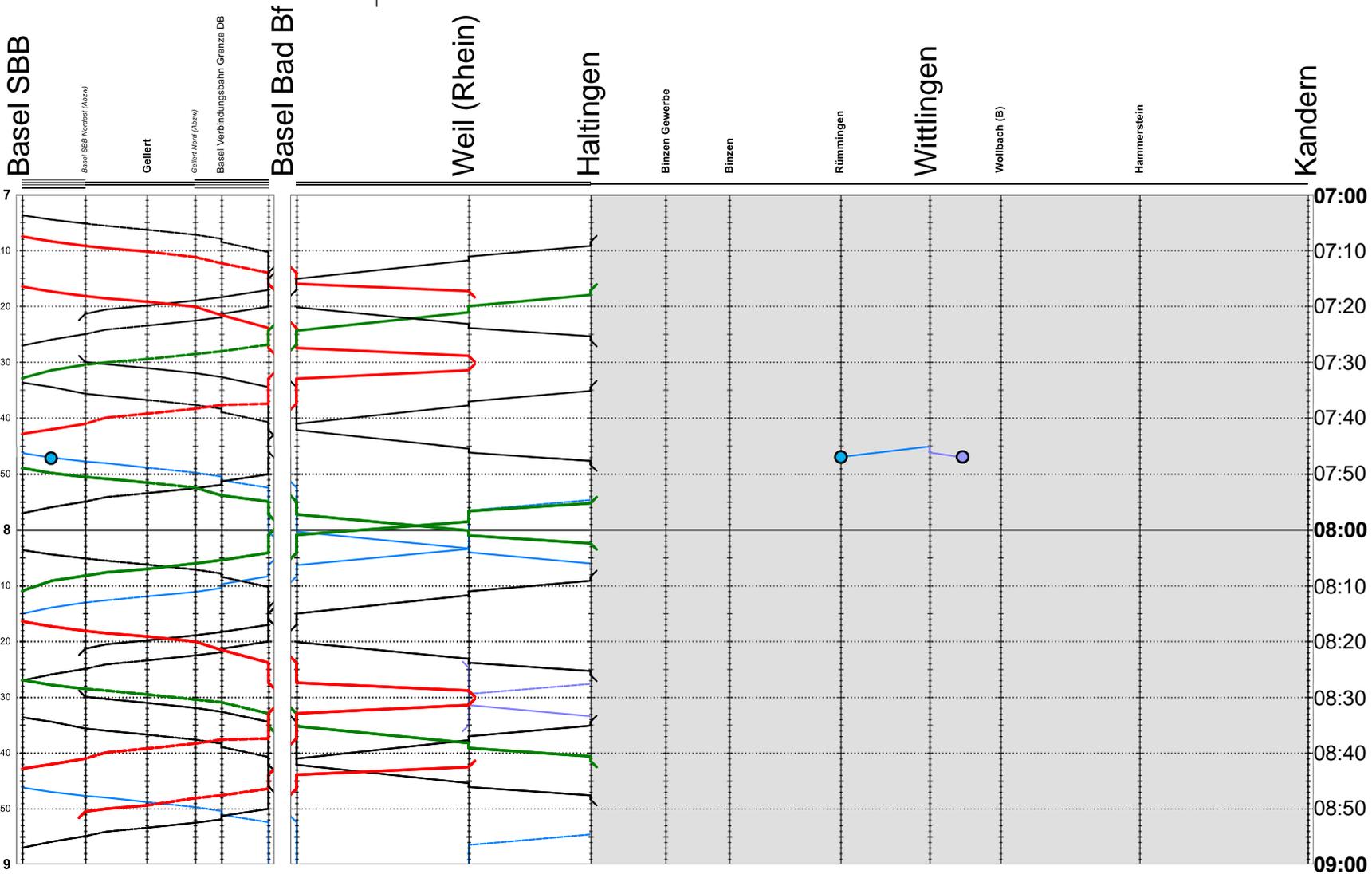


Abfahrt S7 in Basel SBB
um 07:46 Uhr

- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

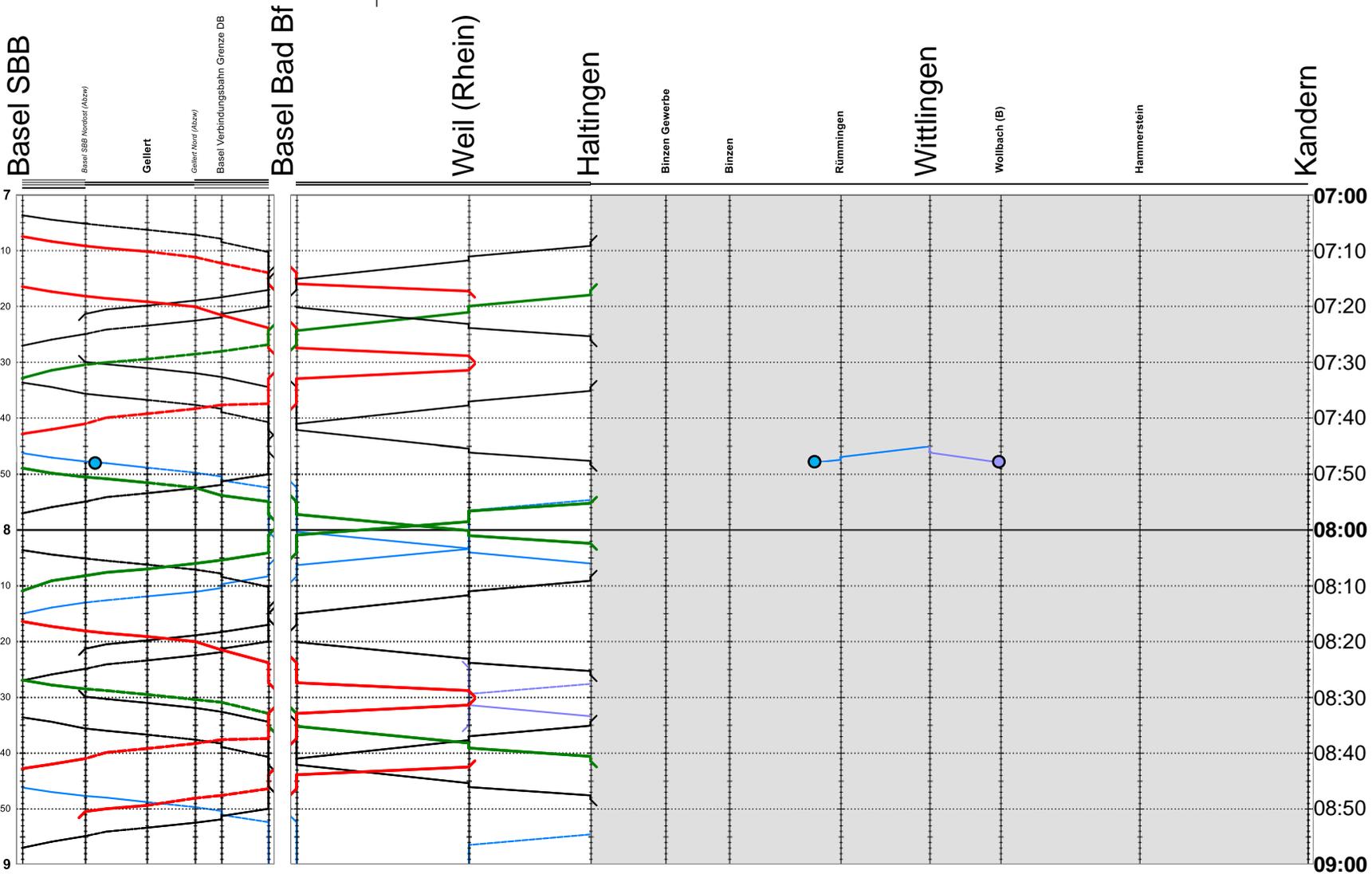
07:47



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

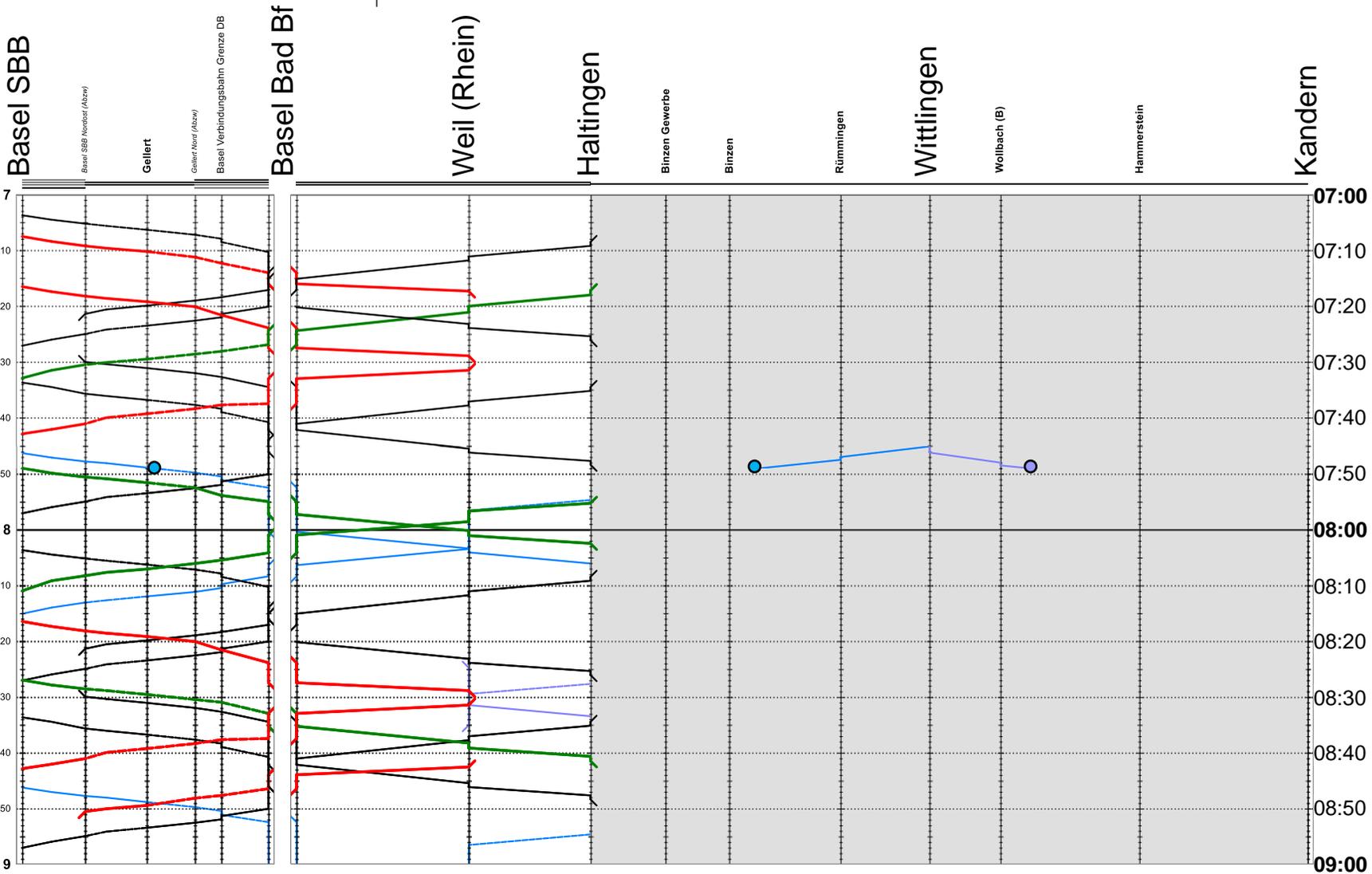
07:48



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

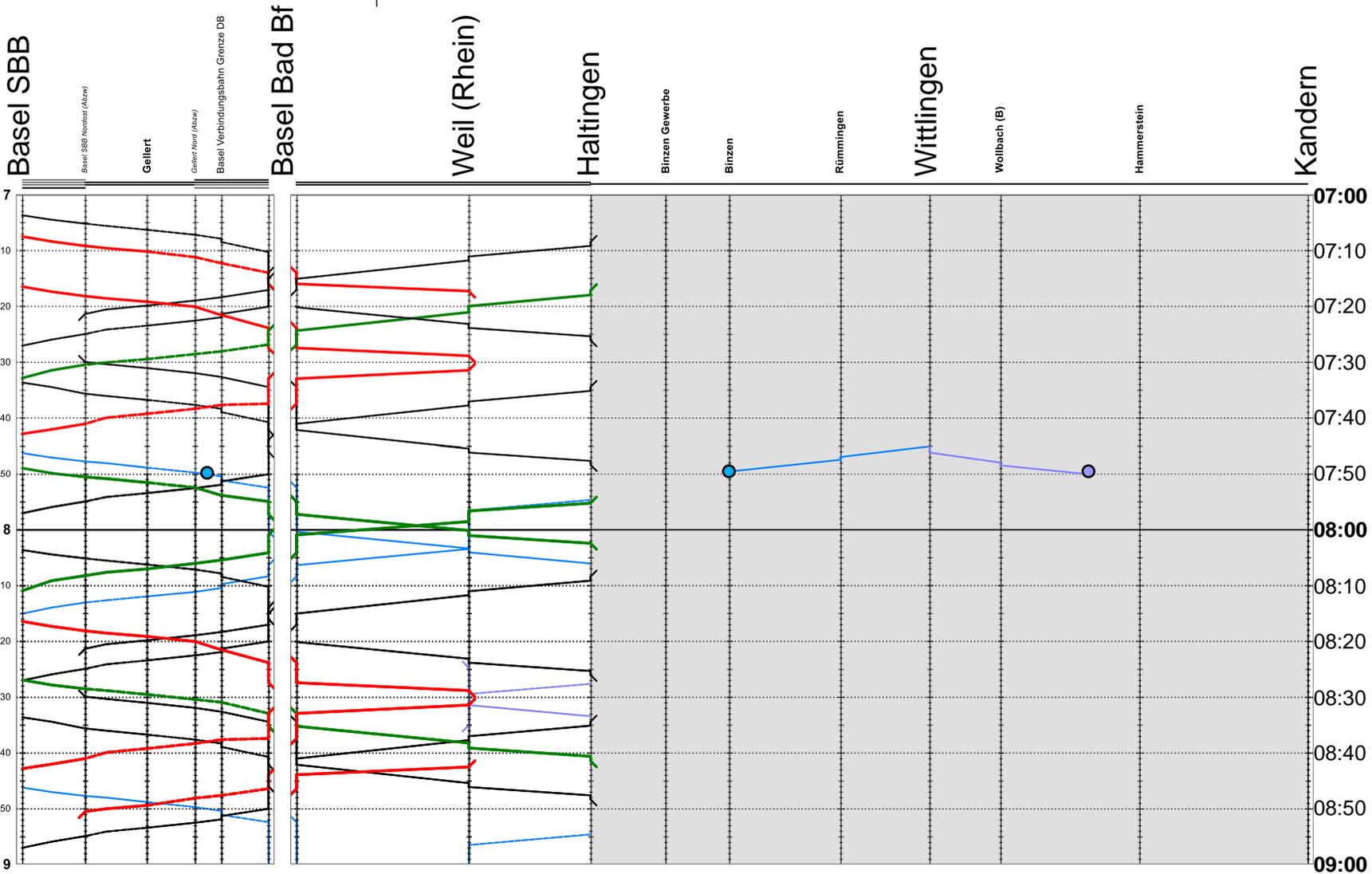
07:49



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

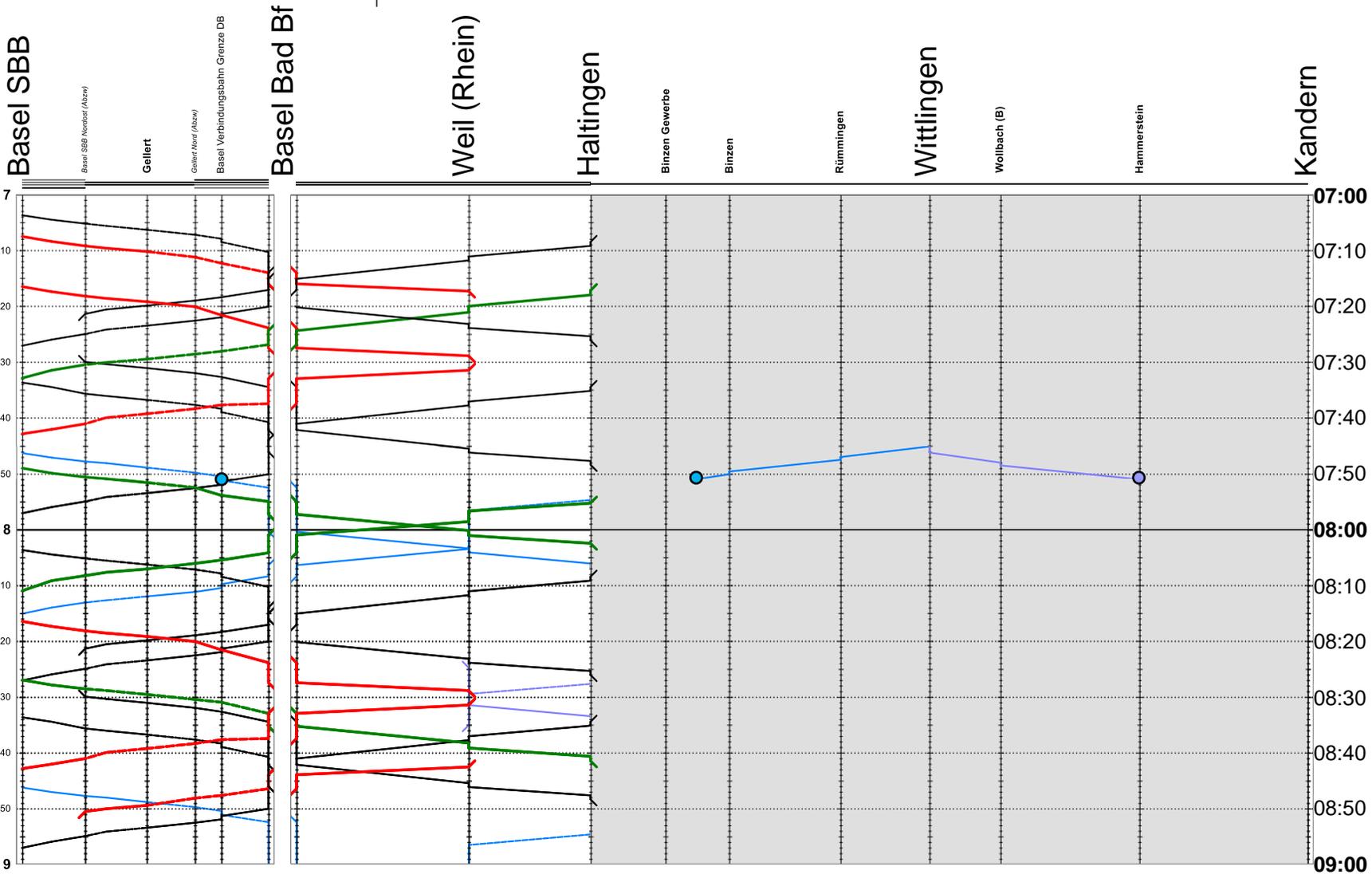
07:50



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

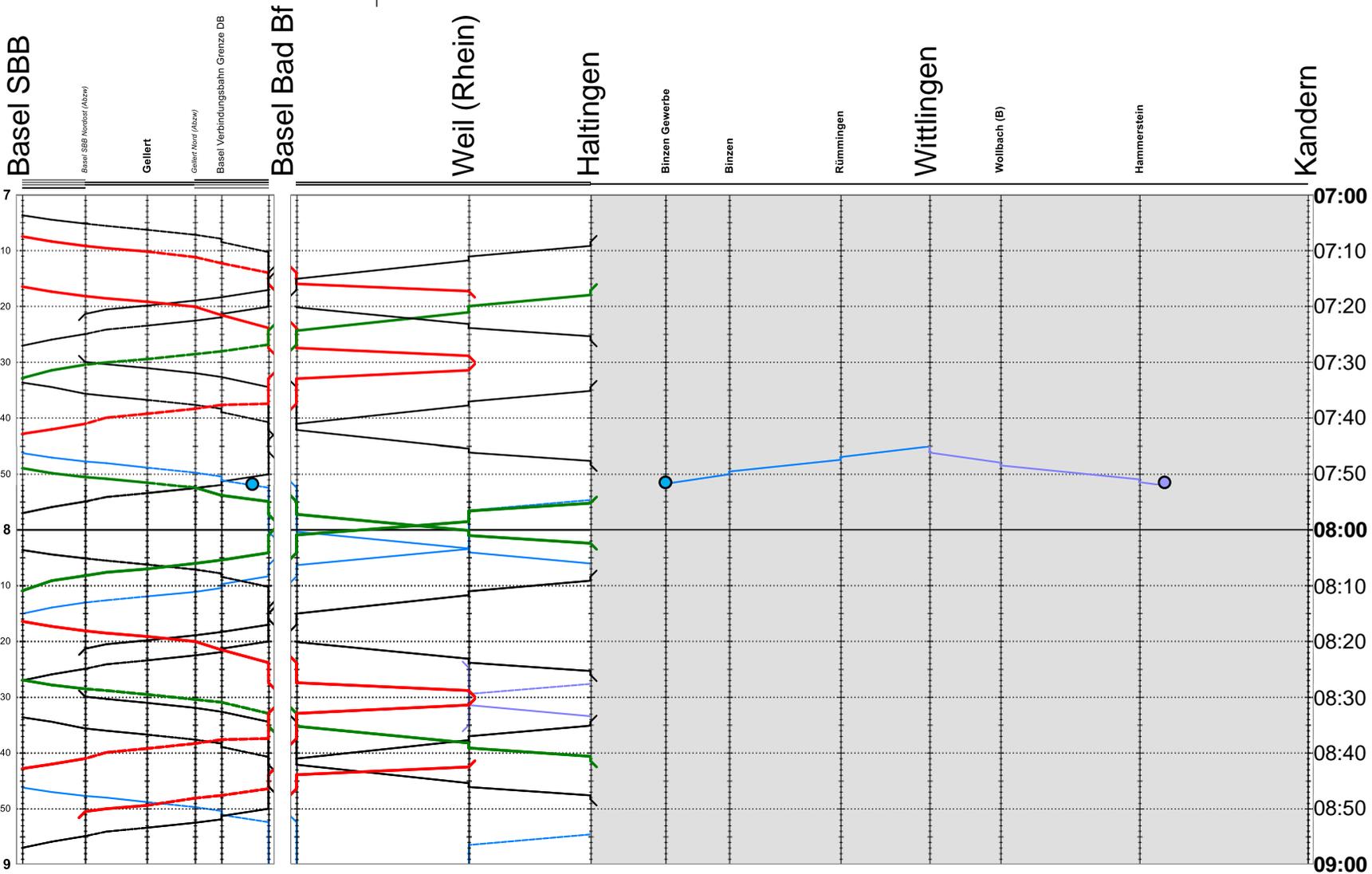
07:51



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

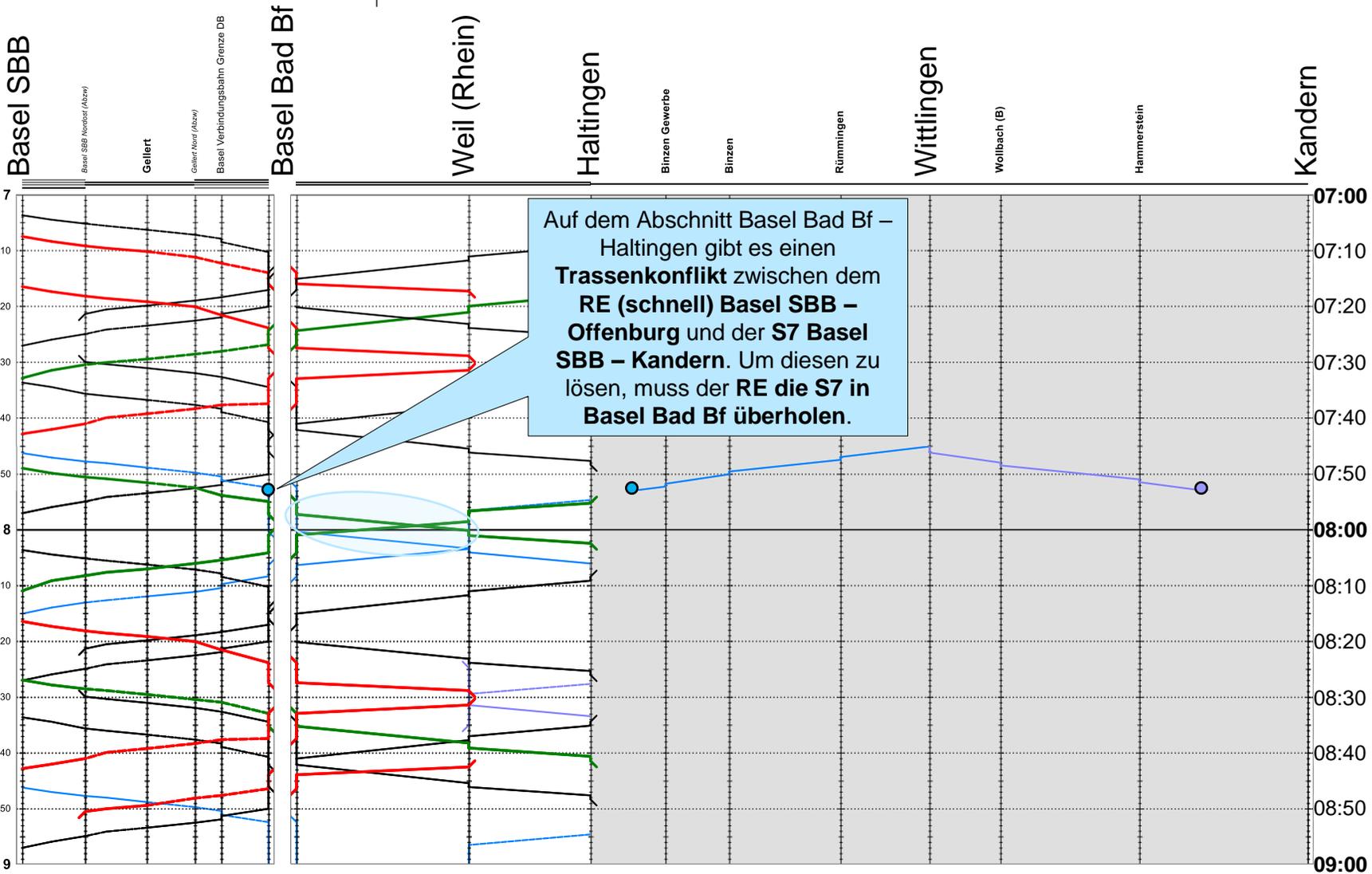
07:52



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

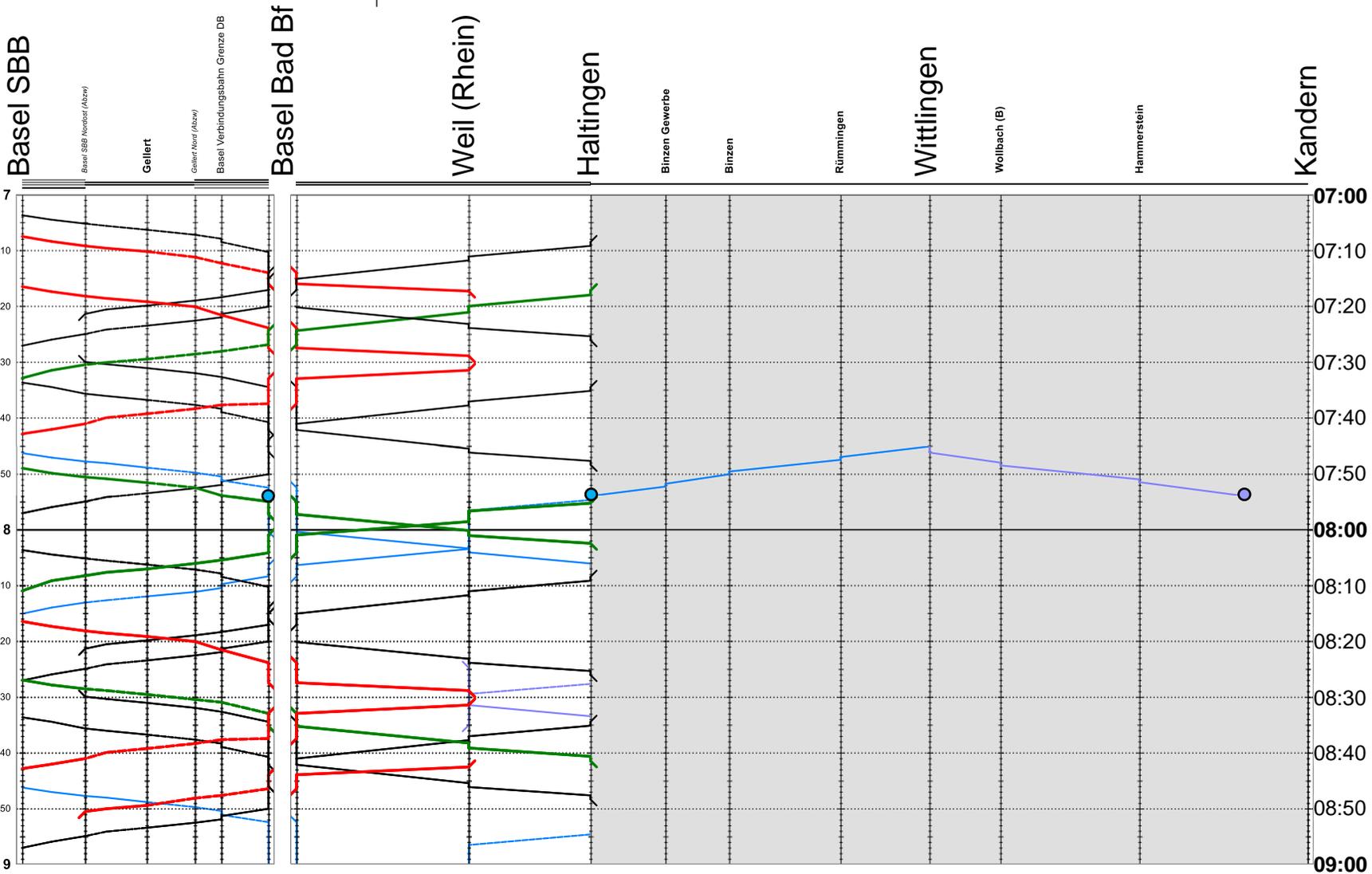
07:53



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

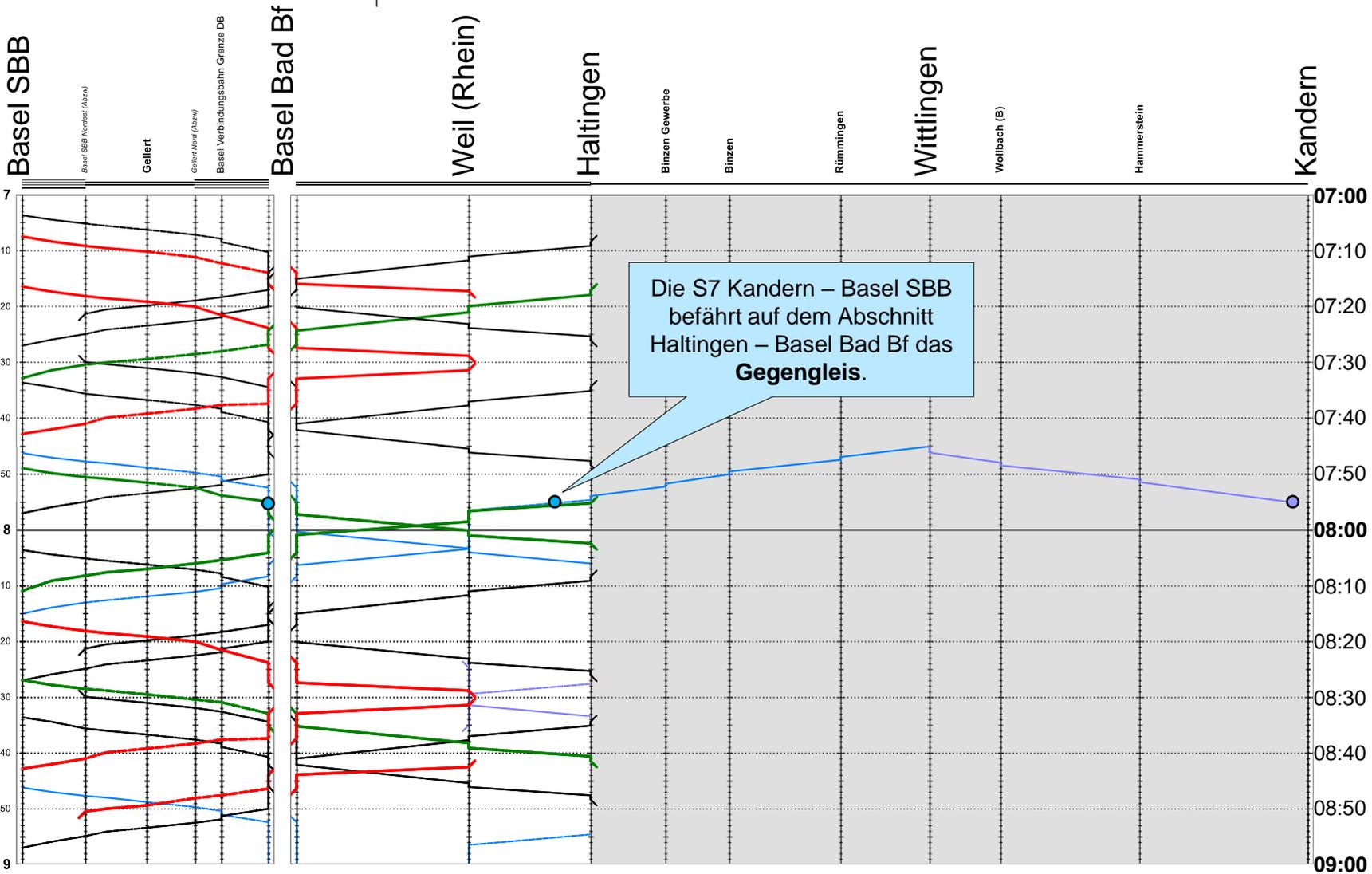
07:54



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

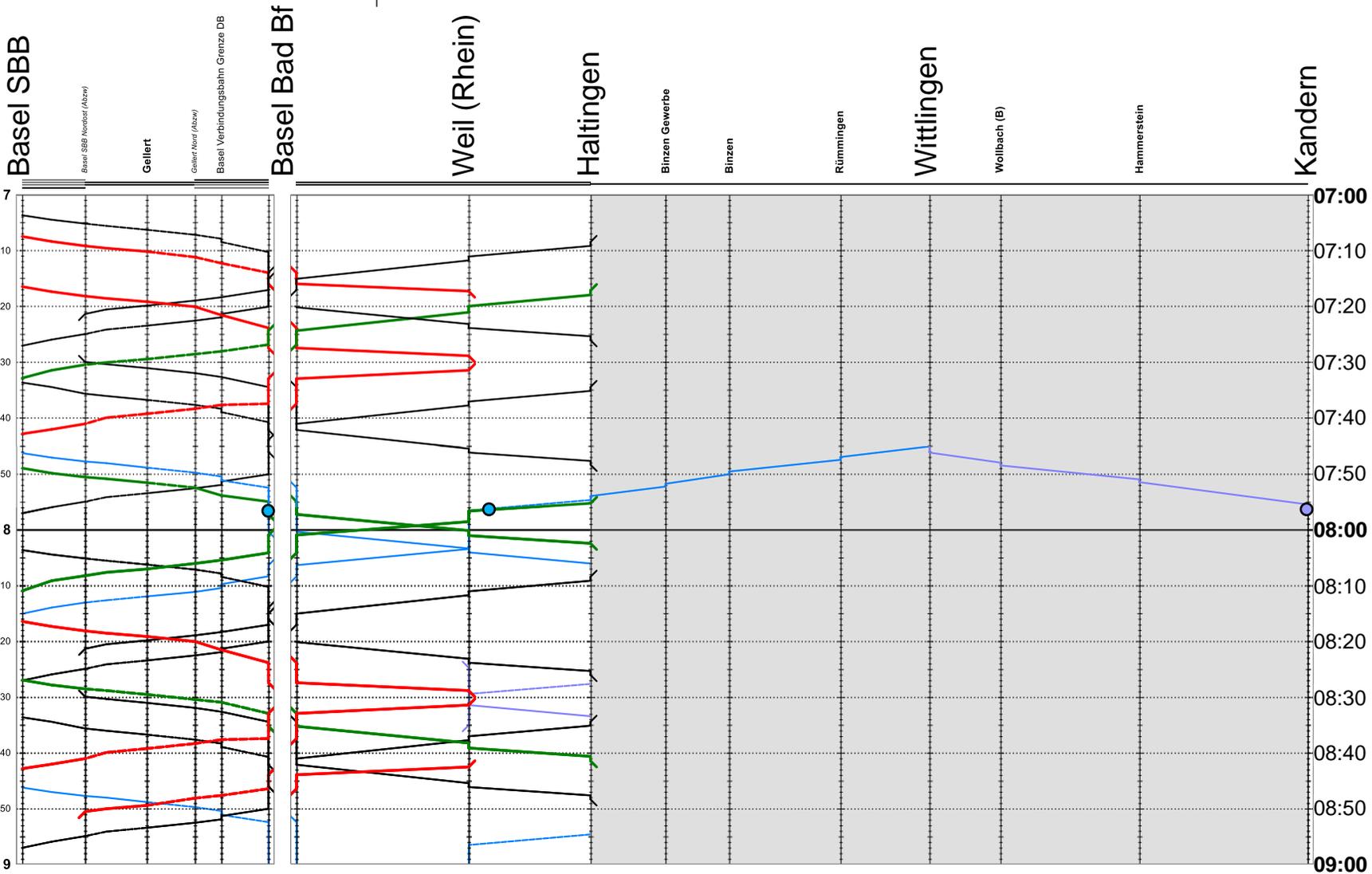
07:55



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

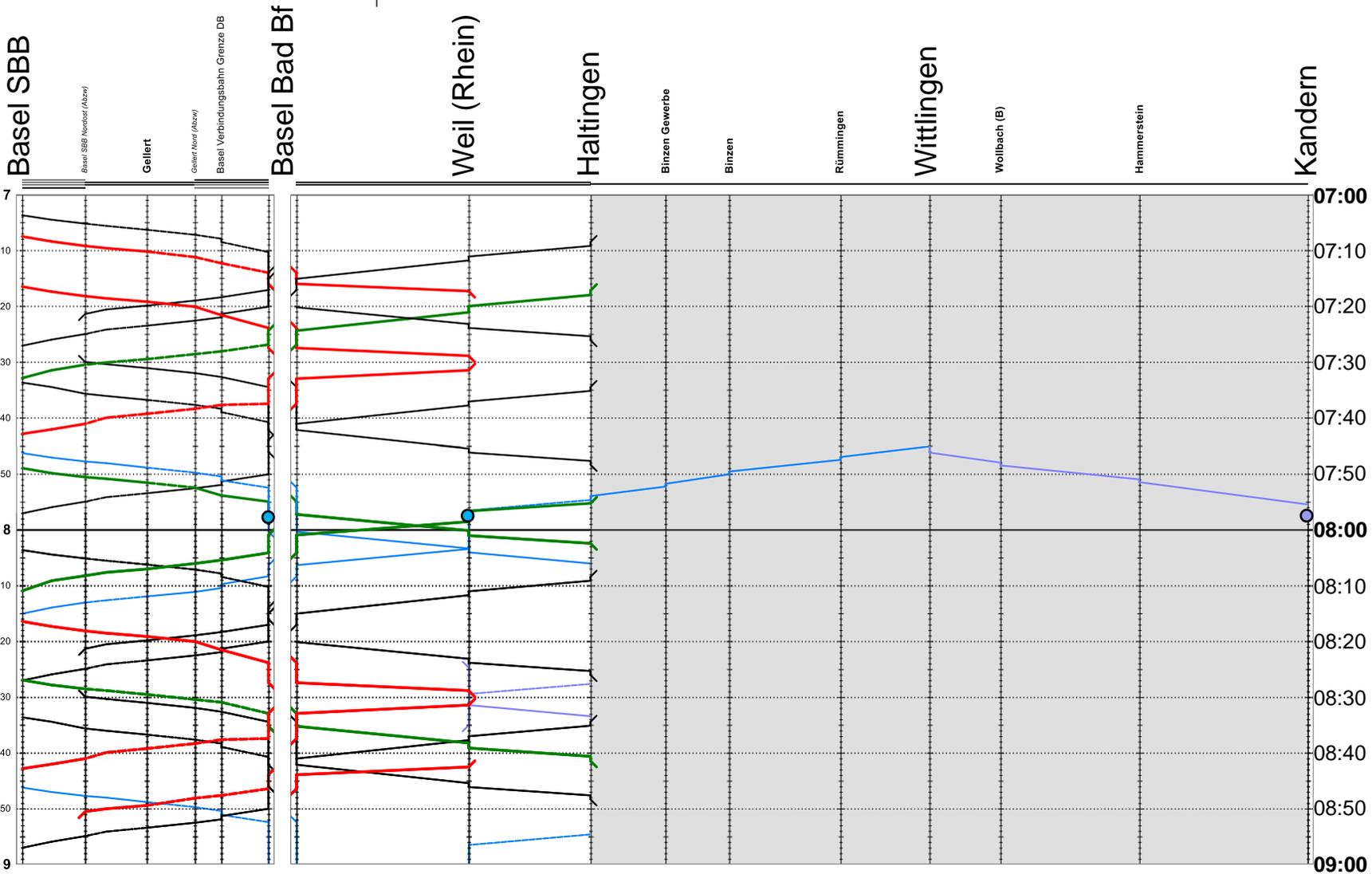
07:56



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

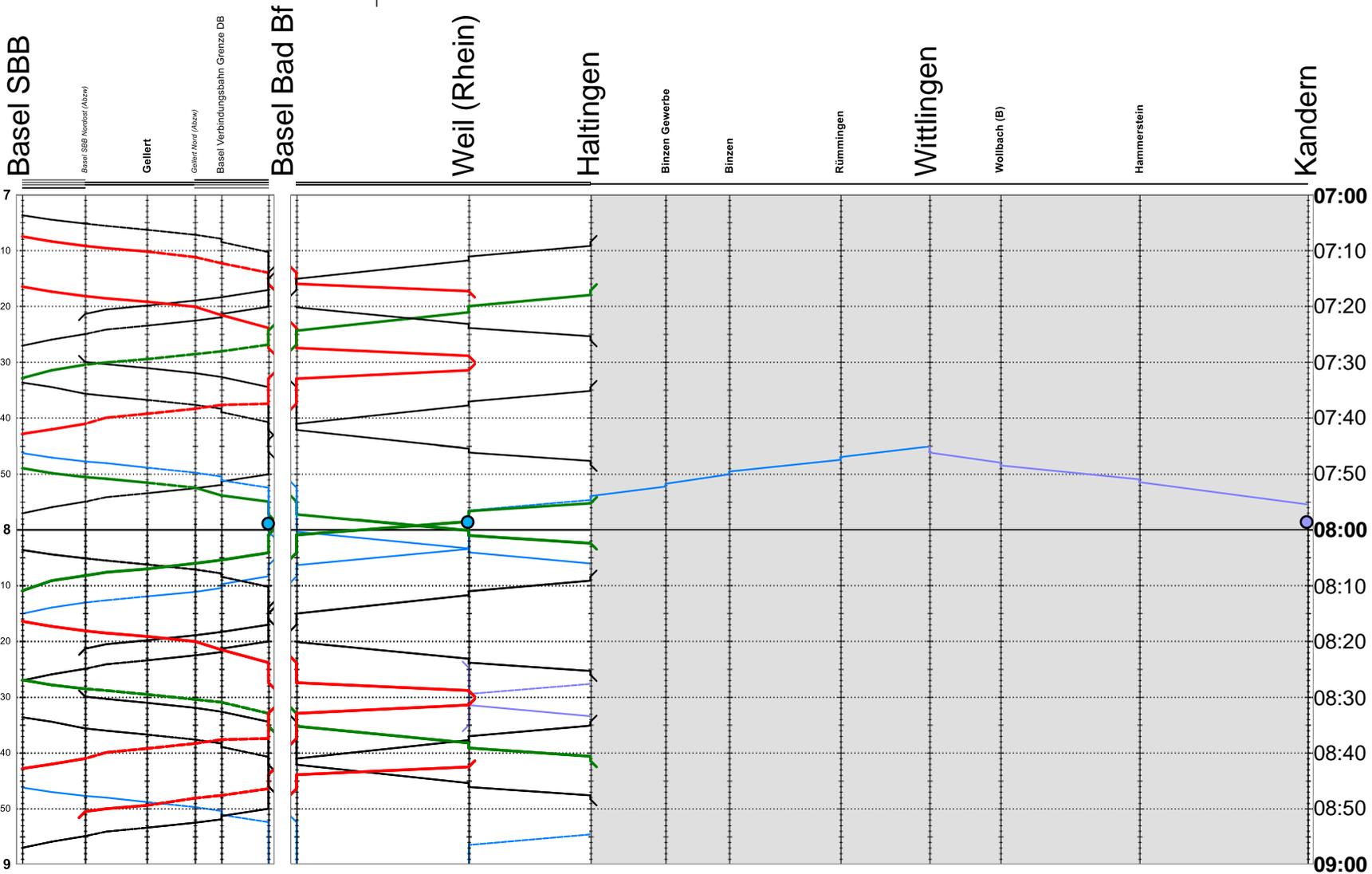
07:57



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

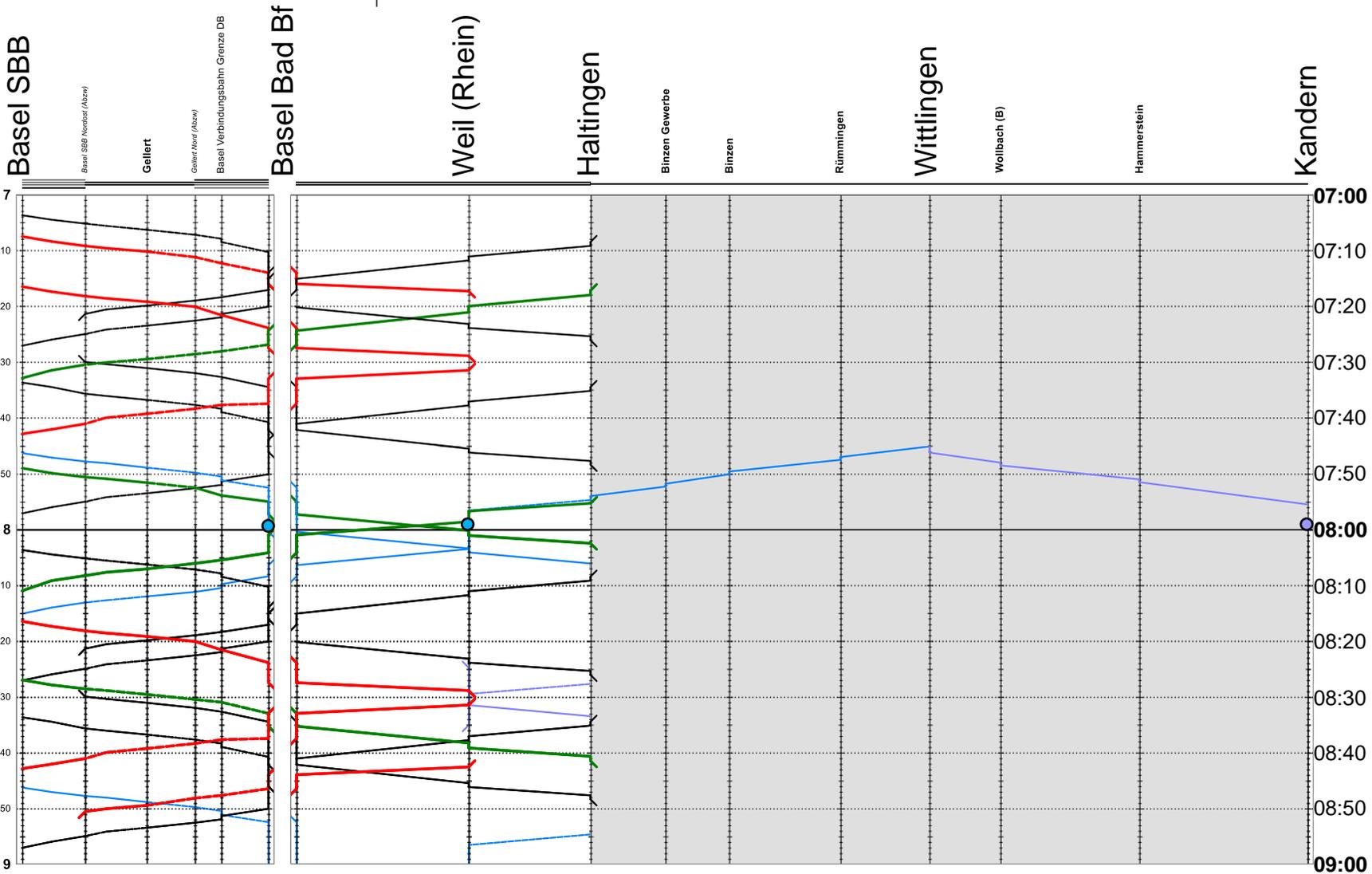
07:58



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

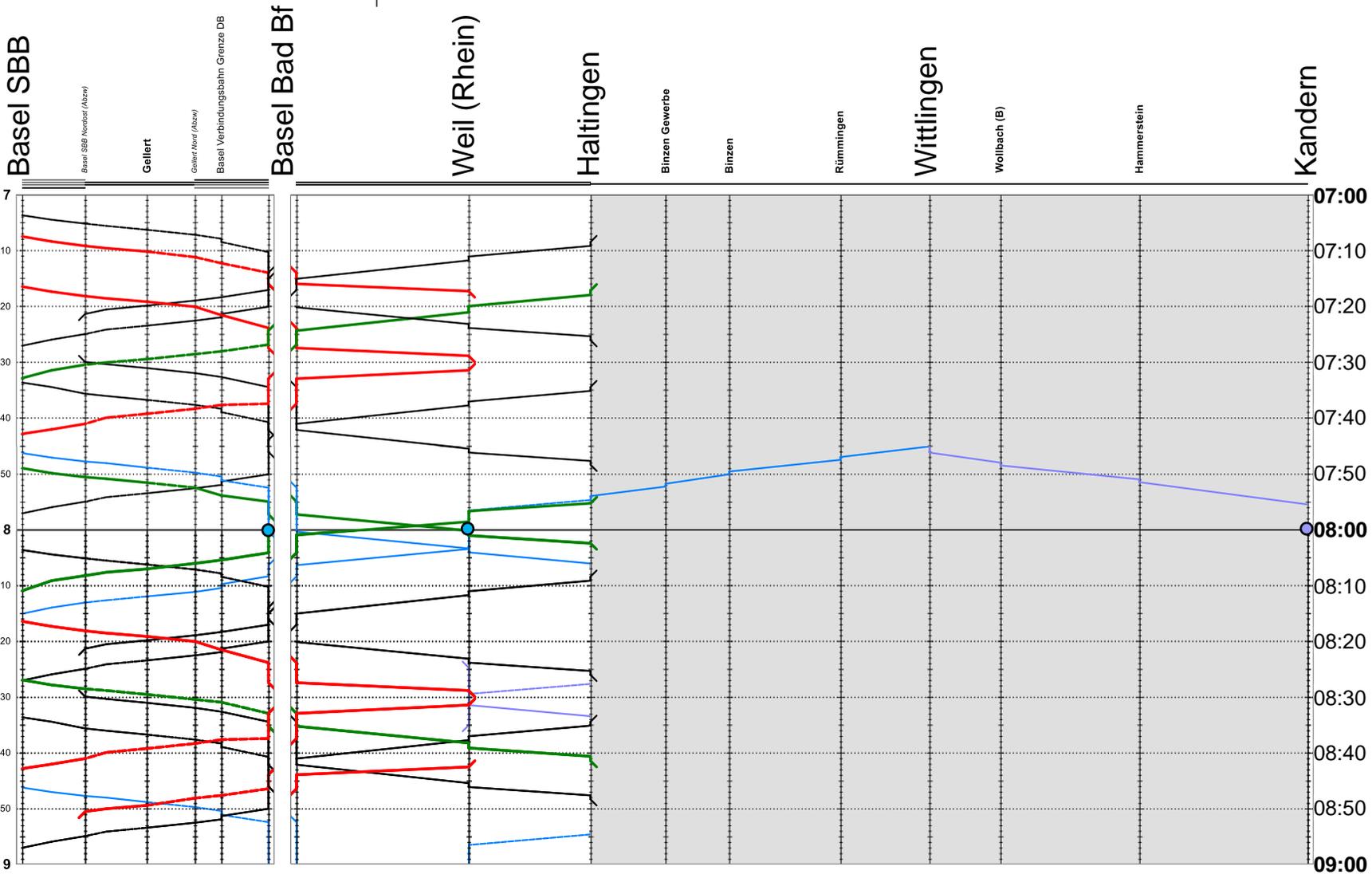
07:59



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

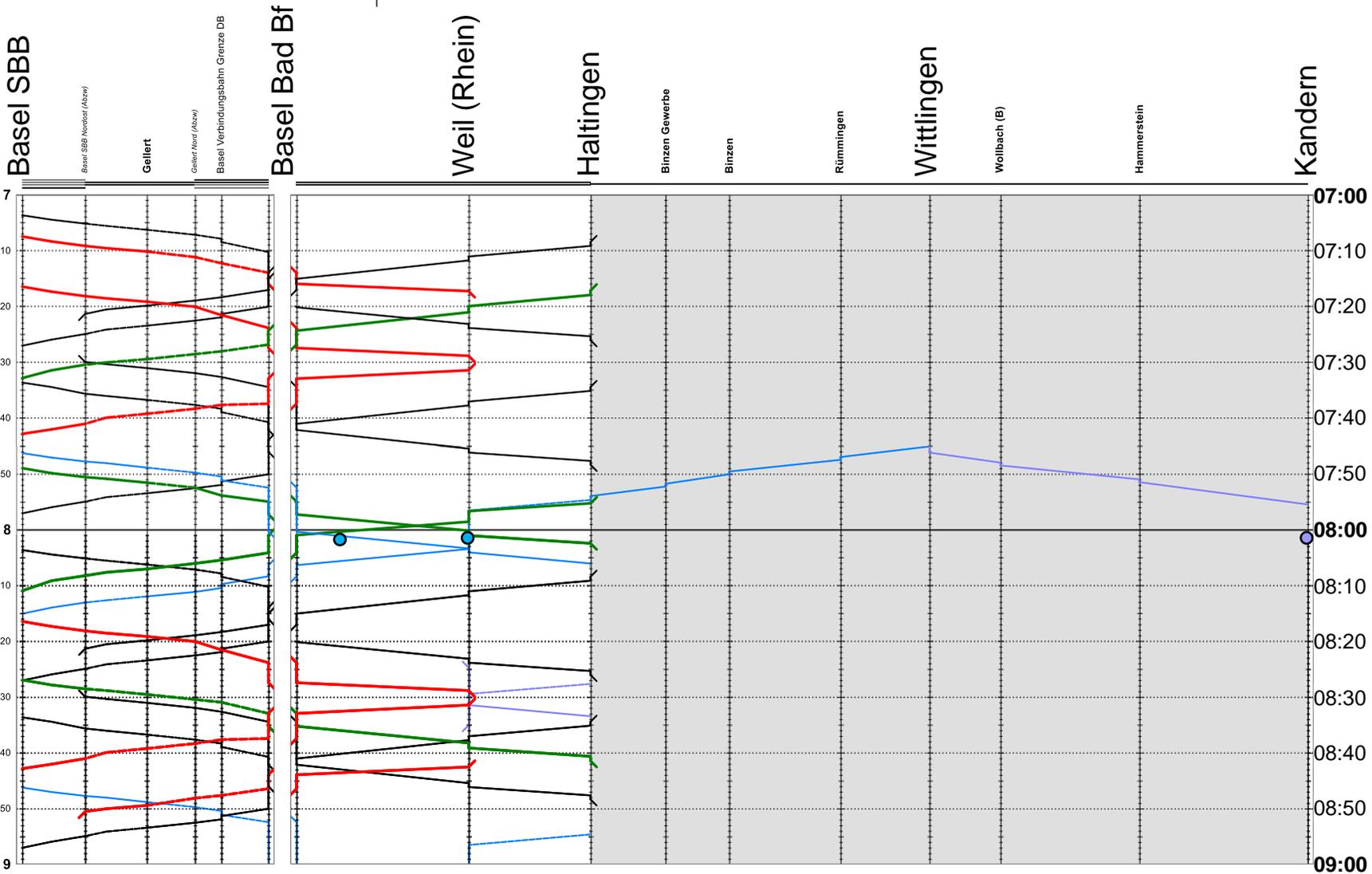
08:00



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

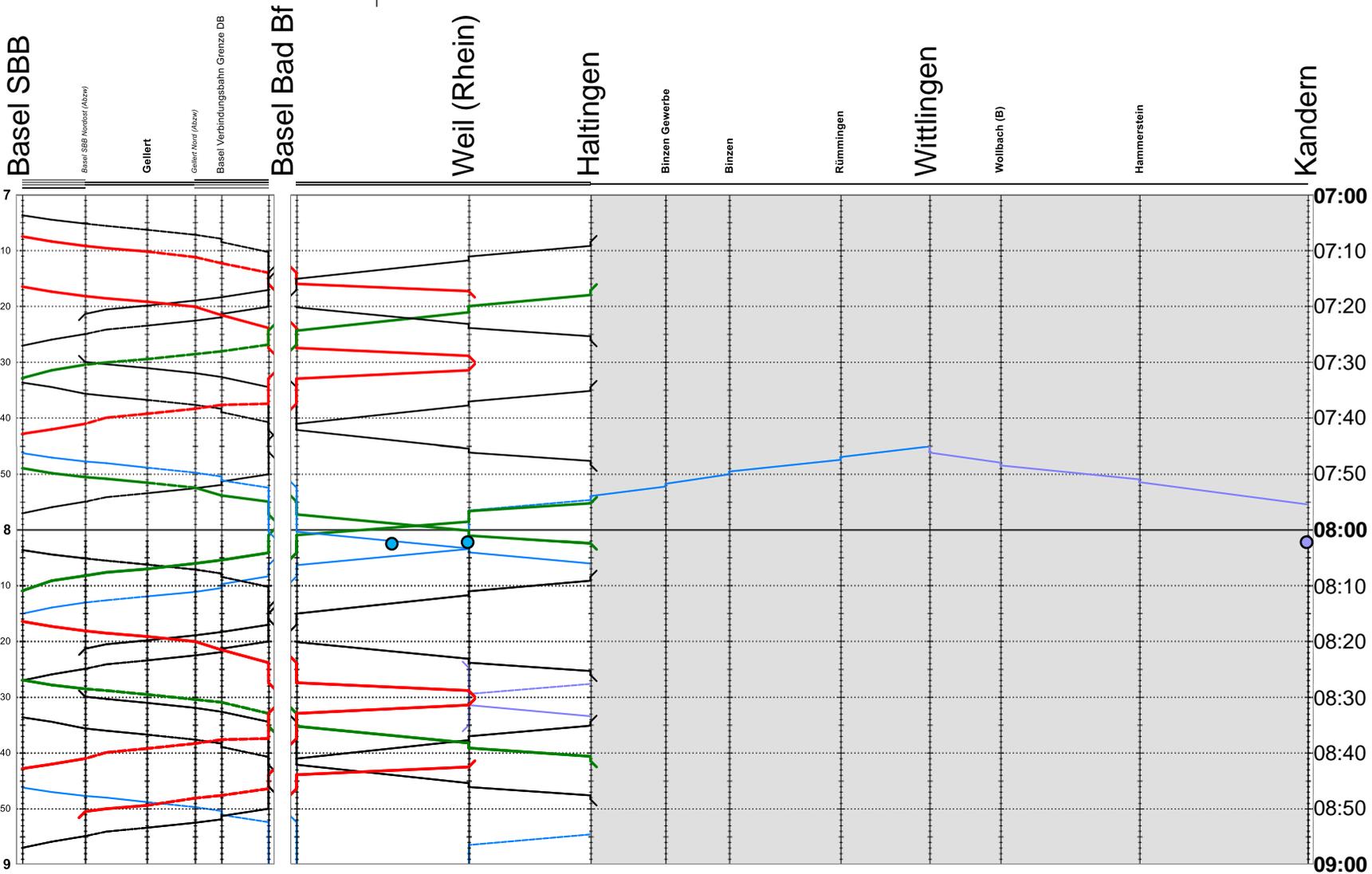
08:01



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

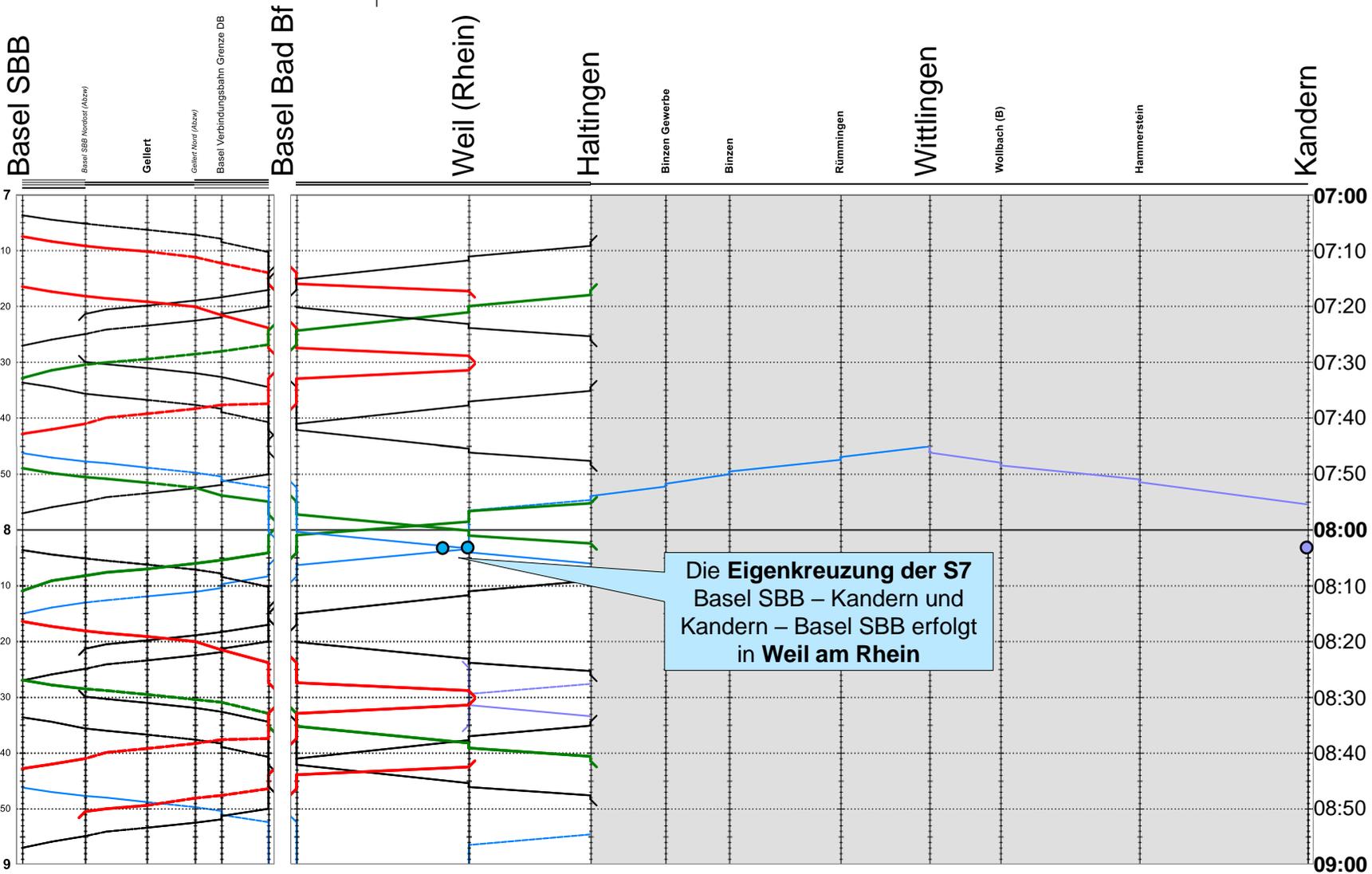
08:02



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

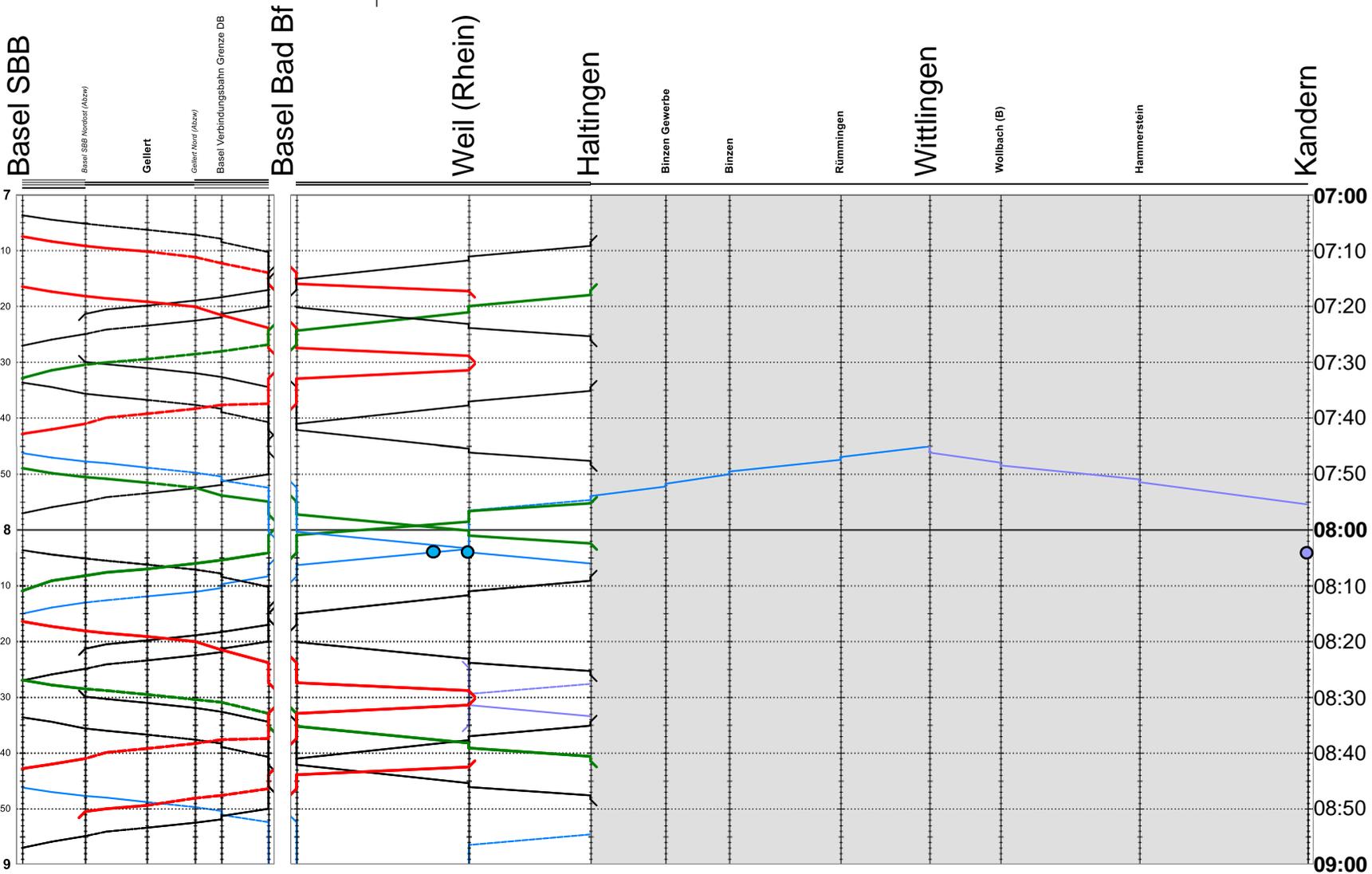
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

08:03



Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

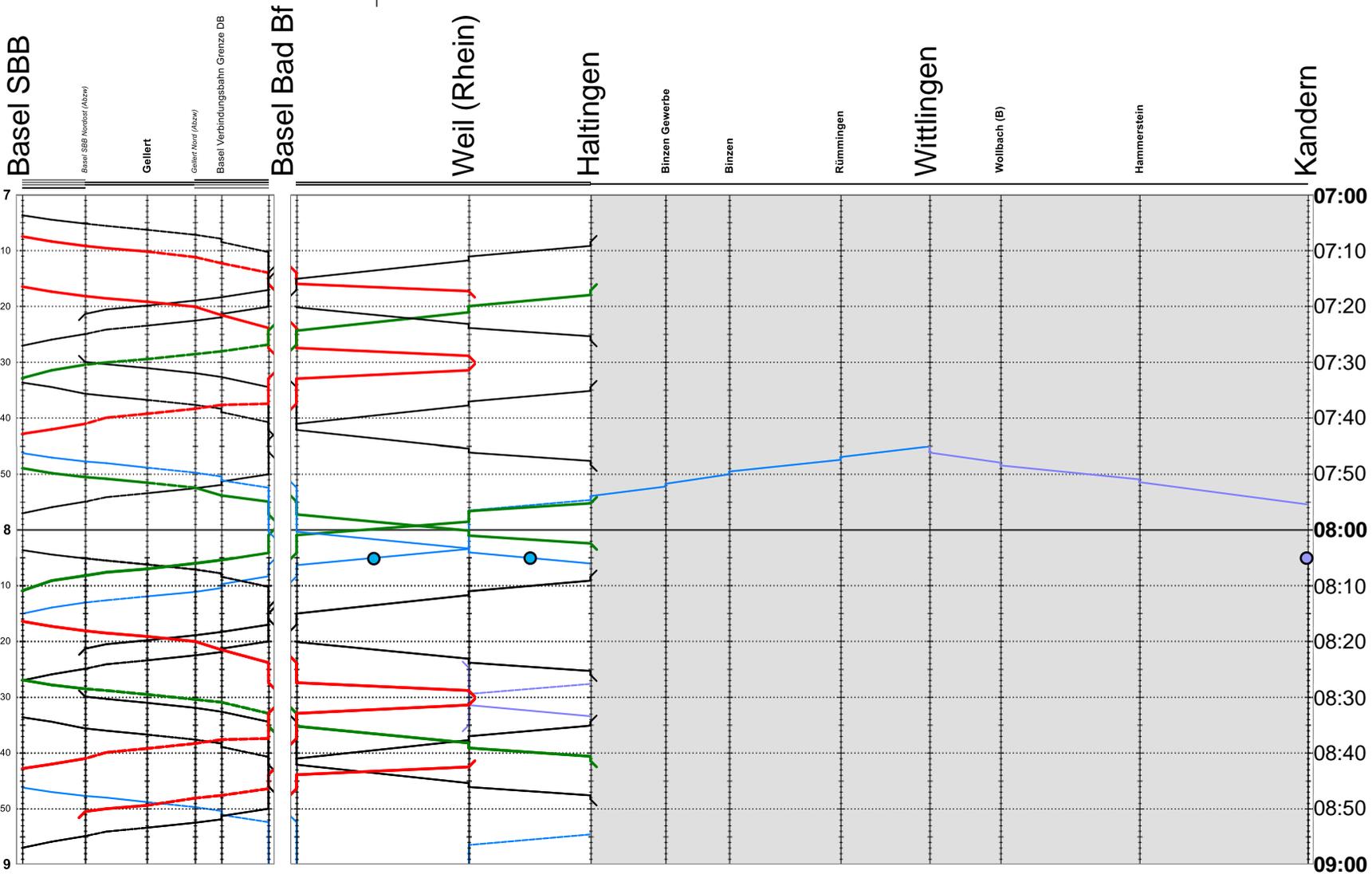
08:04



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

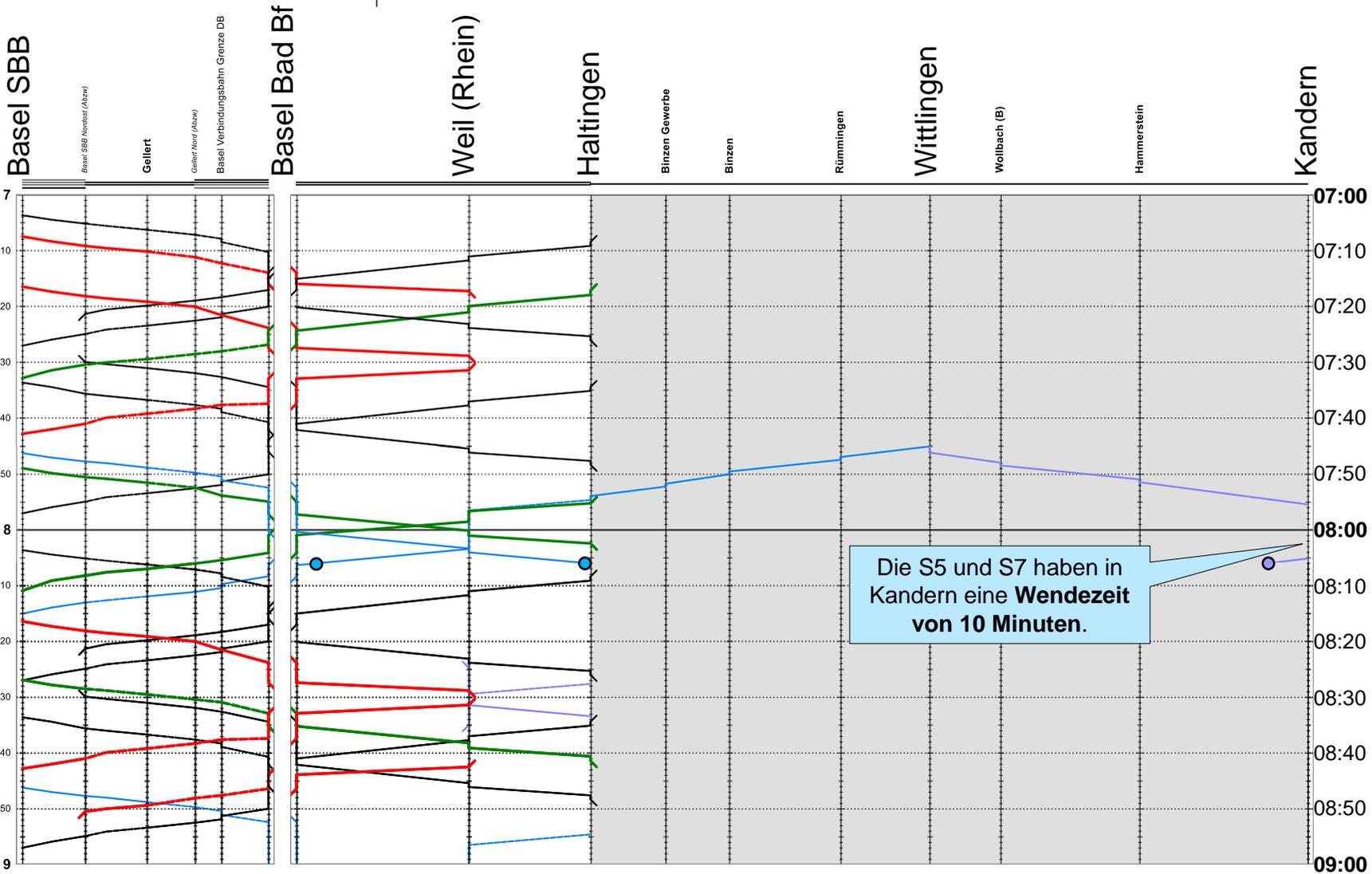
08:05



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

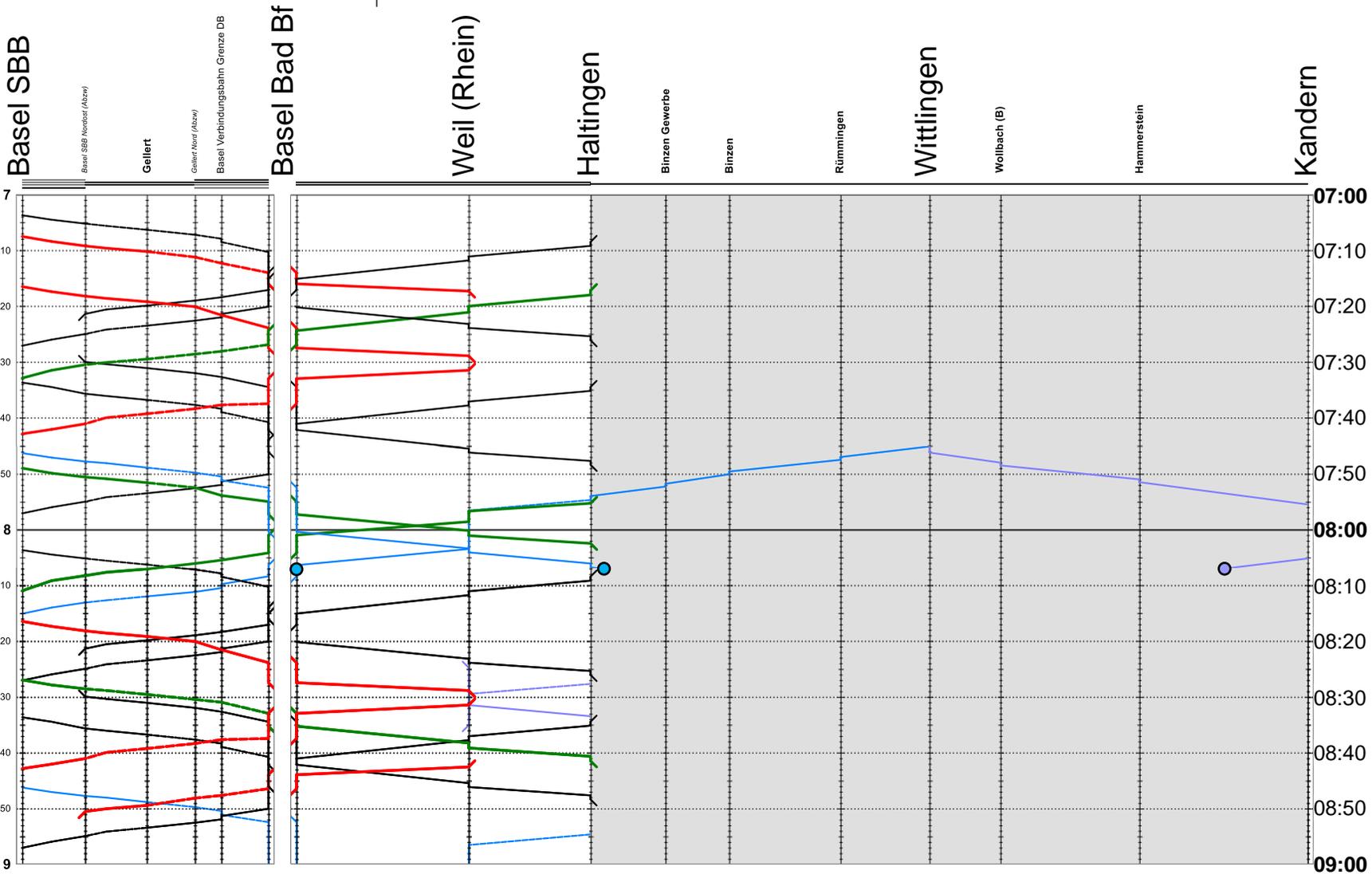
08:06



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

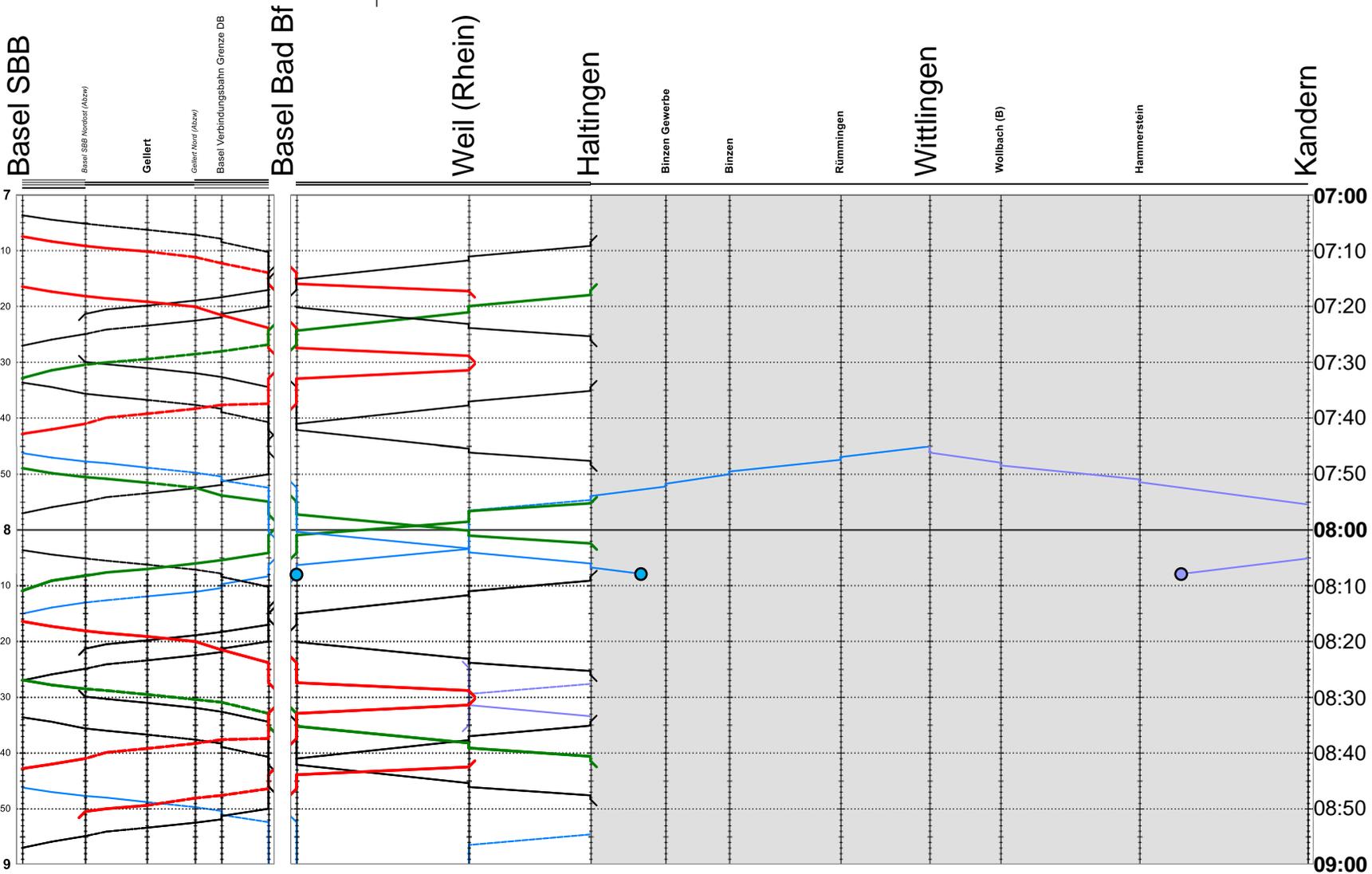
08:07



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

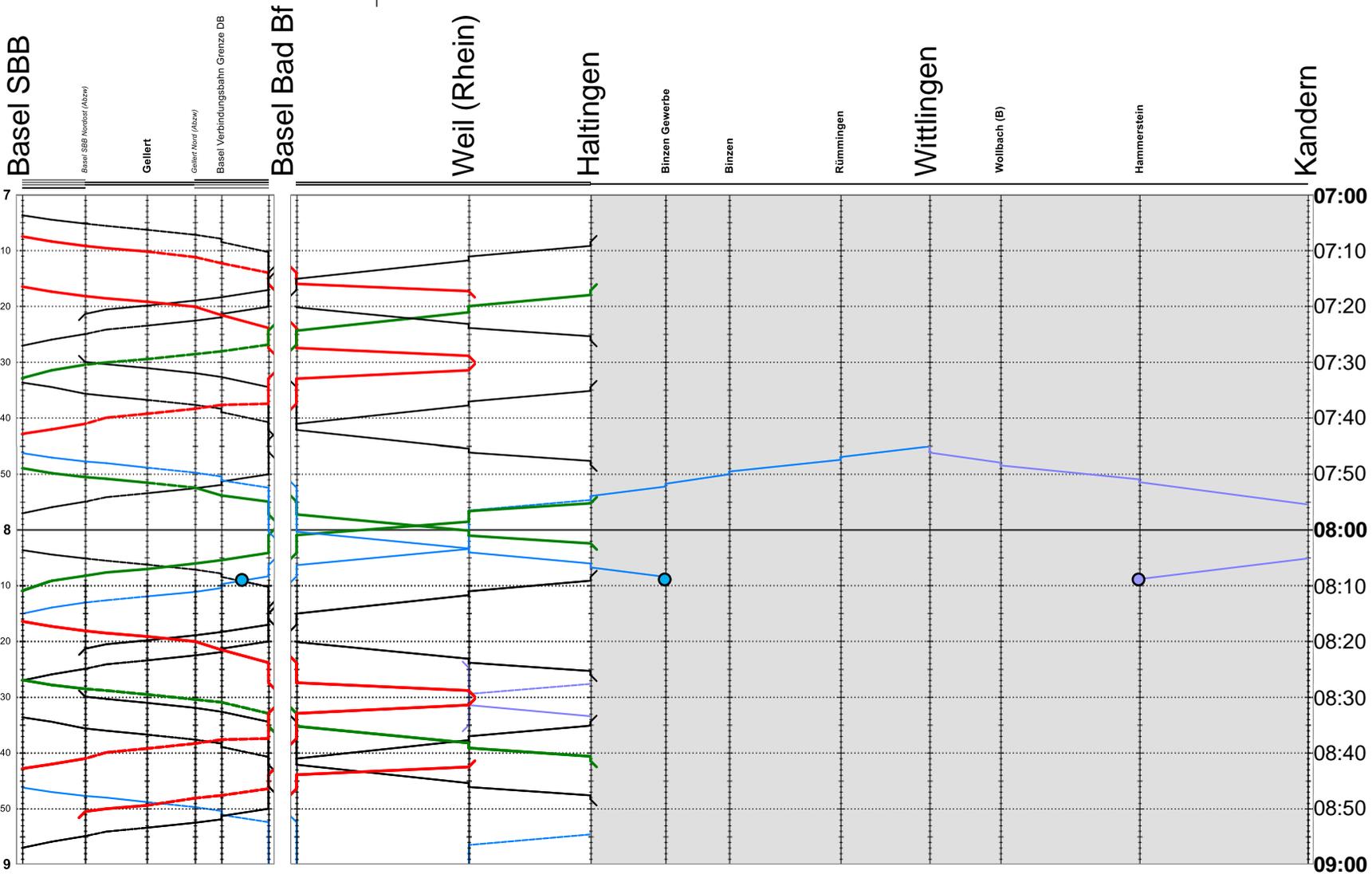
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

08:08



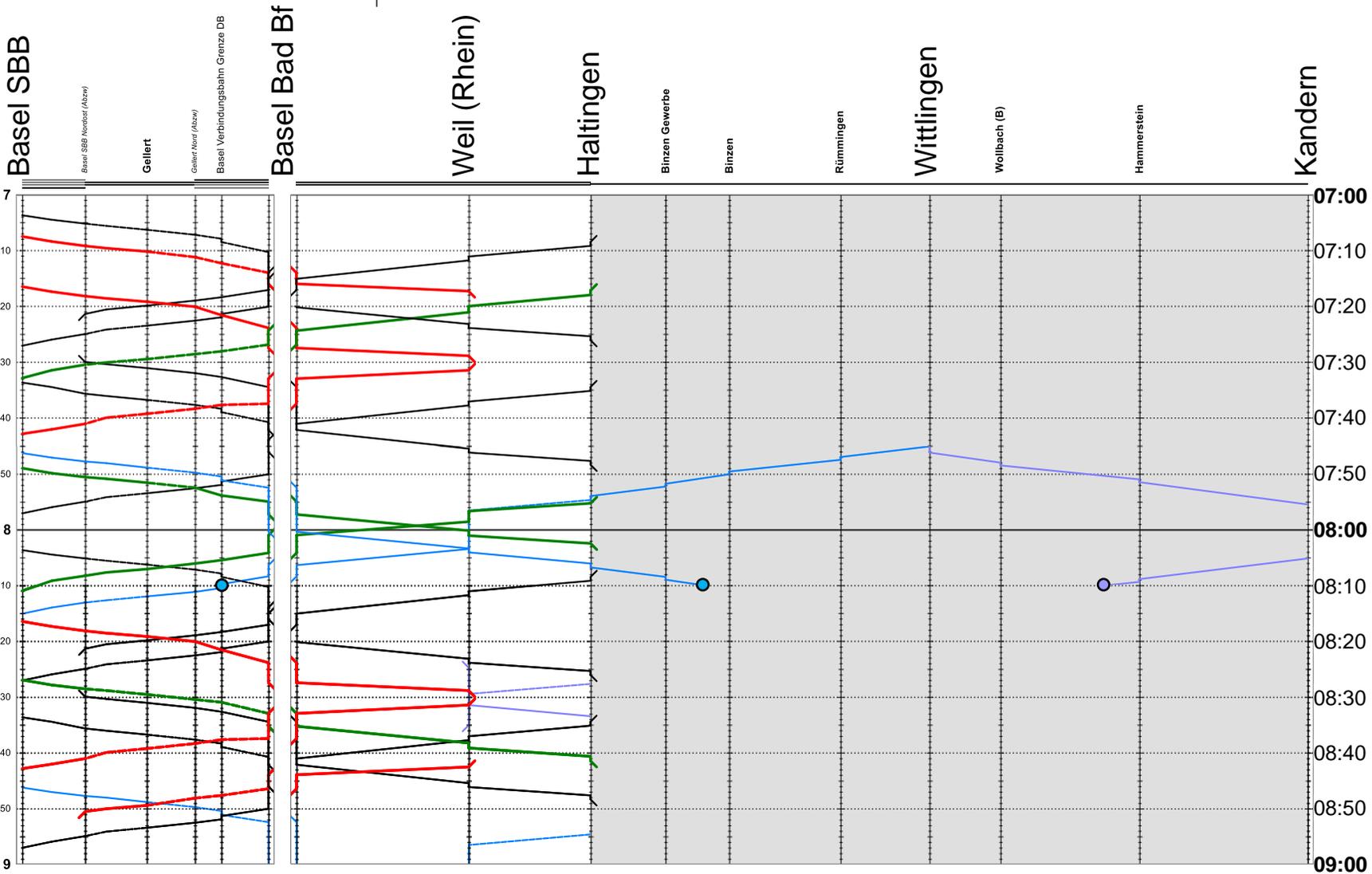
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

08:09



Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

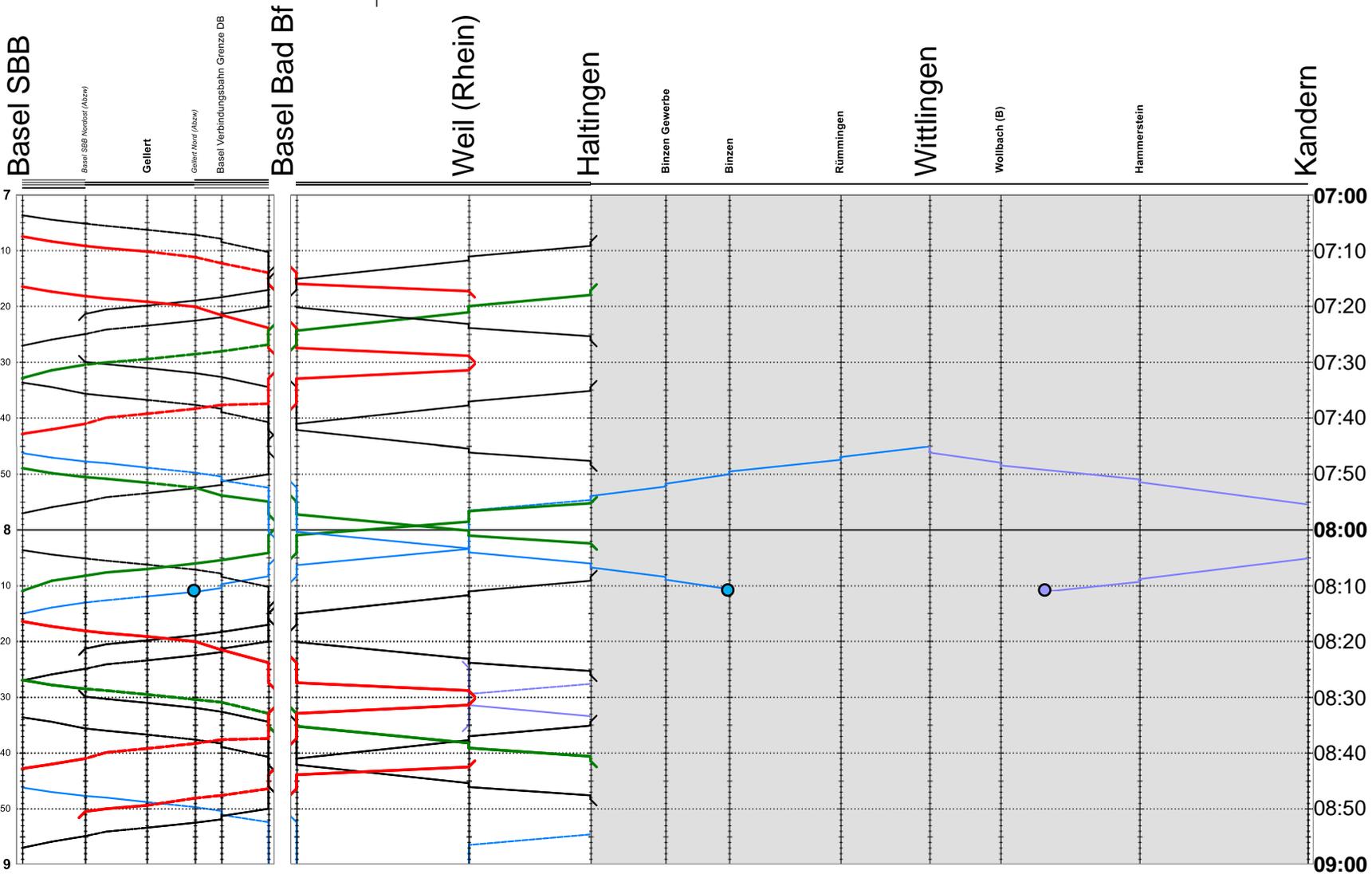
08:10



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

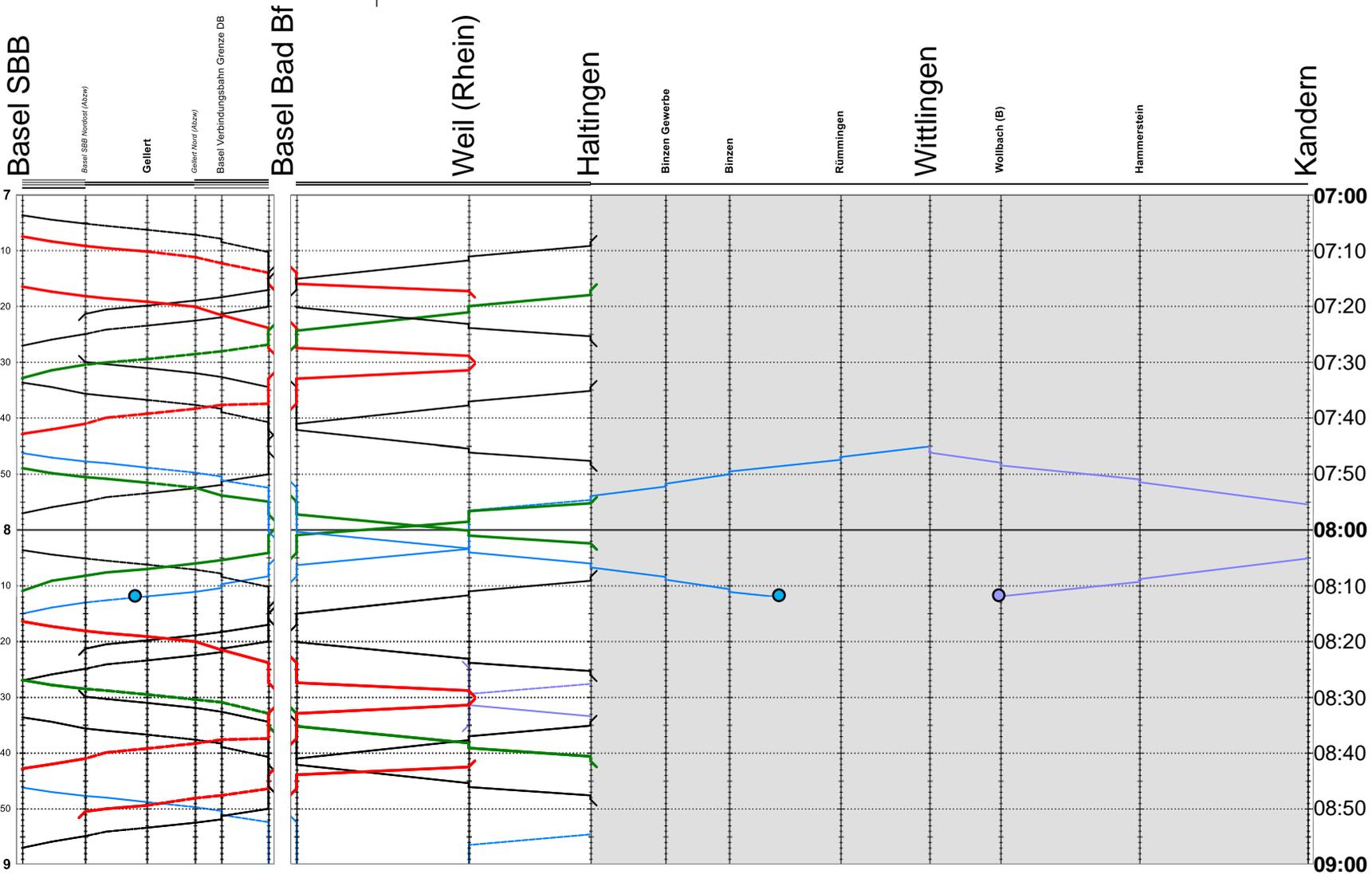
08:11



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

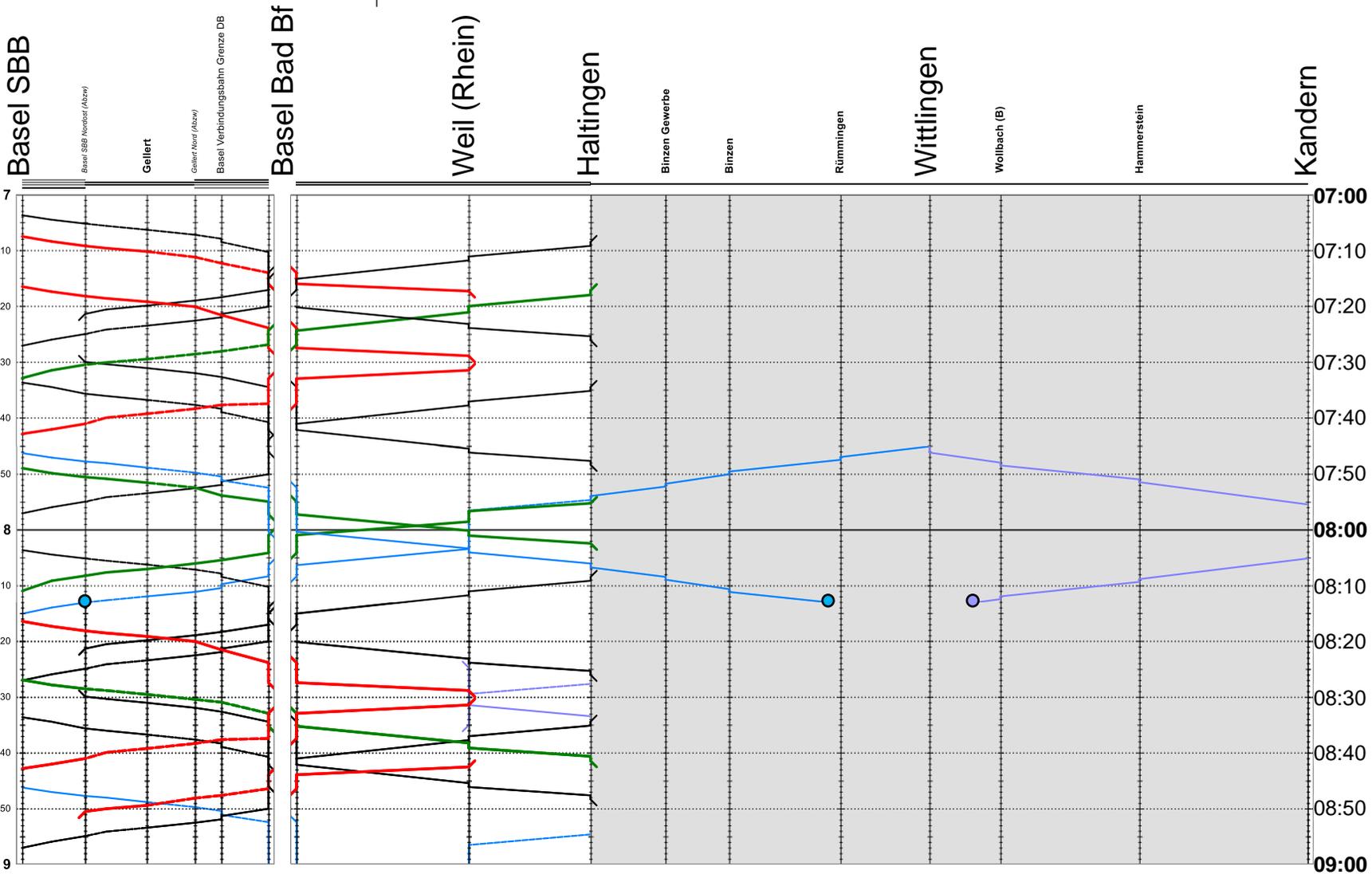
08:12



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

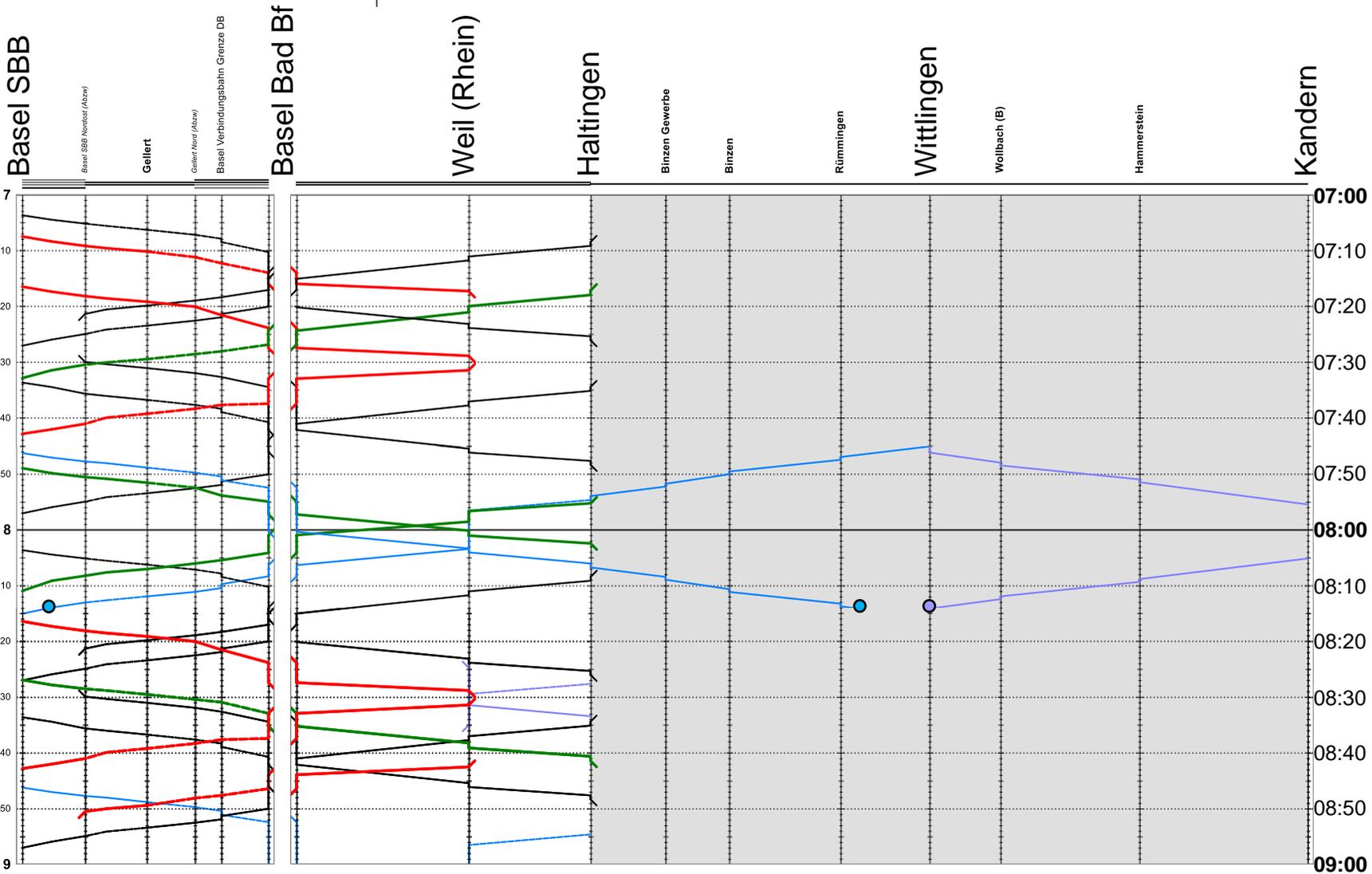
08:13



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

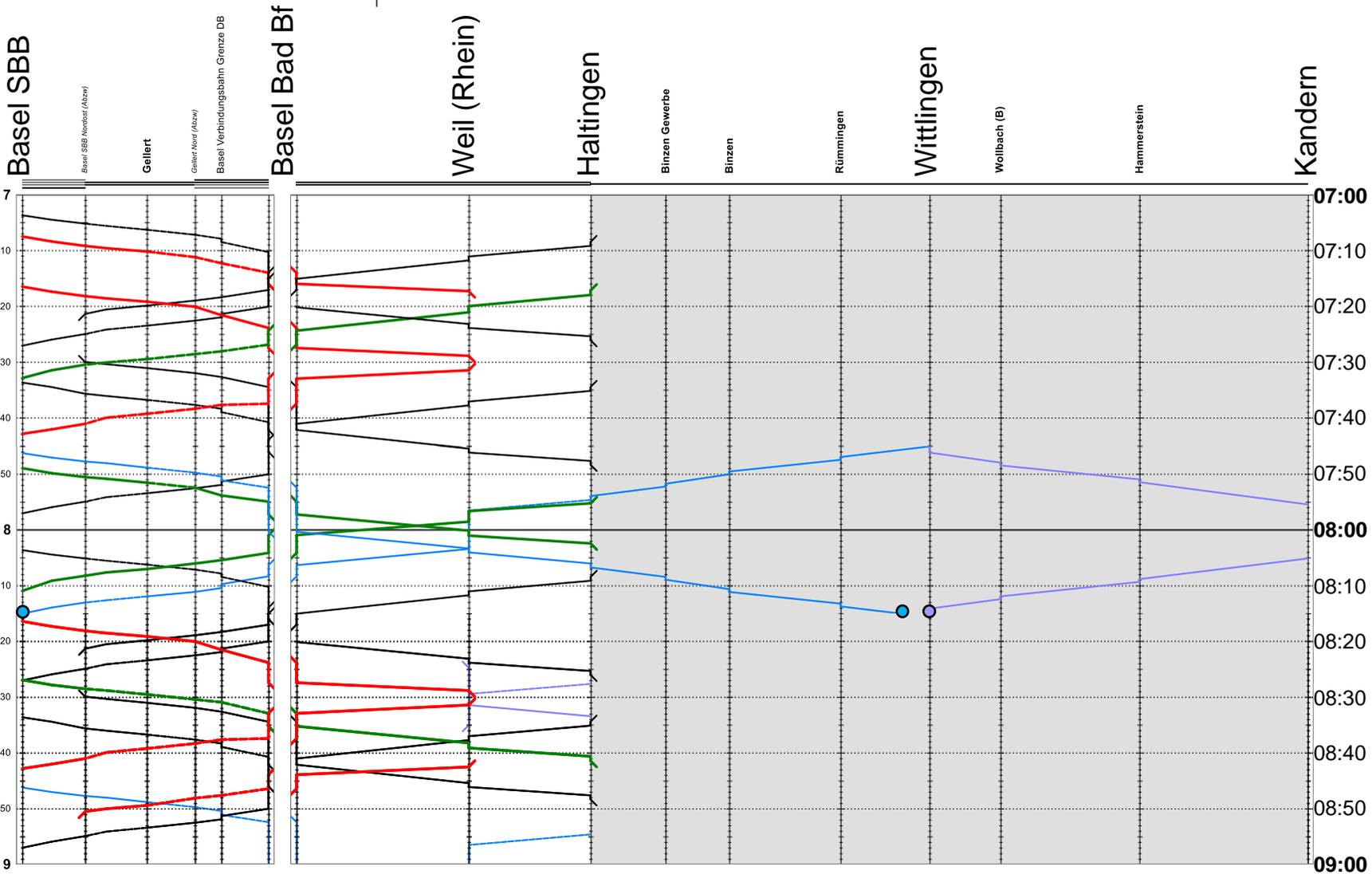
08:14



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

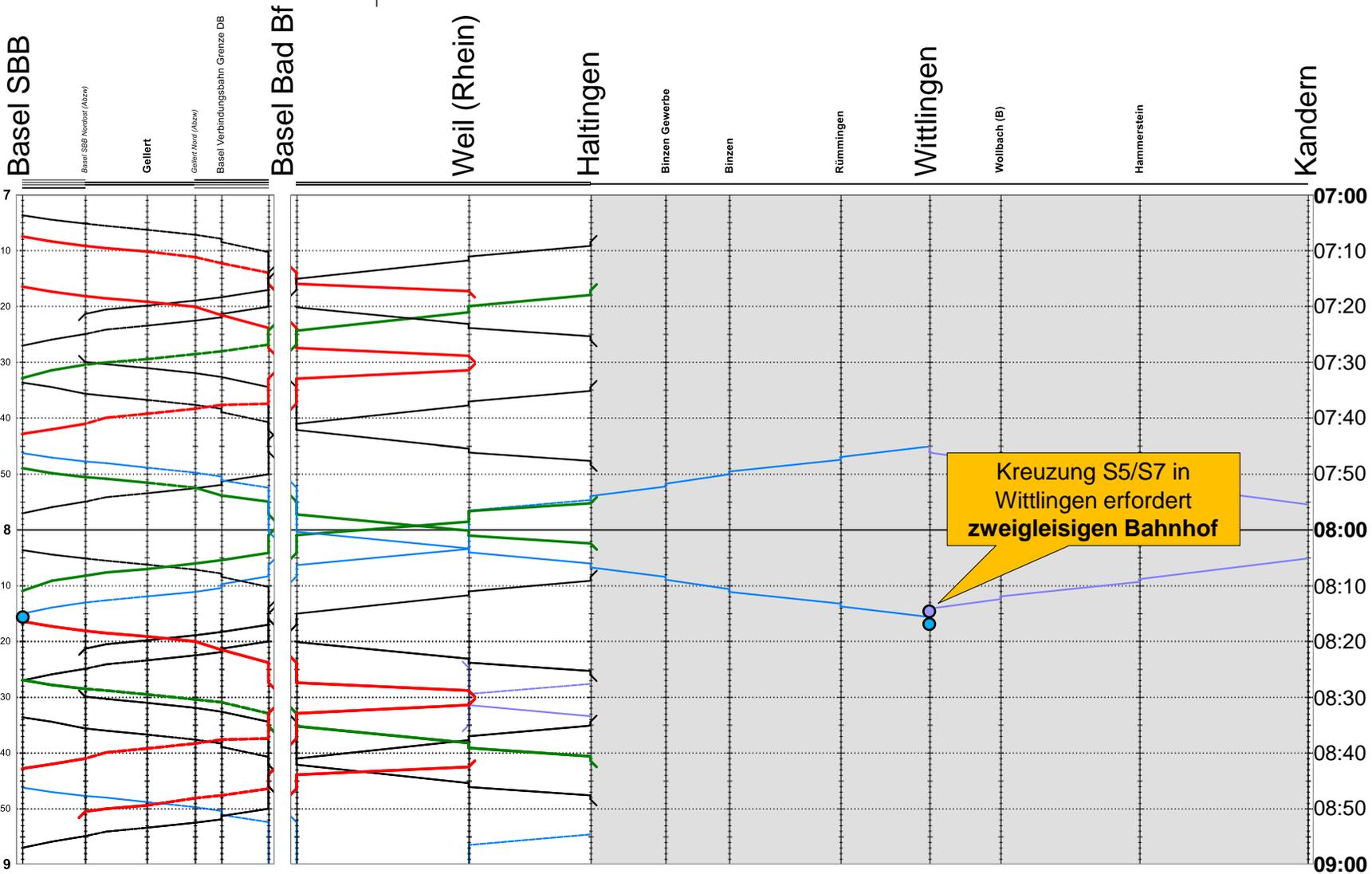
08:15



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

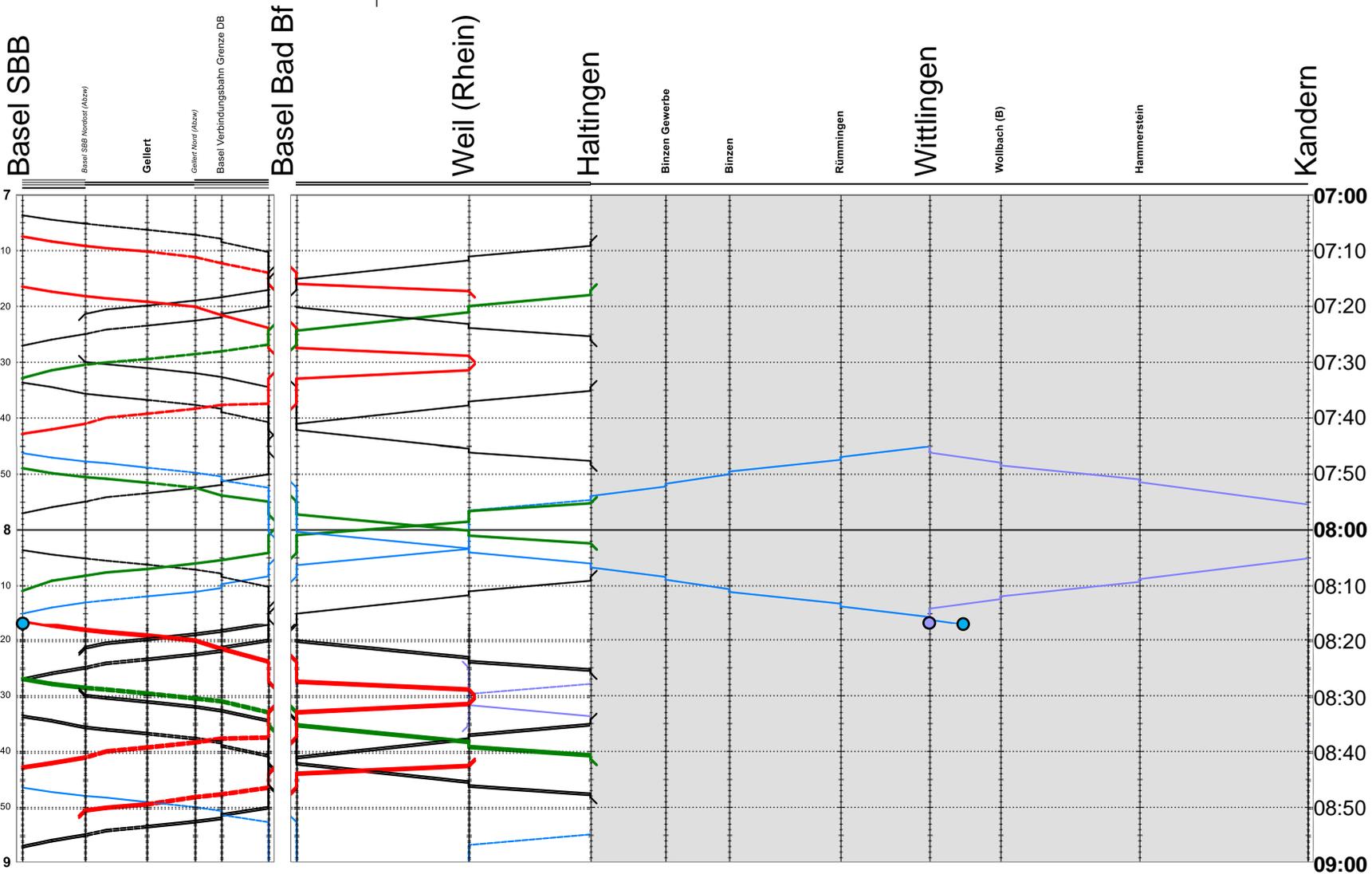
08:16



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

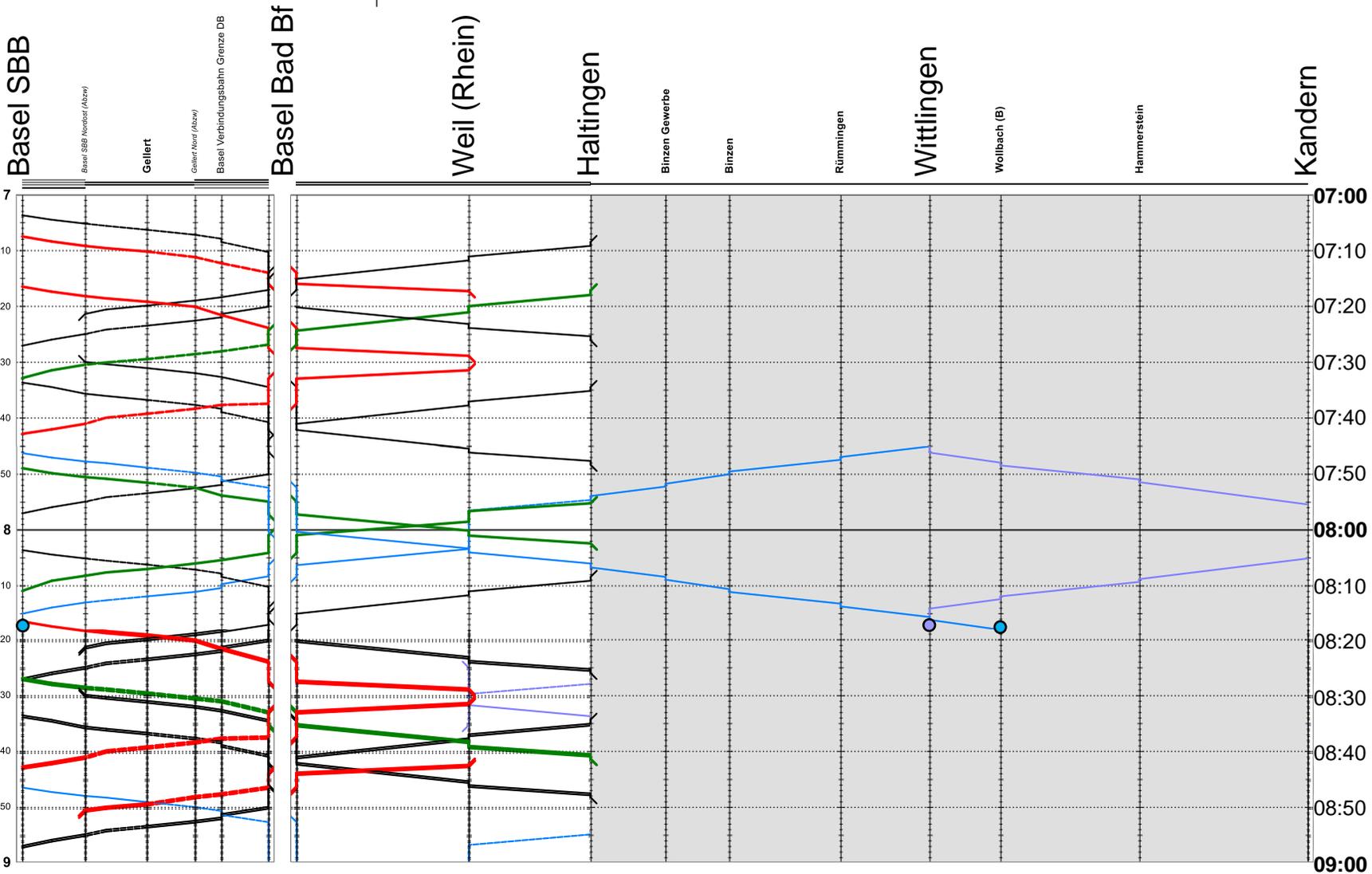
08:17



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

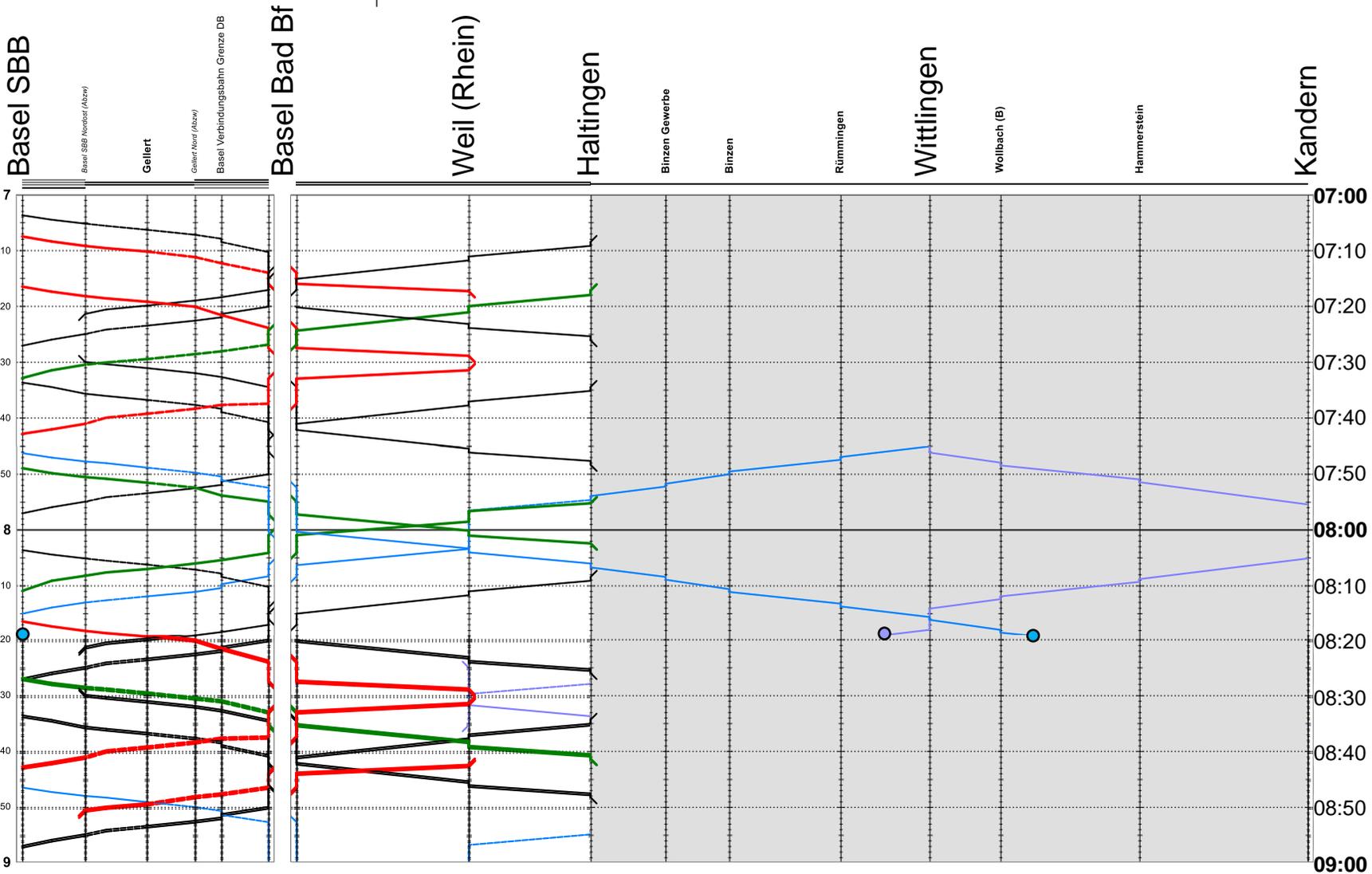
08:18



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

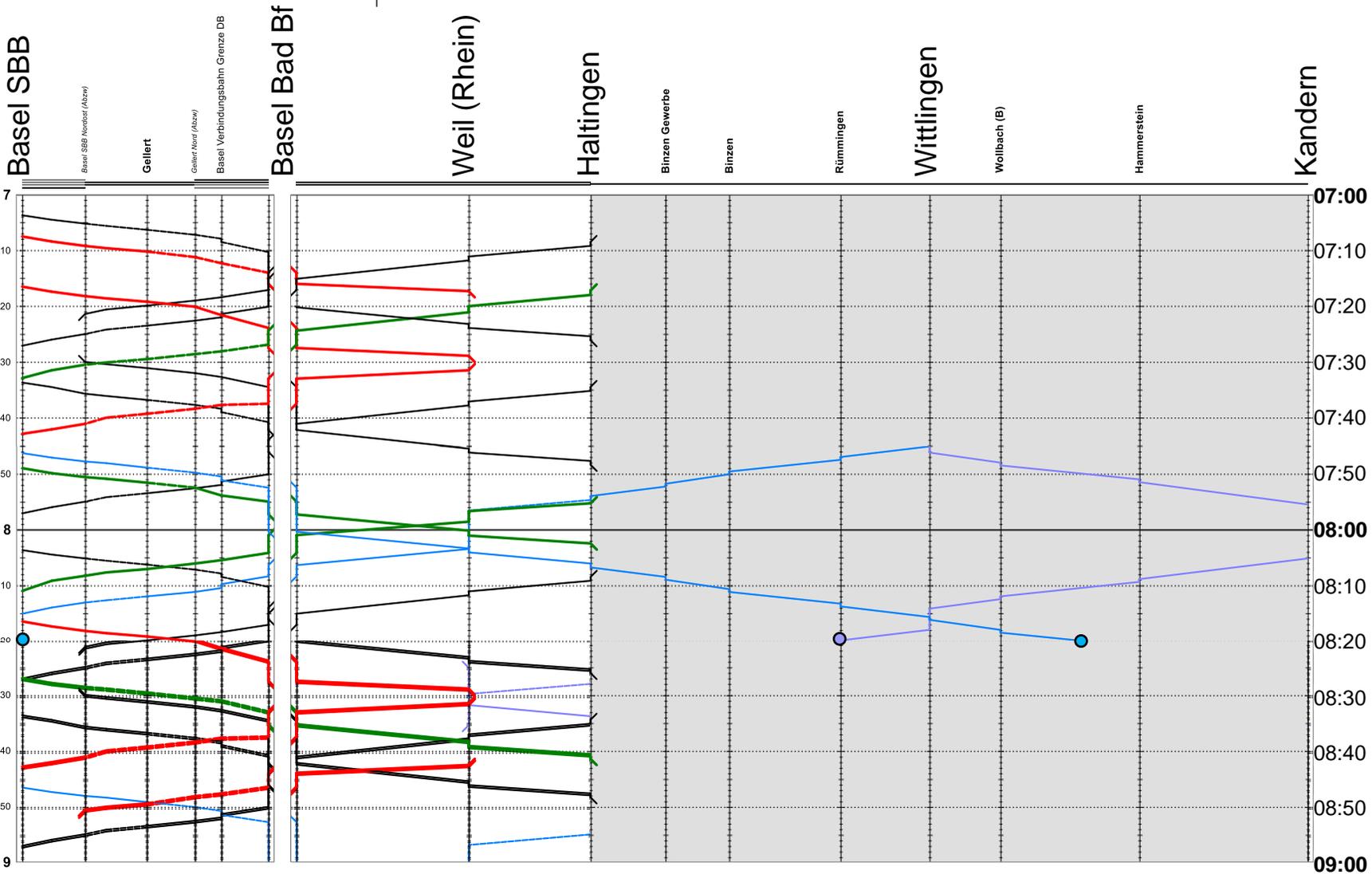
08:19



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

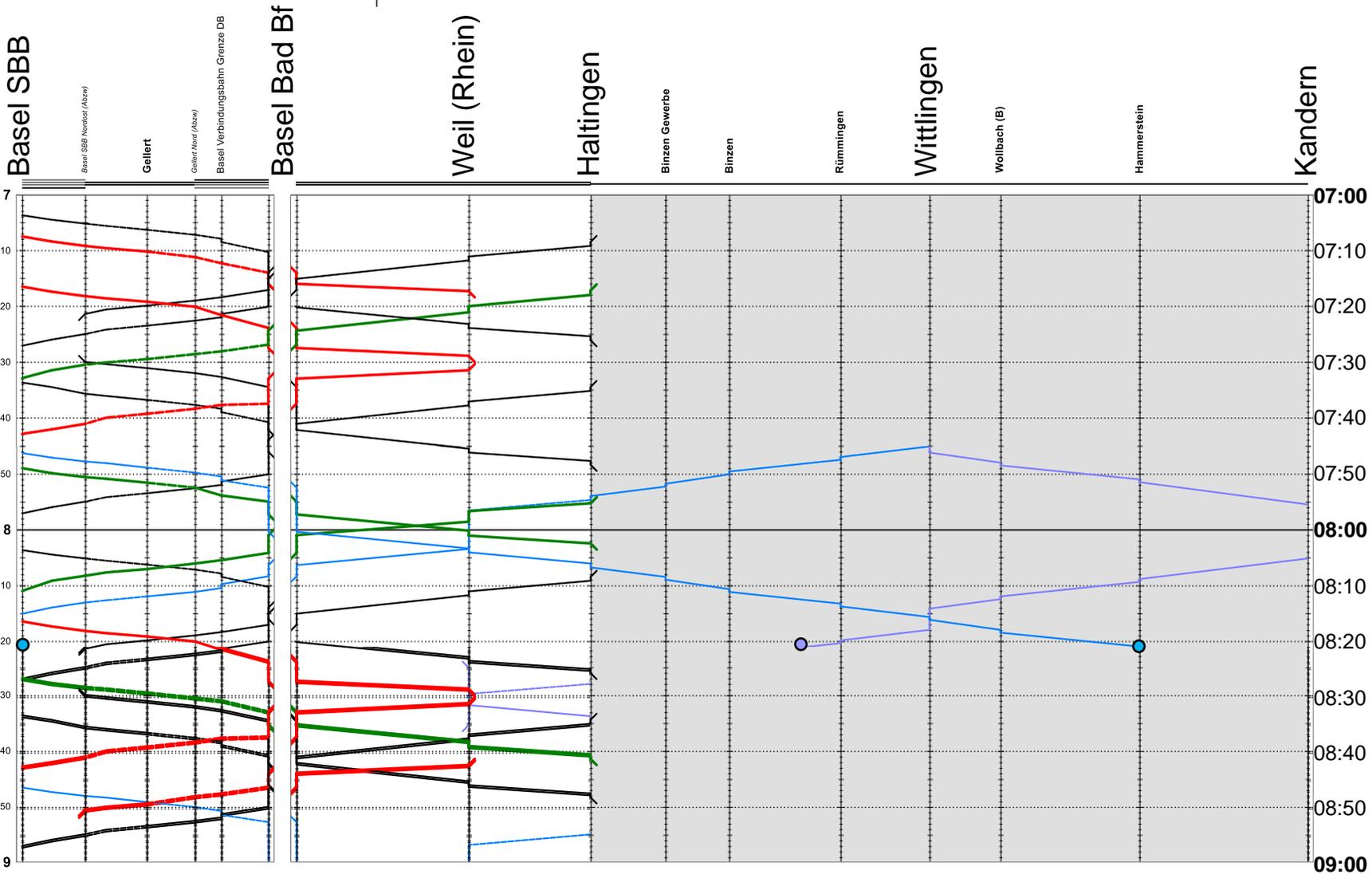
08:20



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

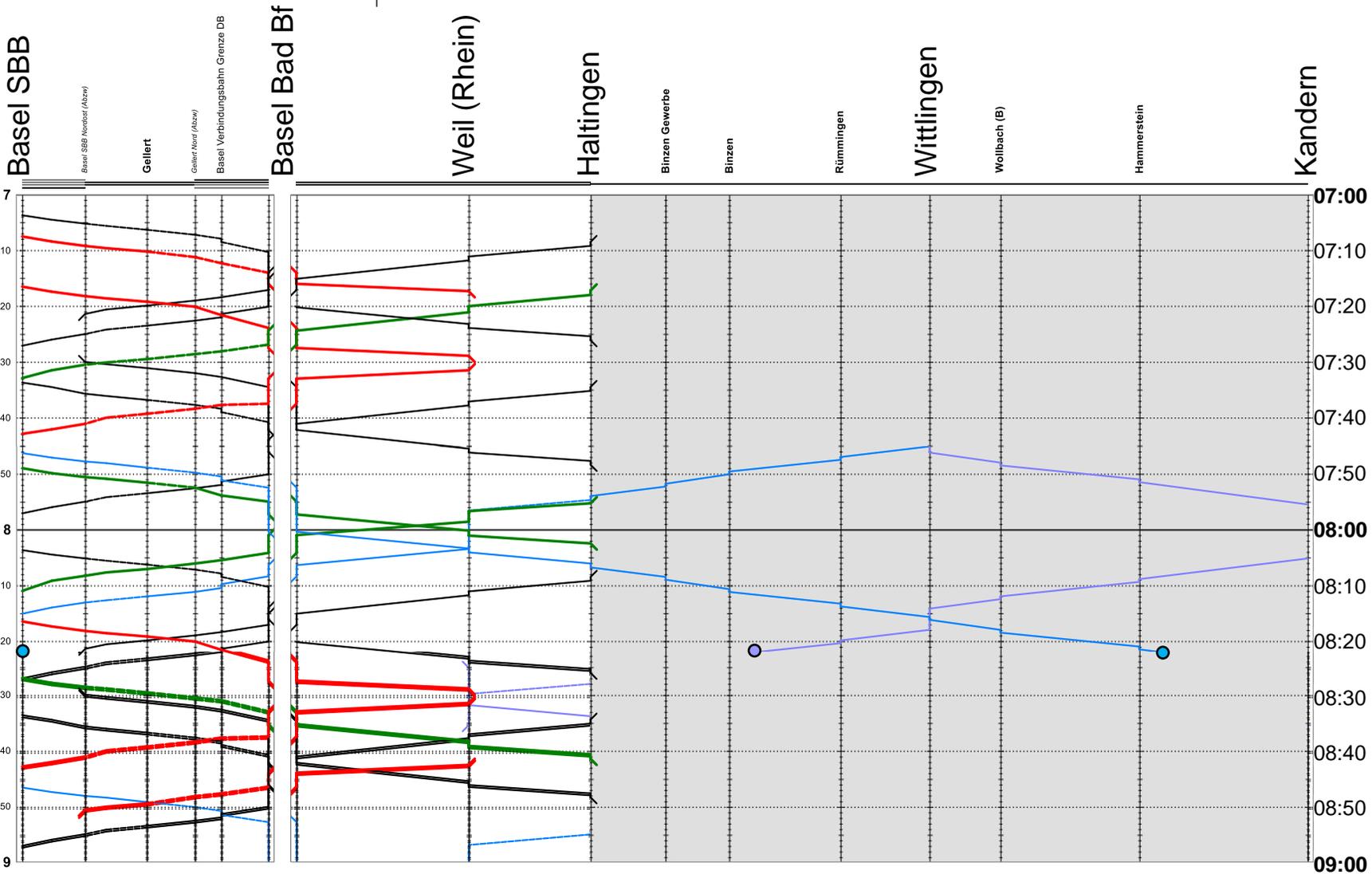
08:21



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

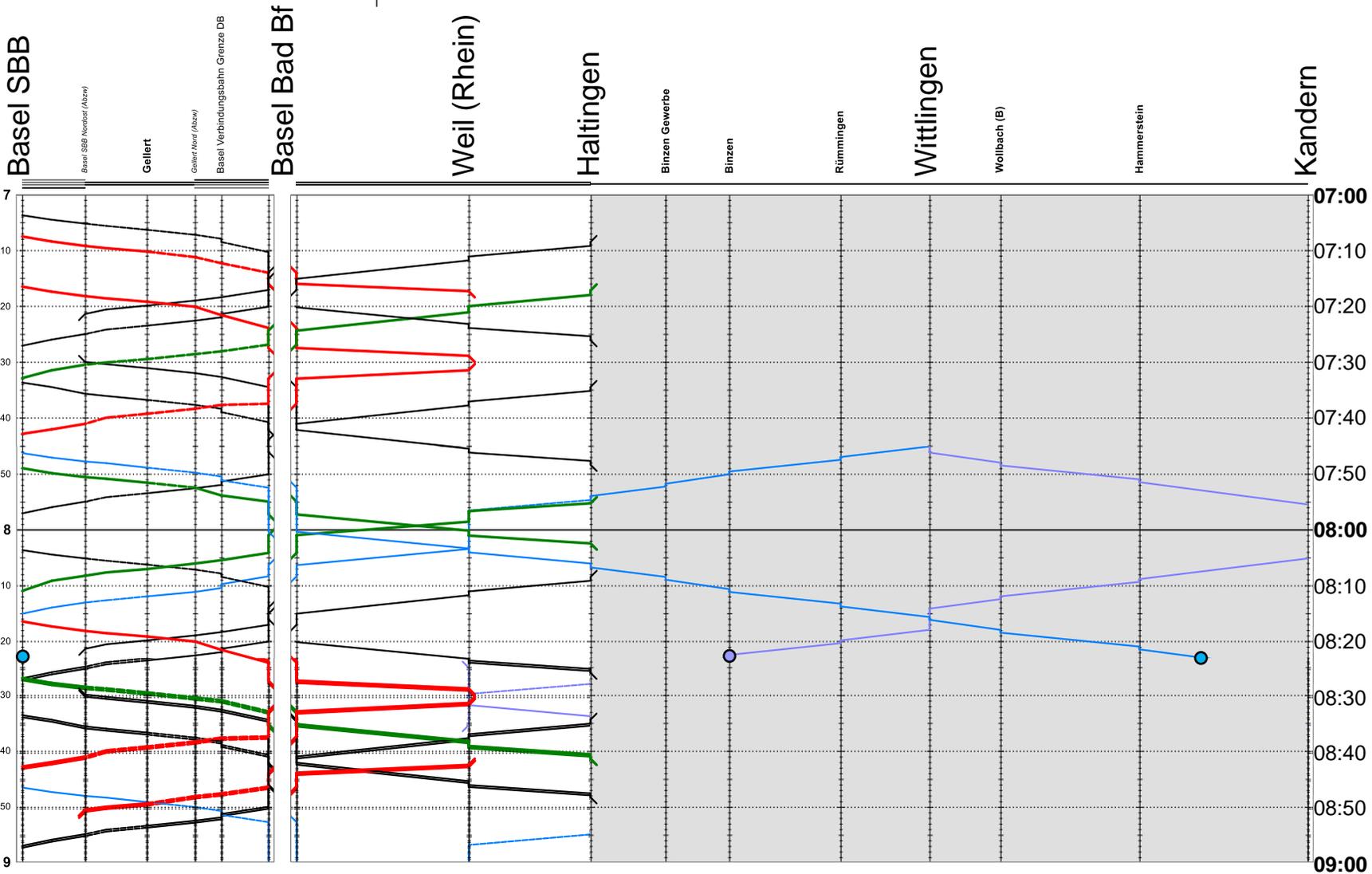
08:22



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

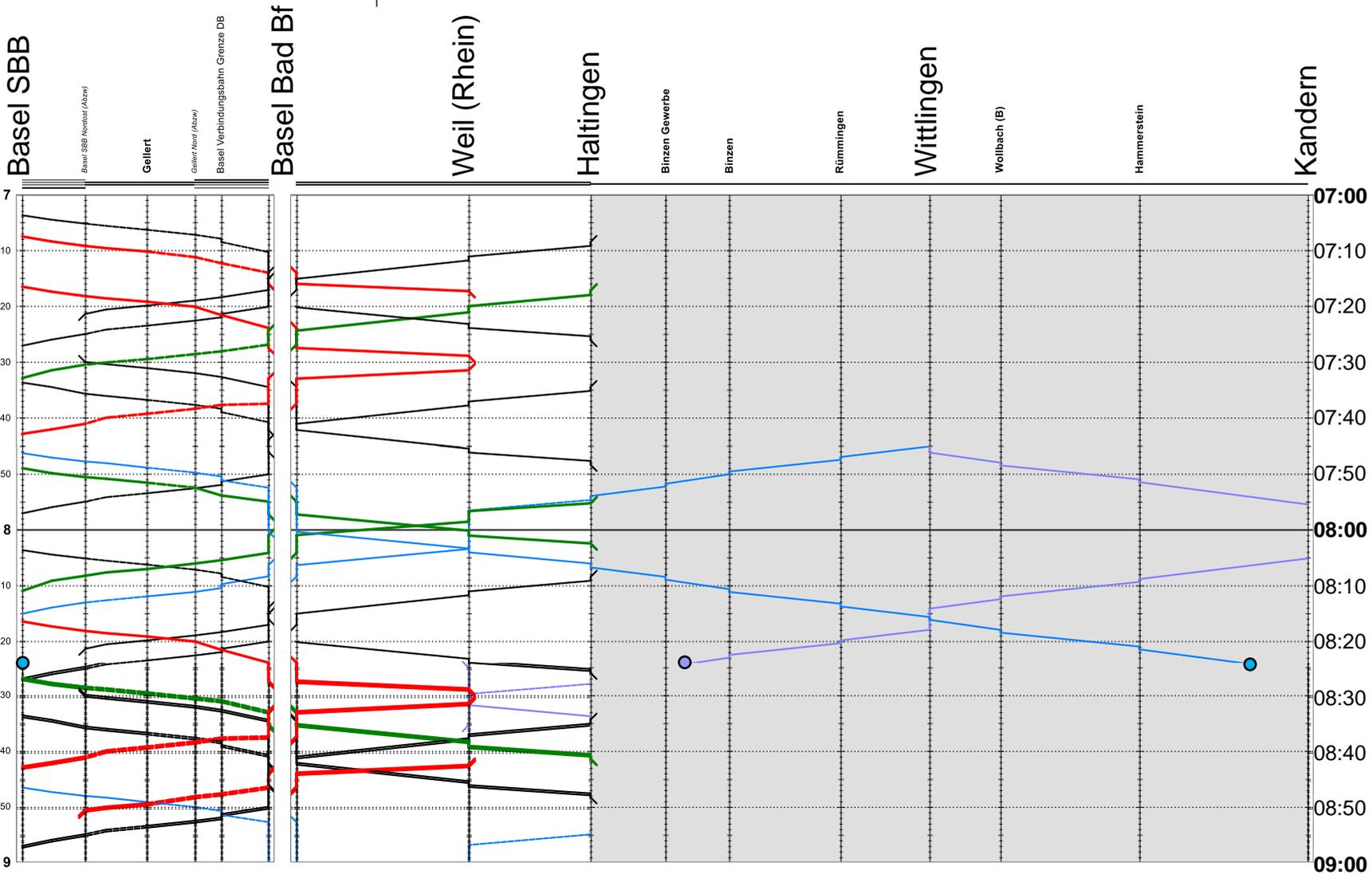
08:23



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

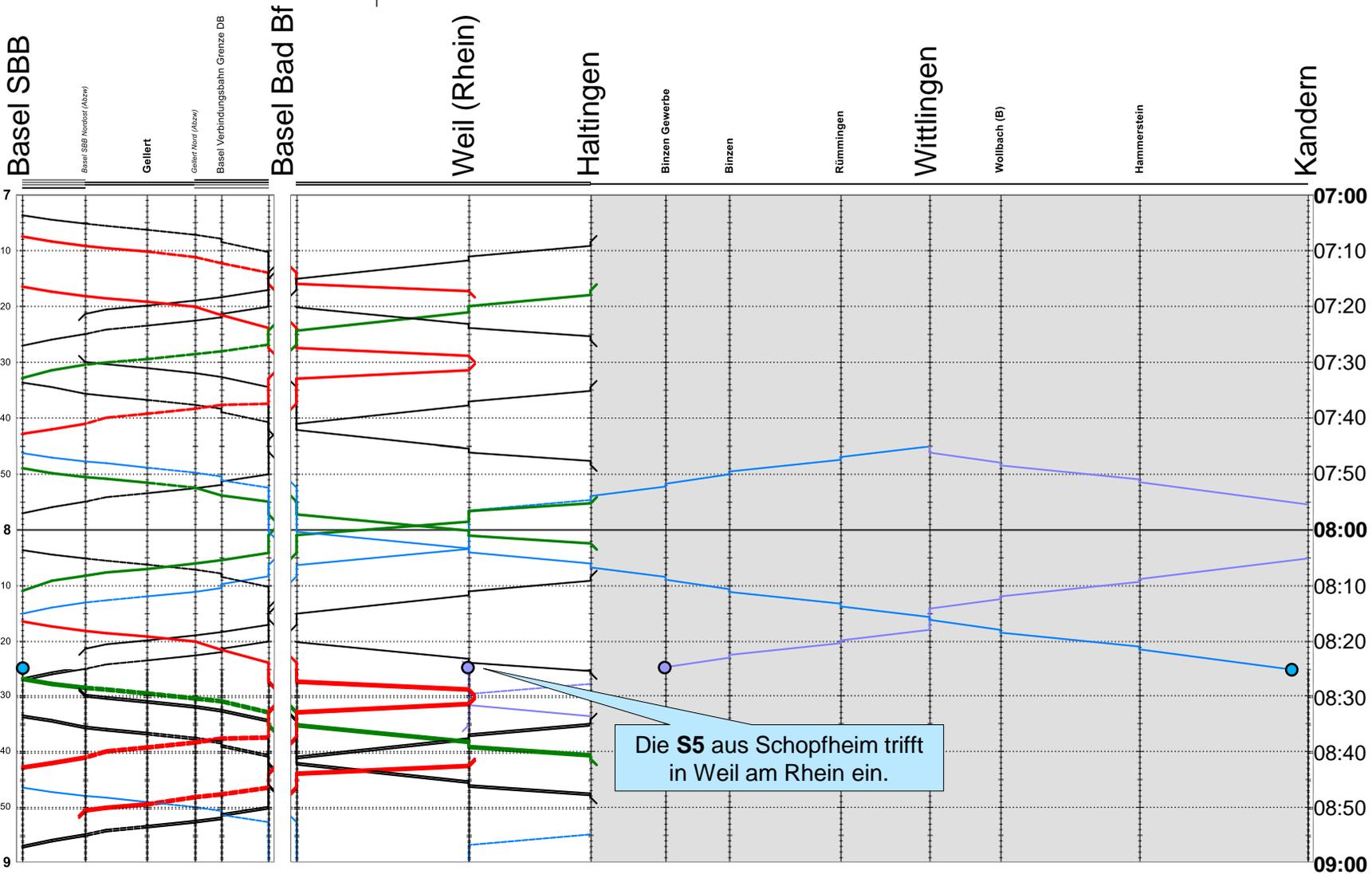
08:24



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

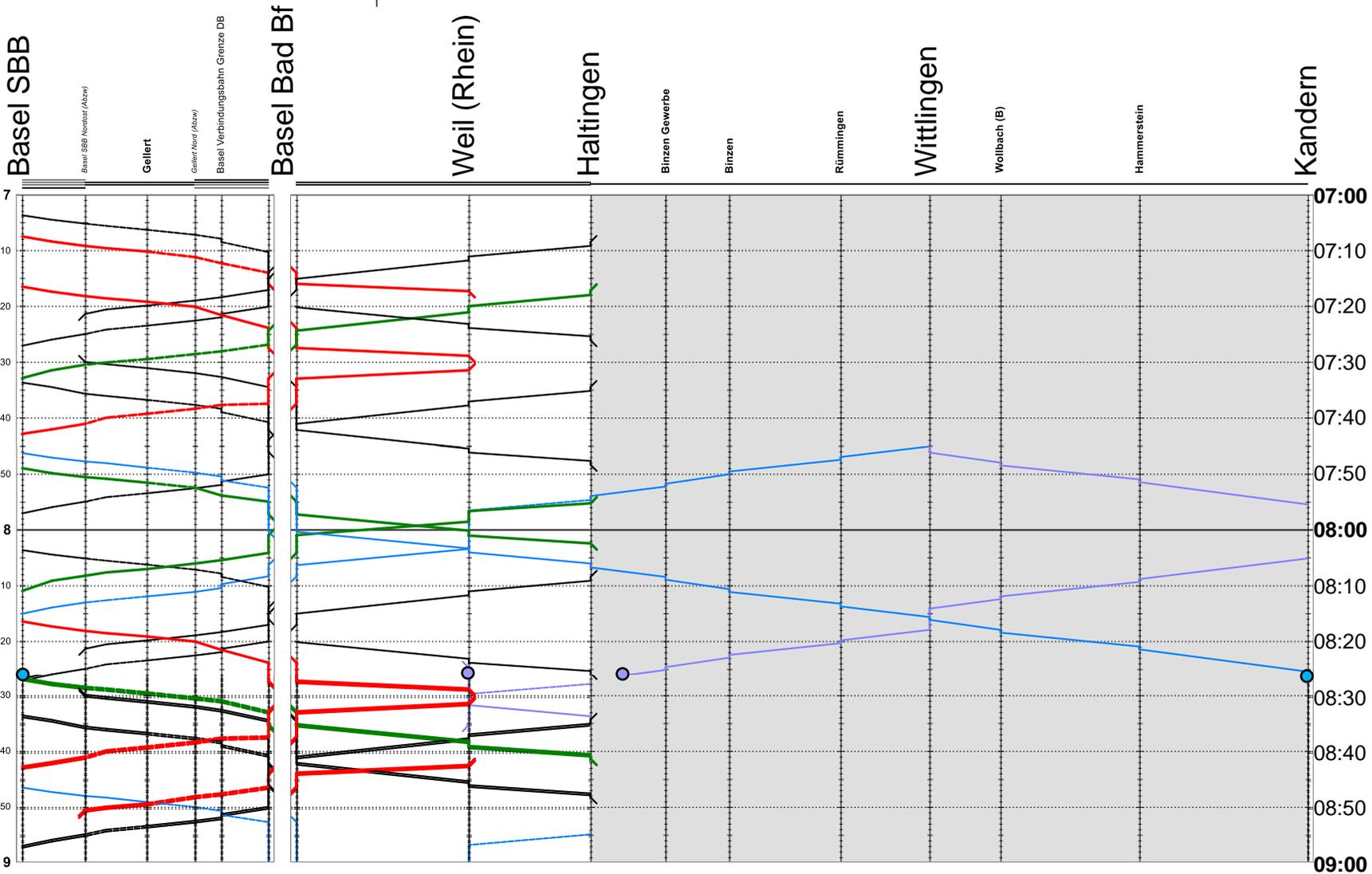
08:25



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

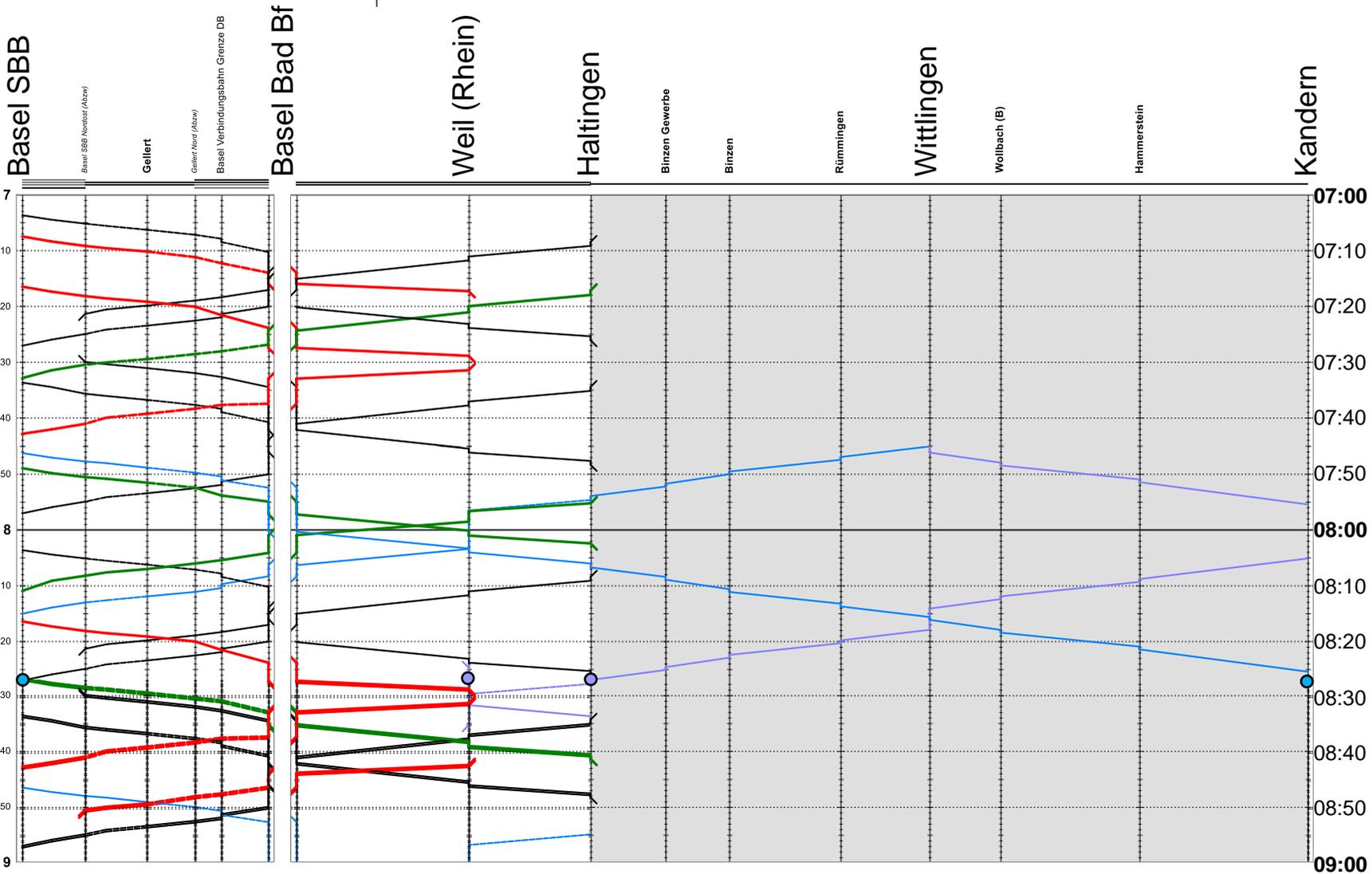
08:26



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

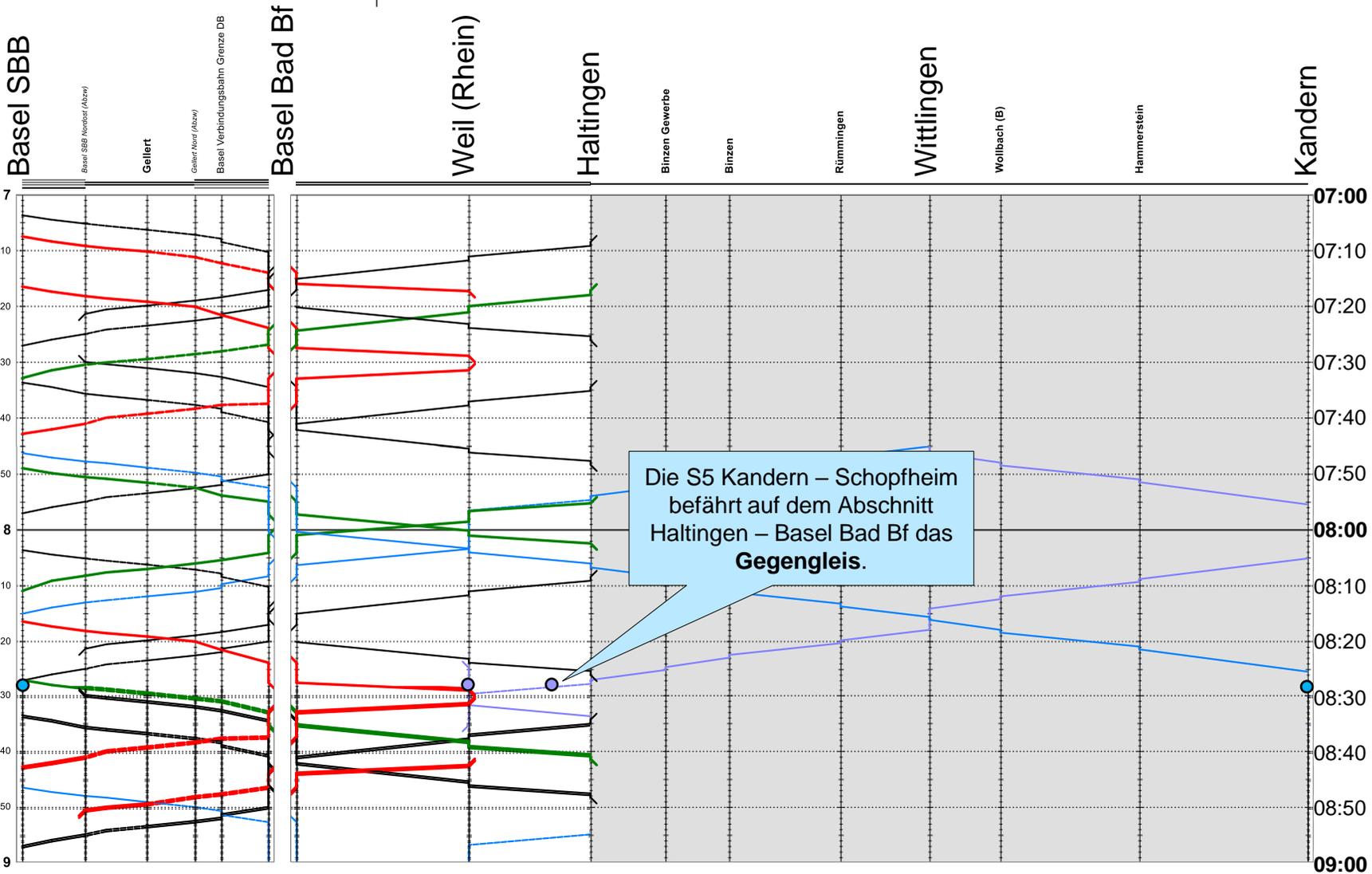
08:27



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

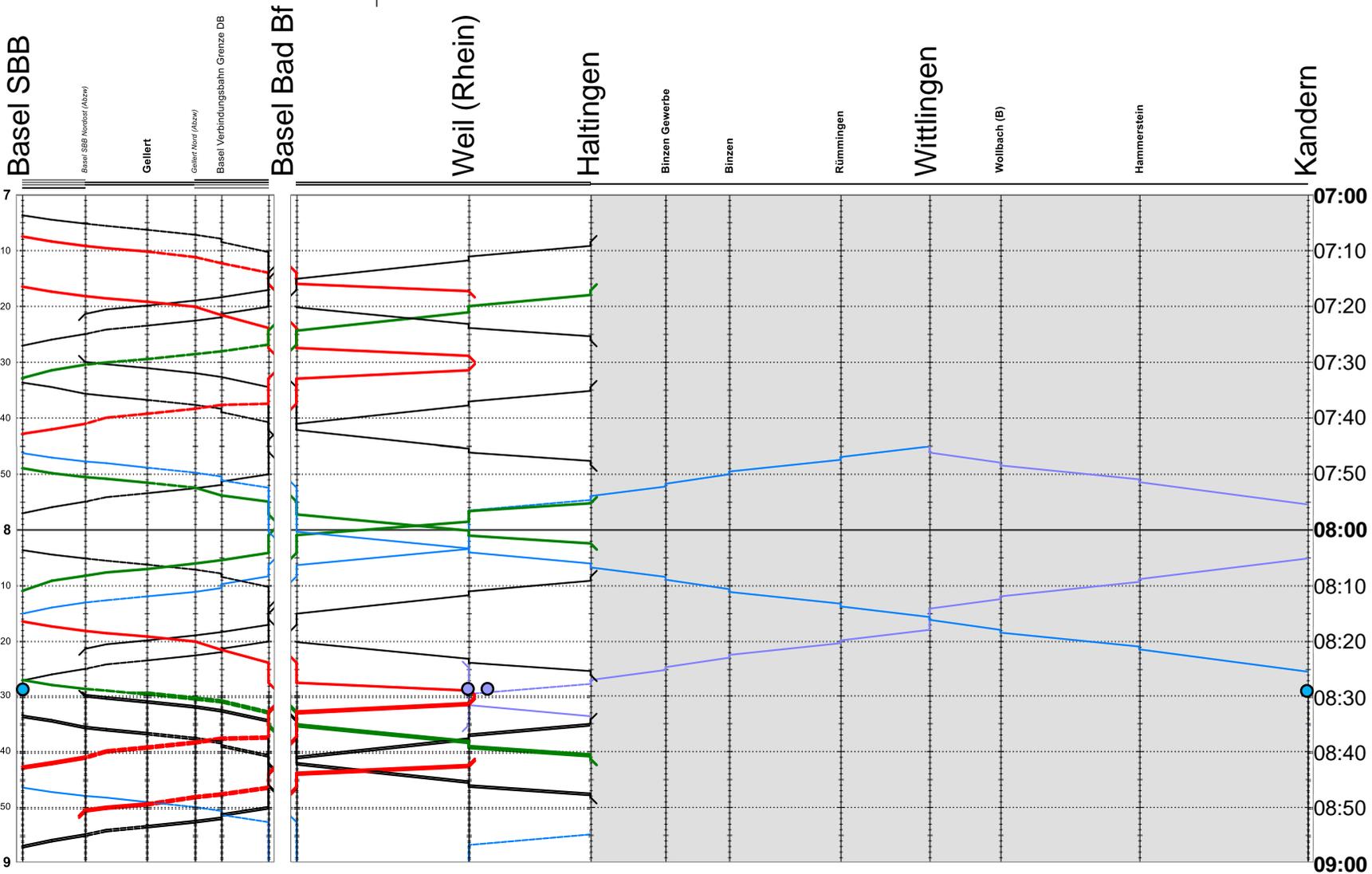
08:28



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

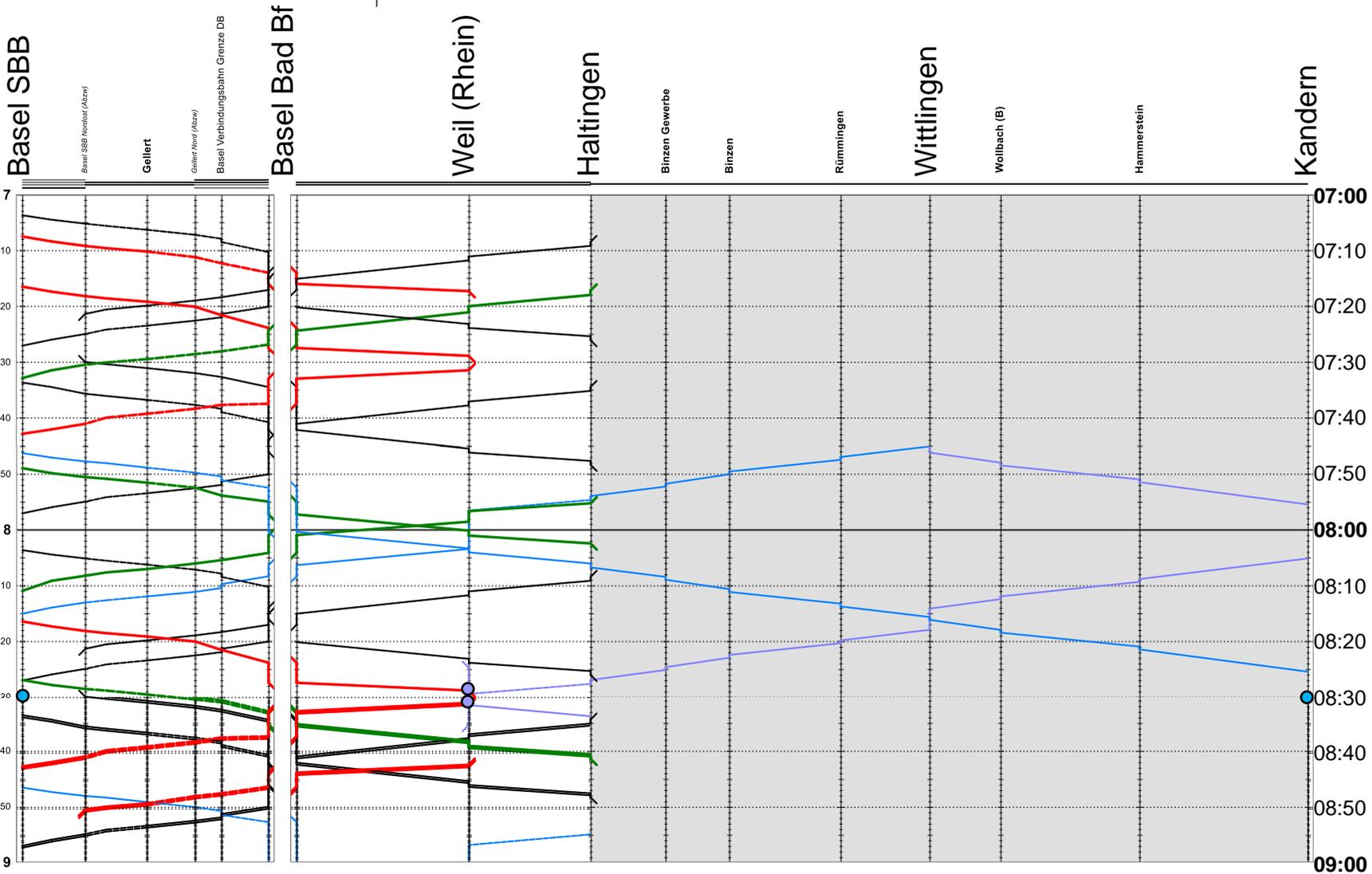
08:29



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

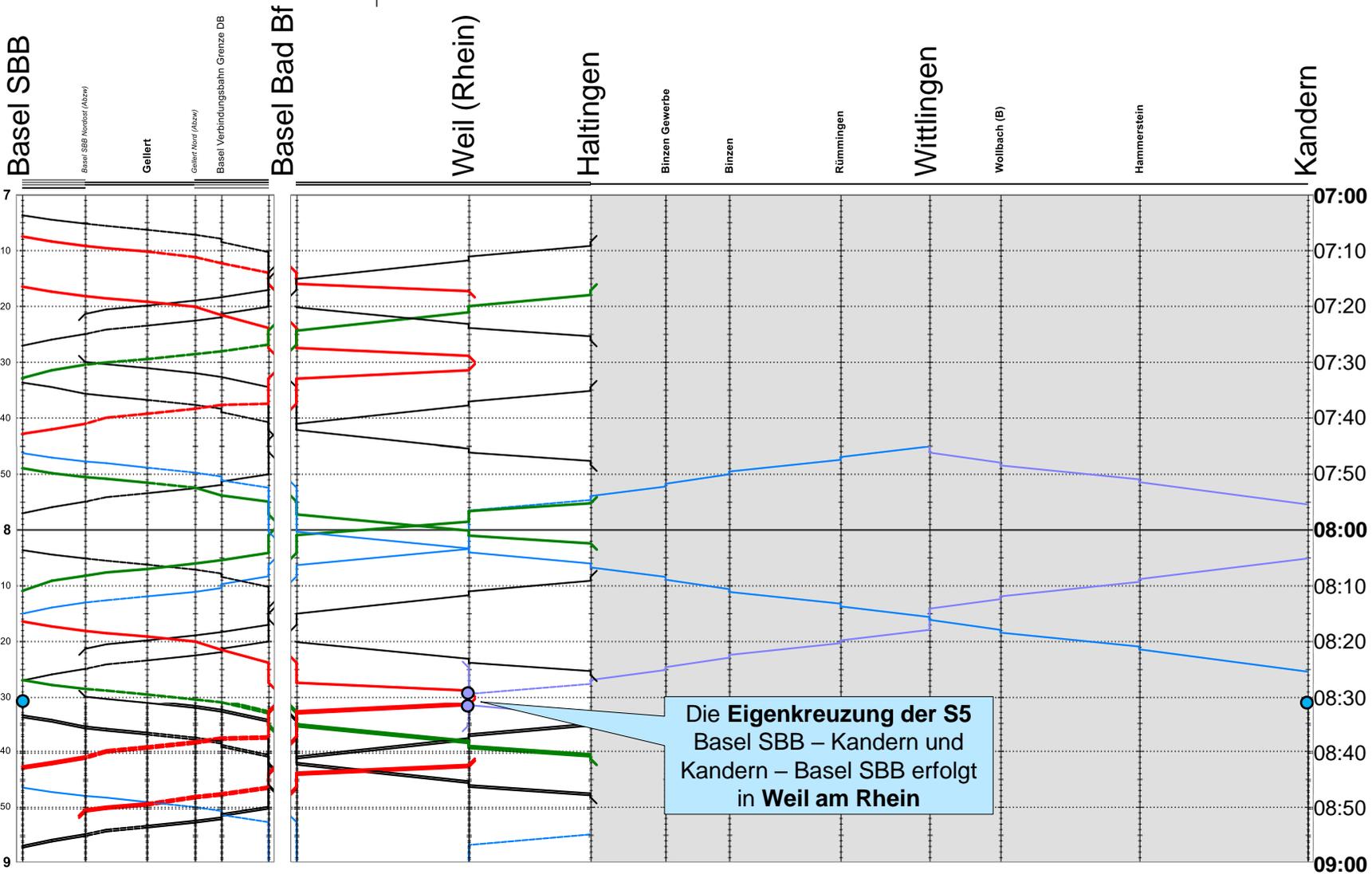
08:30



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

08:31

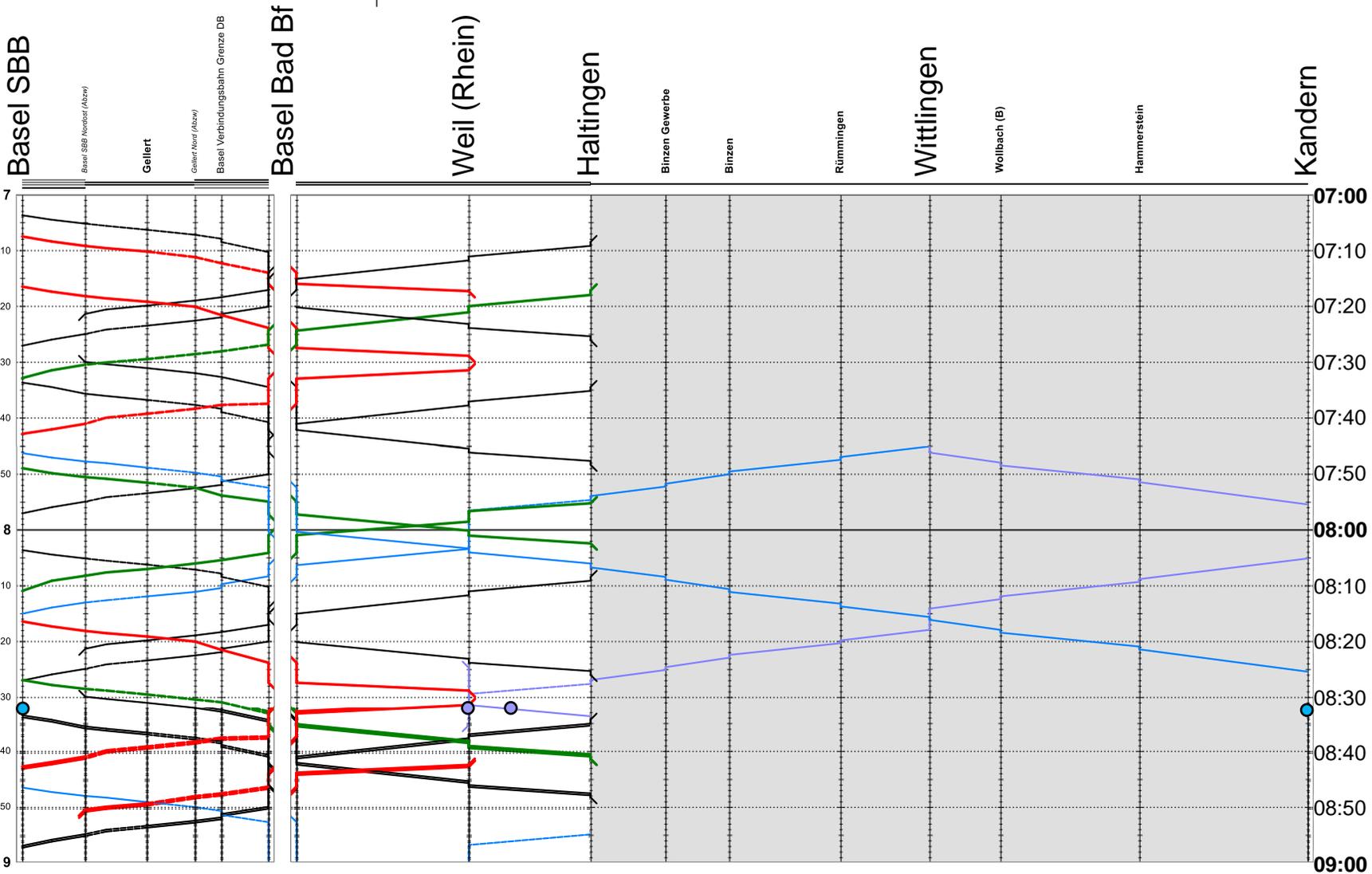


Die **Eigenkreuzung der S5**
Basel SBB – Kandern und
Kandern – Basel SBB erfolgt
in Weil am Rhein

- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

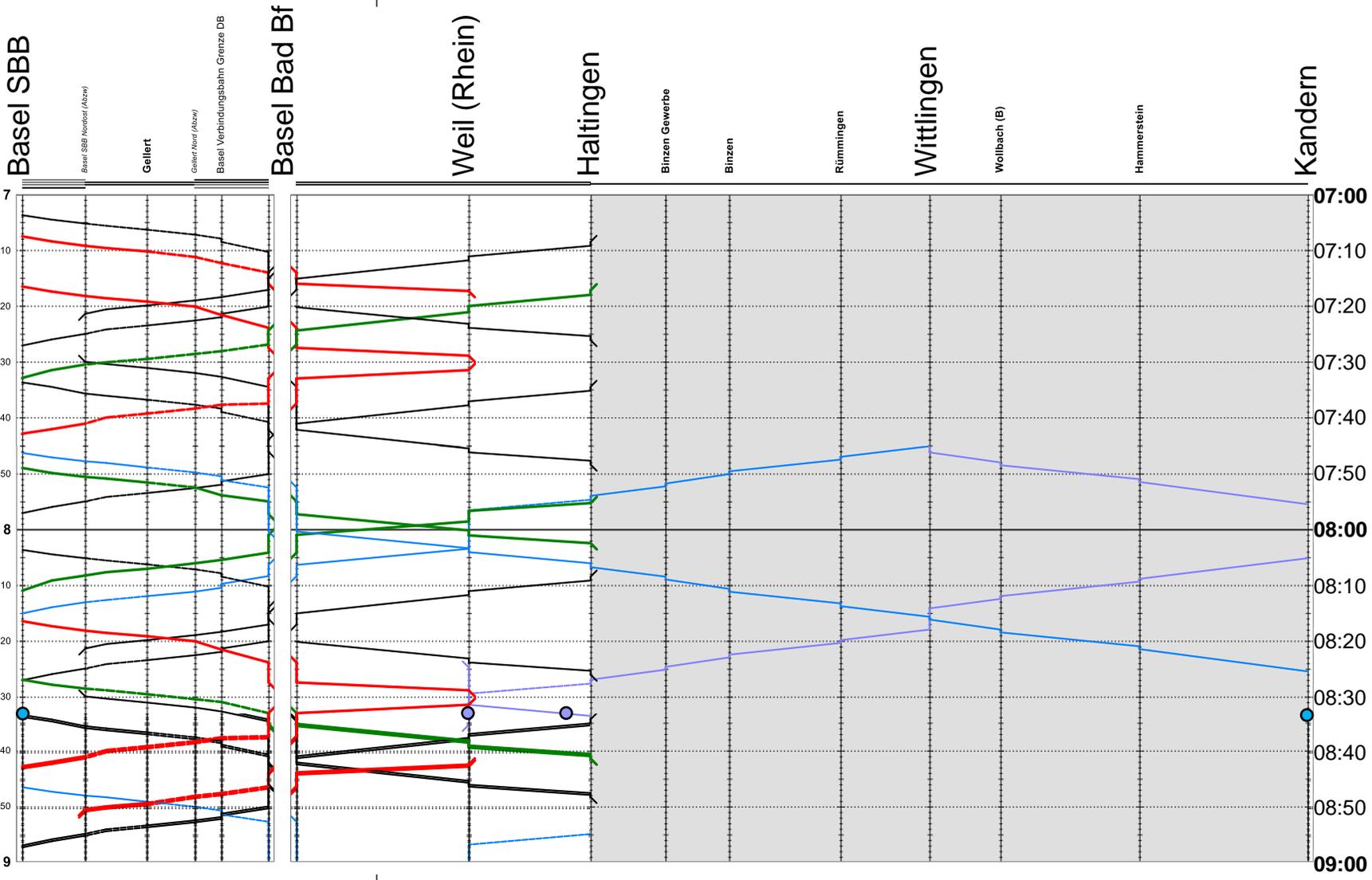
08:32



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

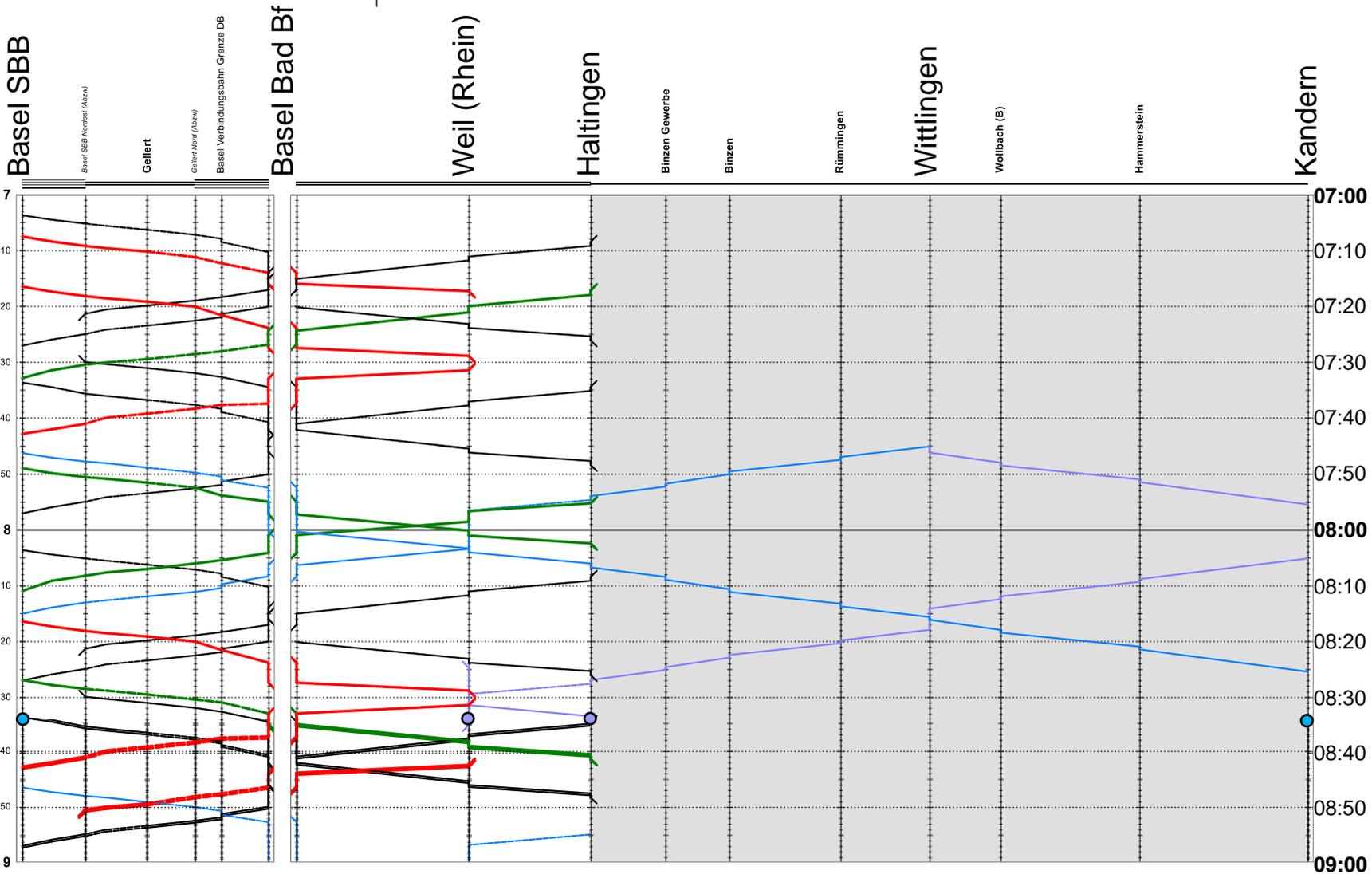
08:33



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

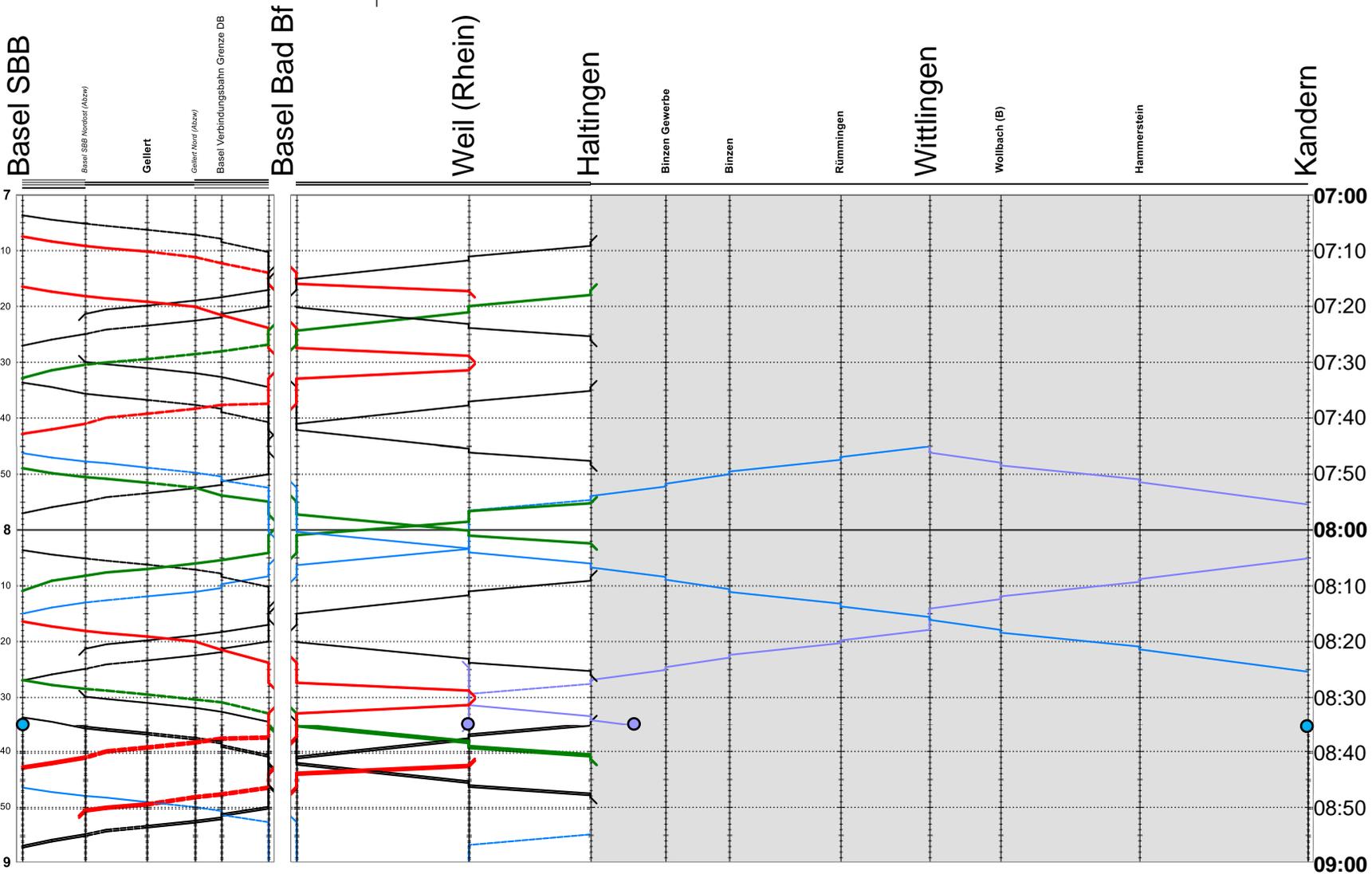
08:34



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

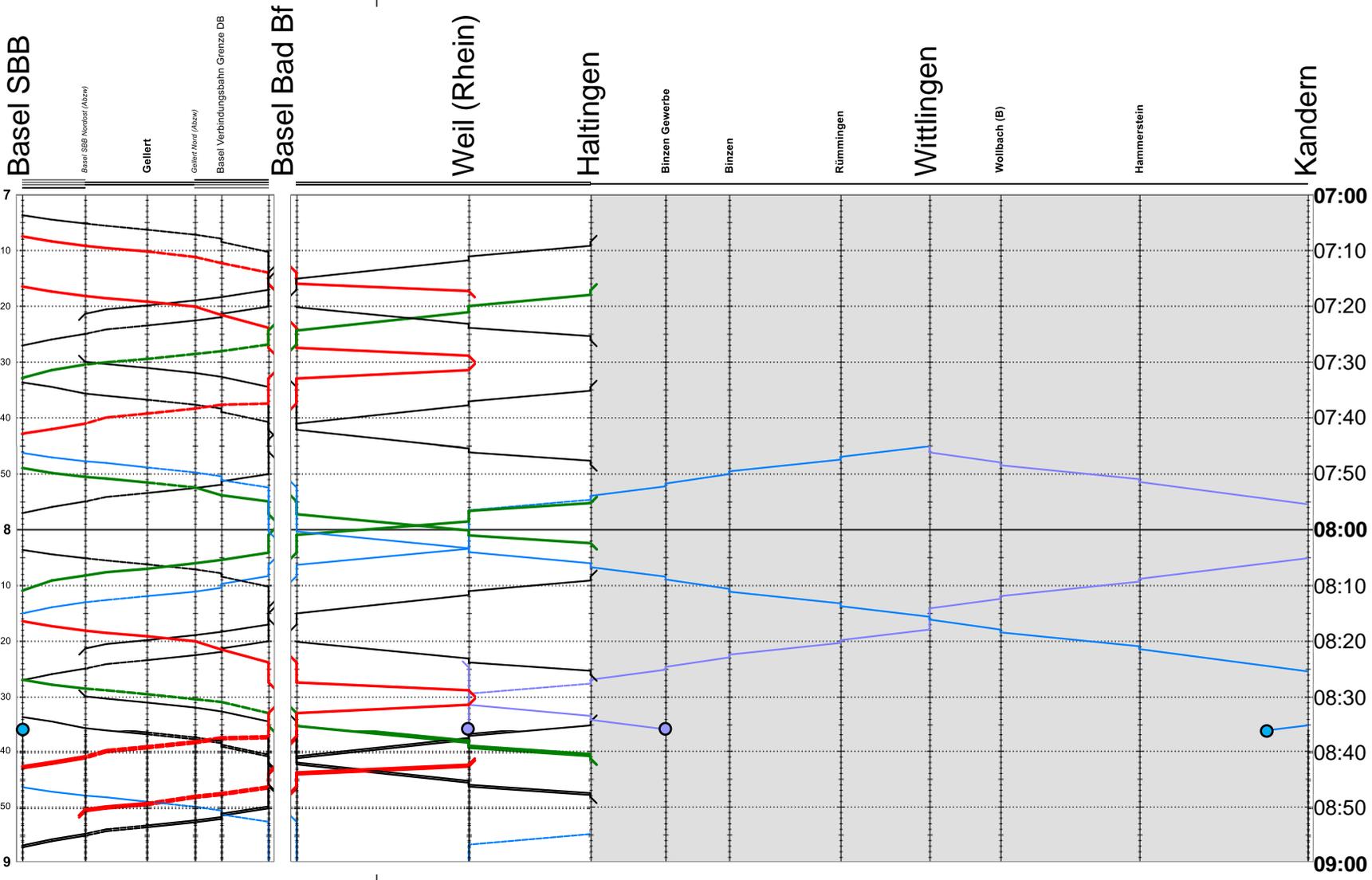
08:35



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

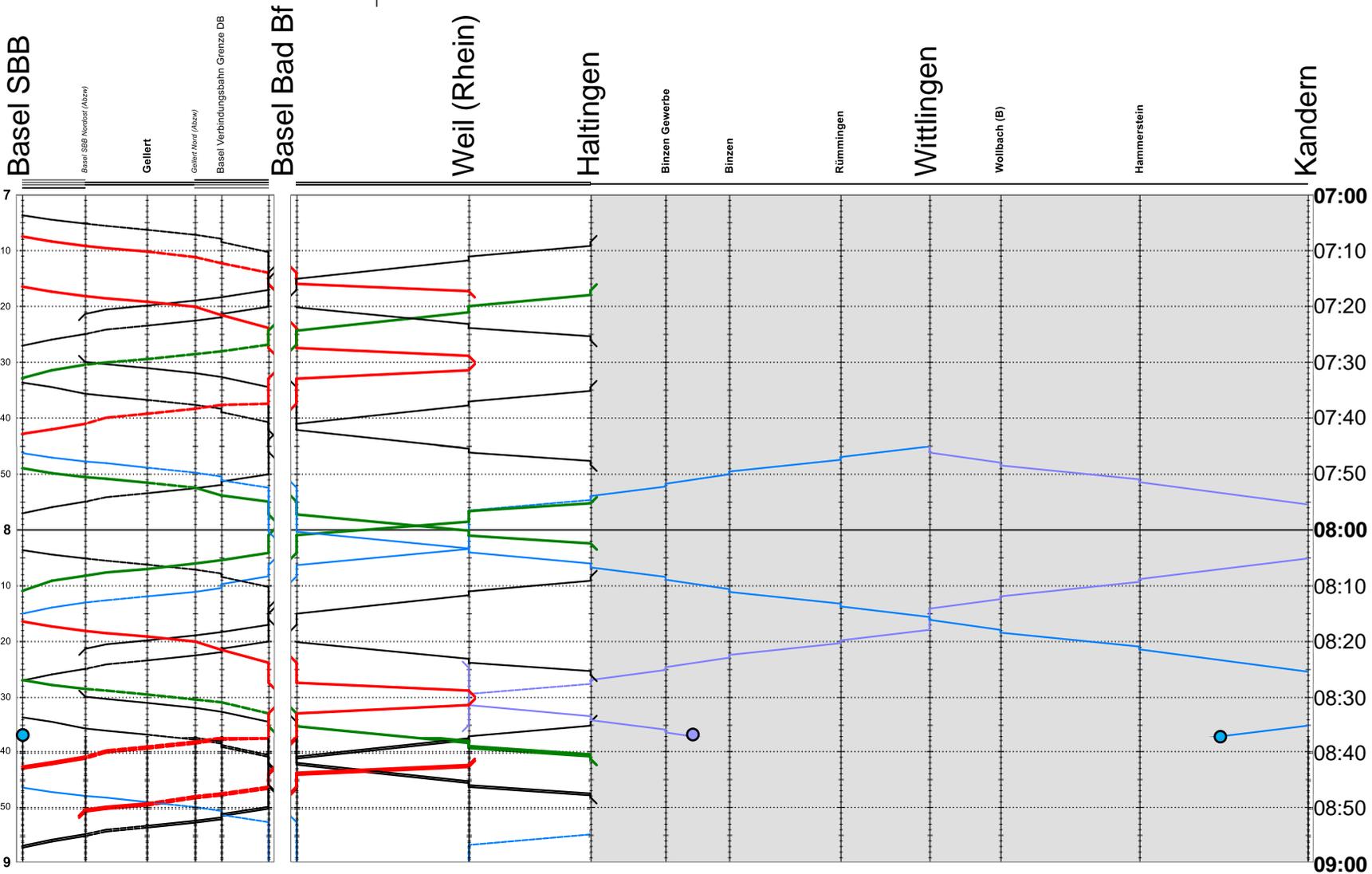
08:36



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

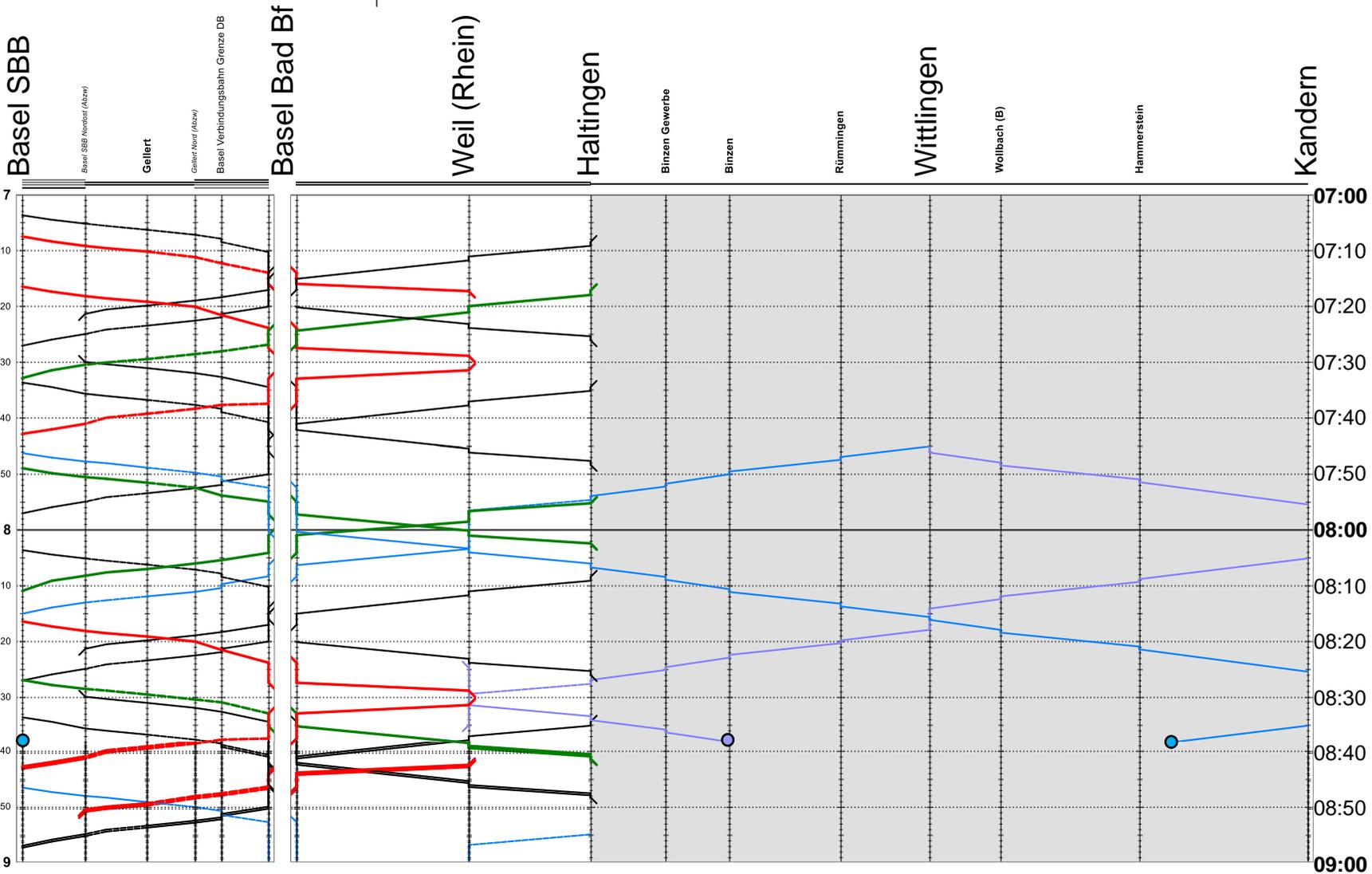
08:37



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

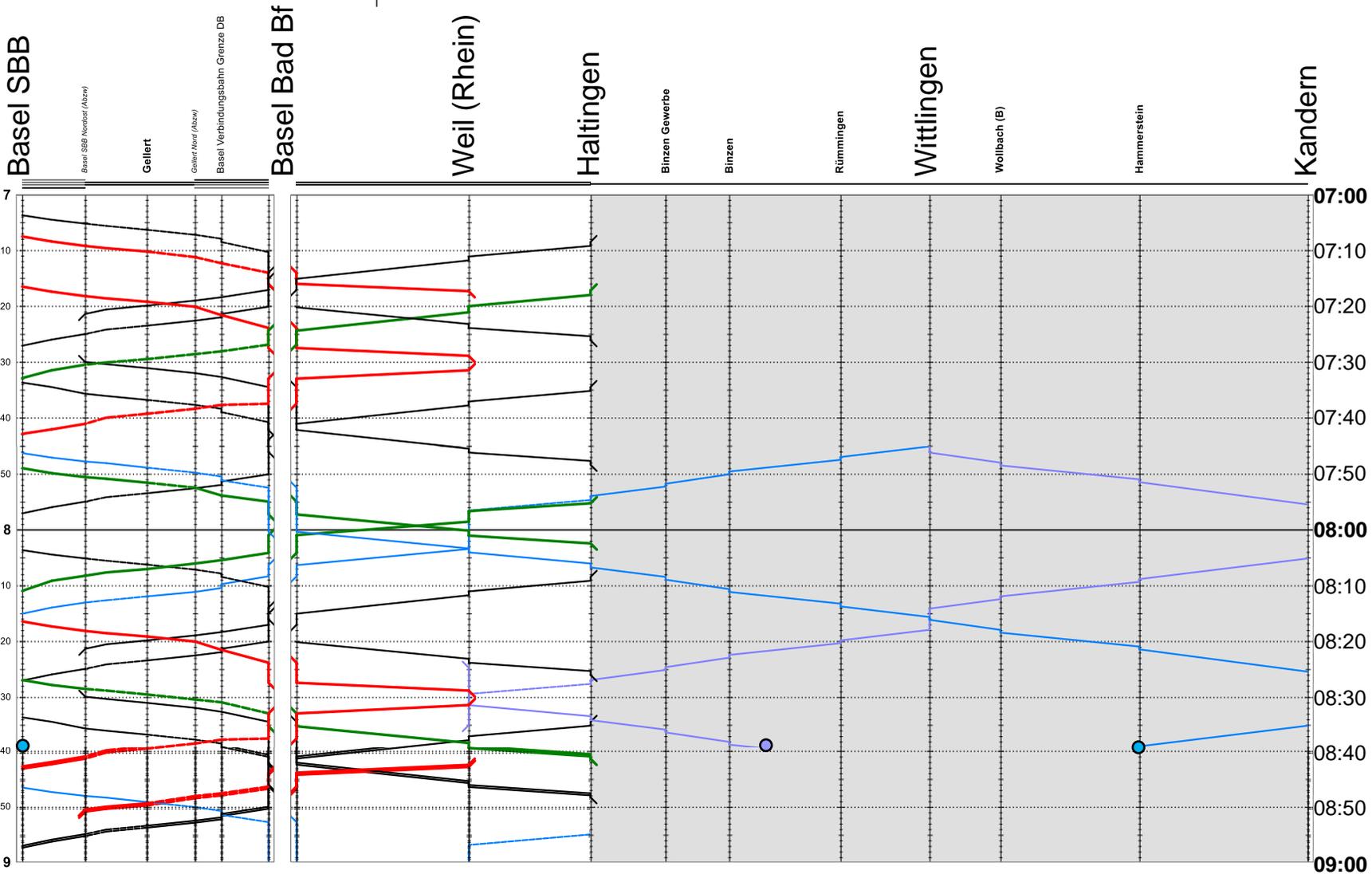
08:38



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

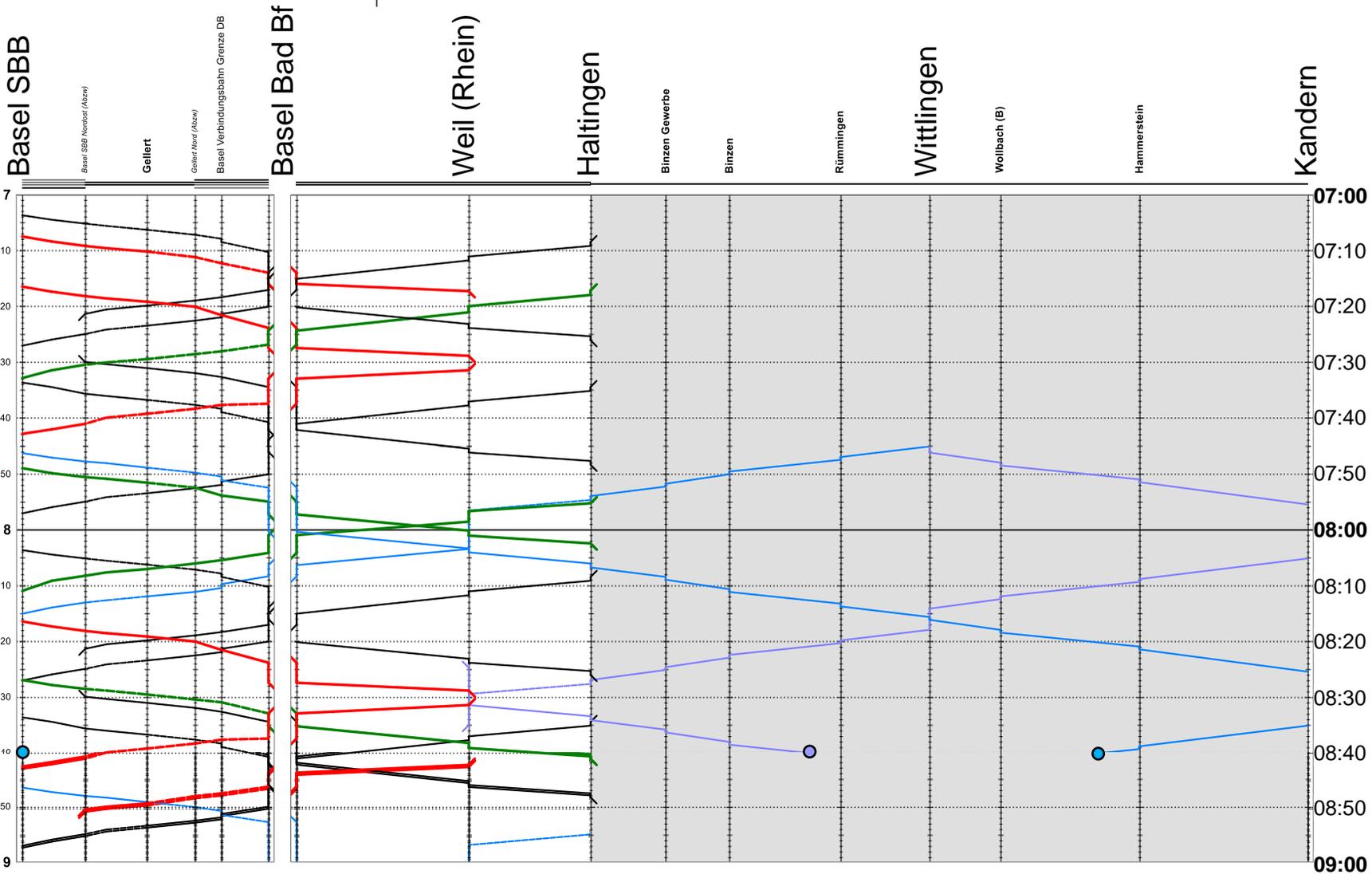
08:39



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

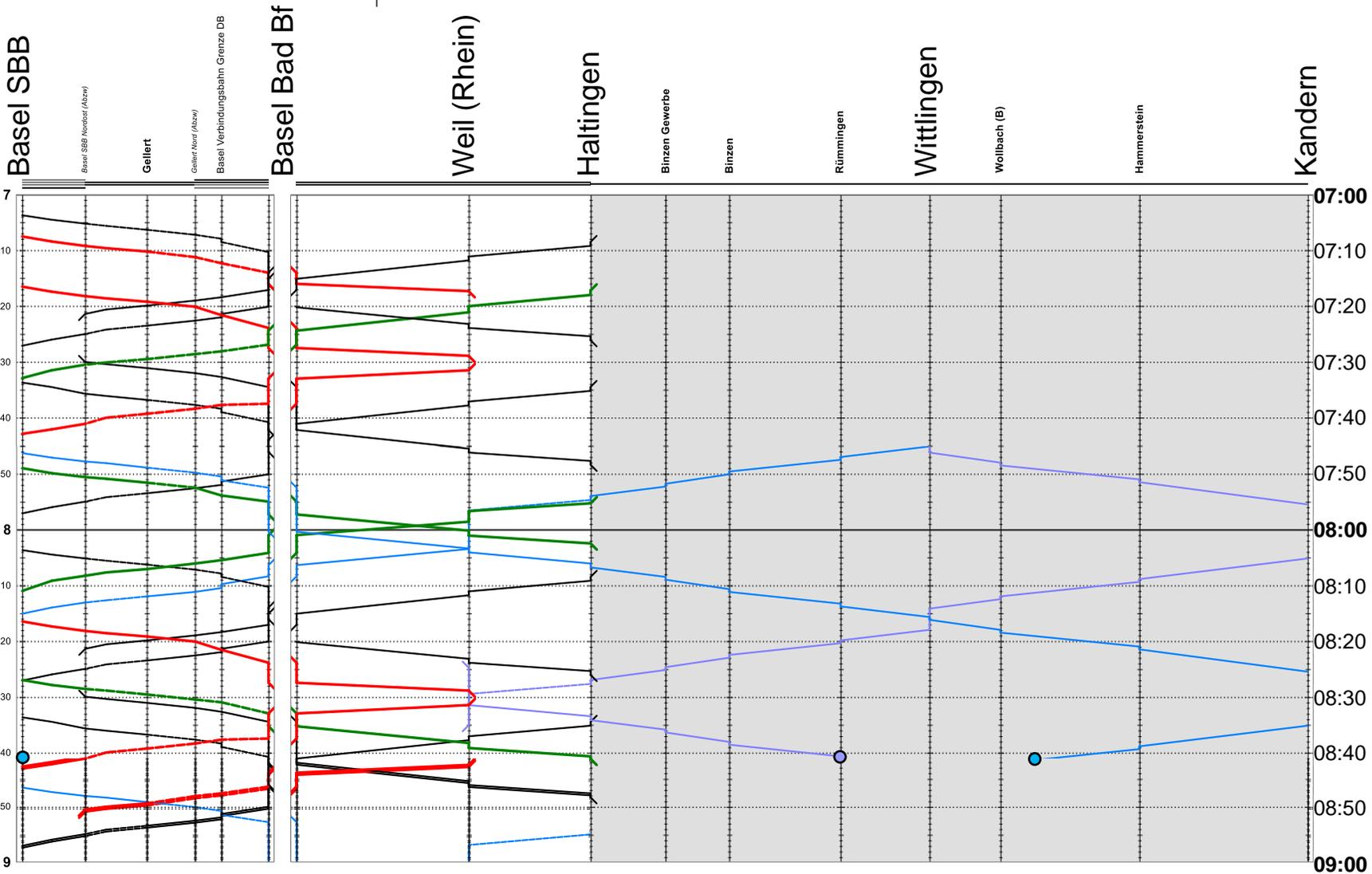
08:40



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

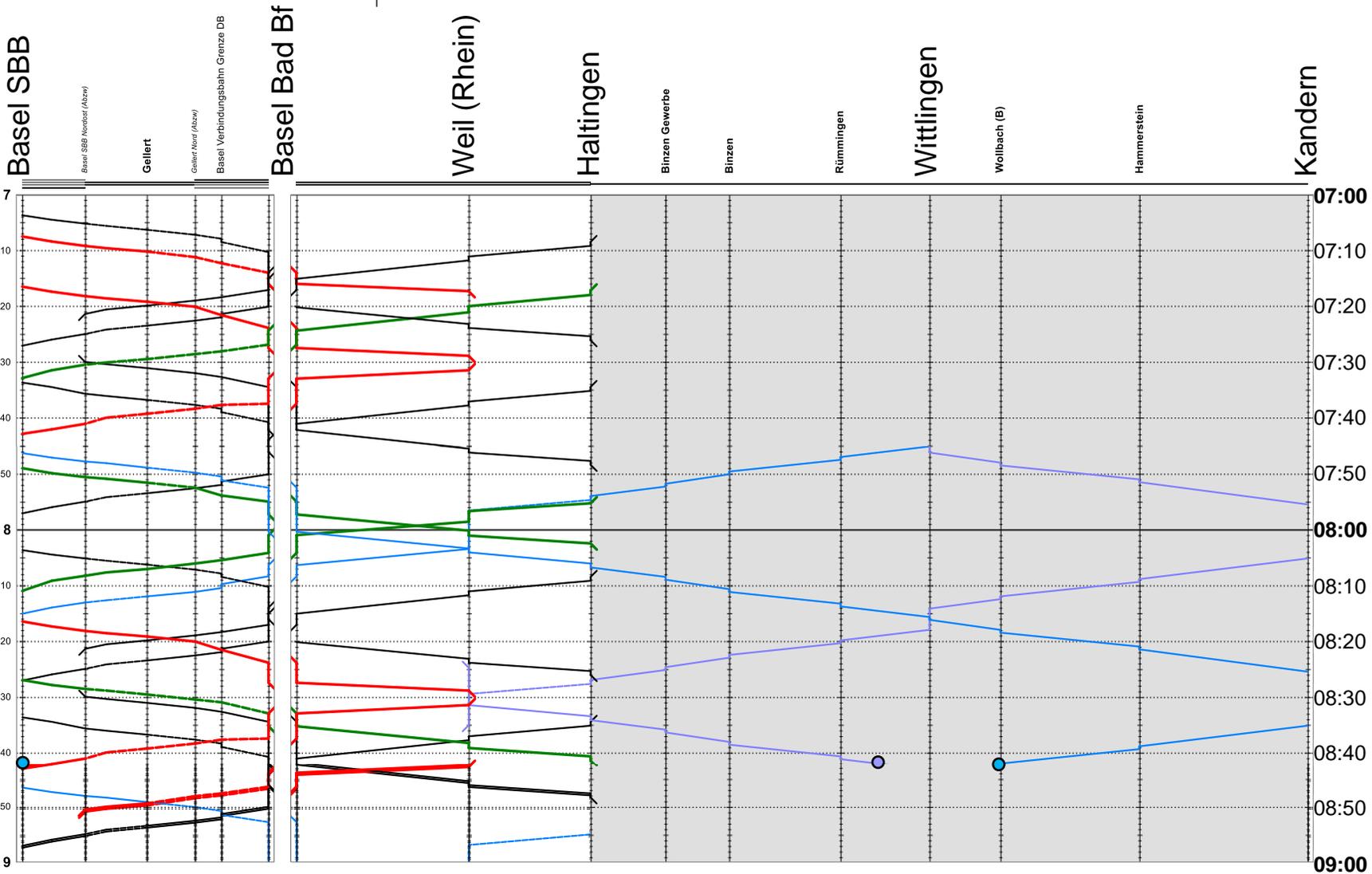
08:41



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

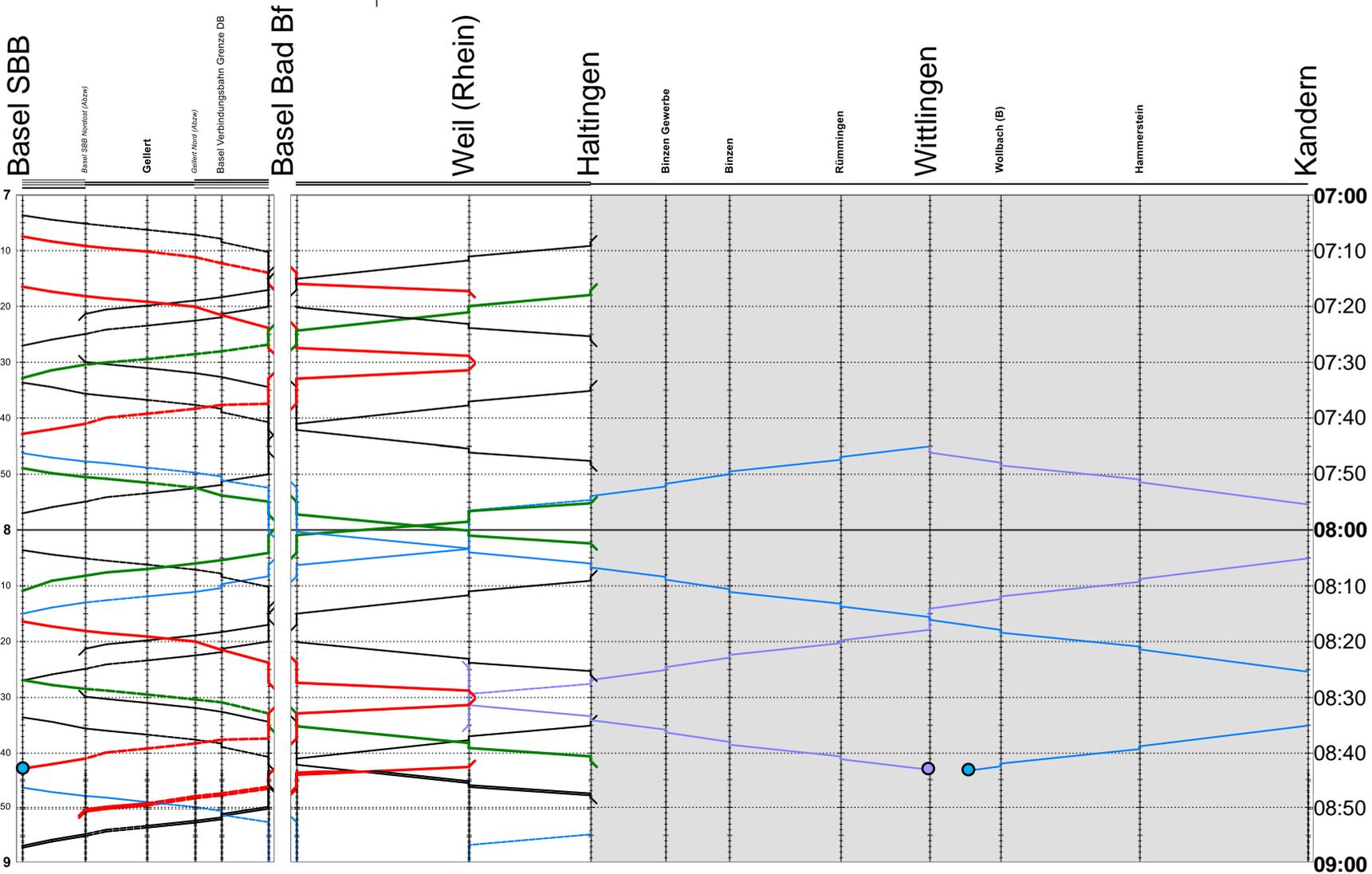
08:42



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

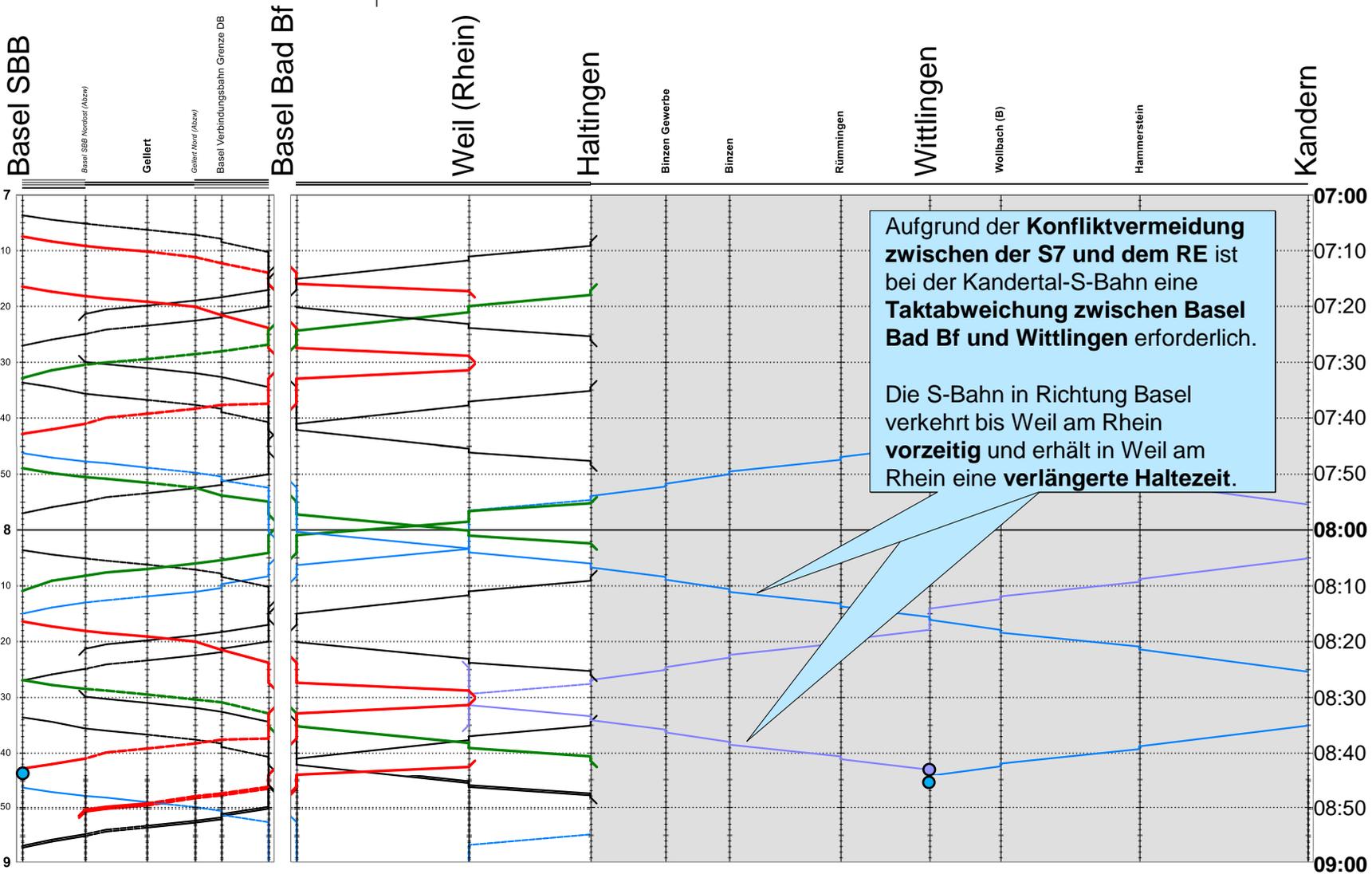
08:43



Legende
S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

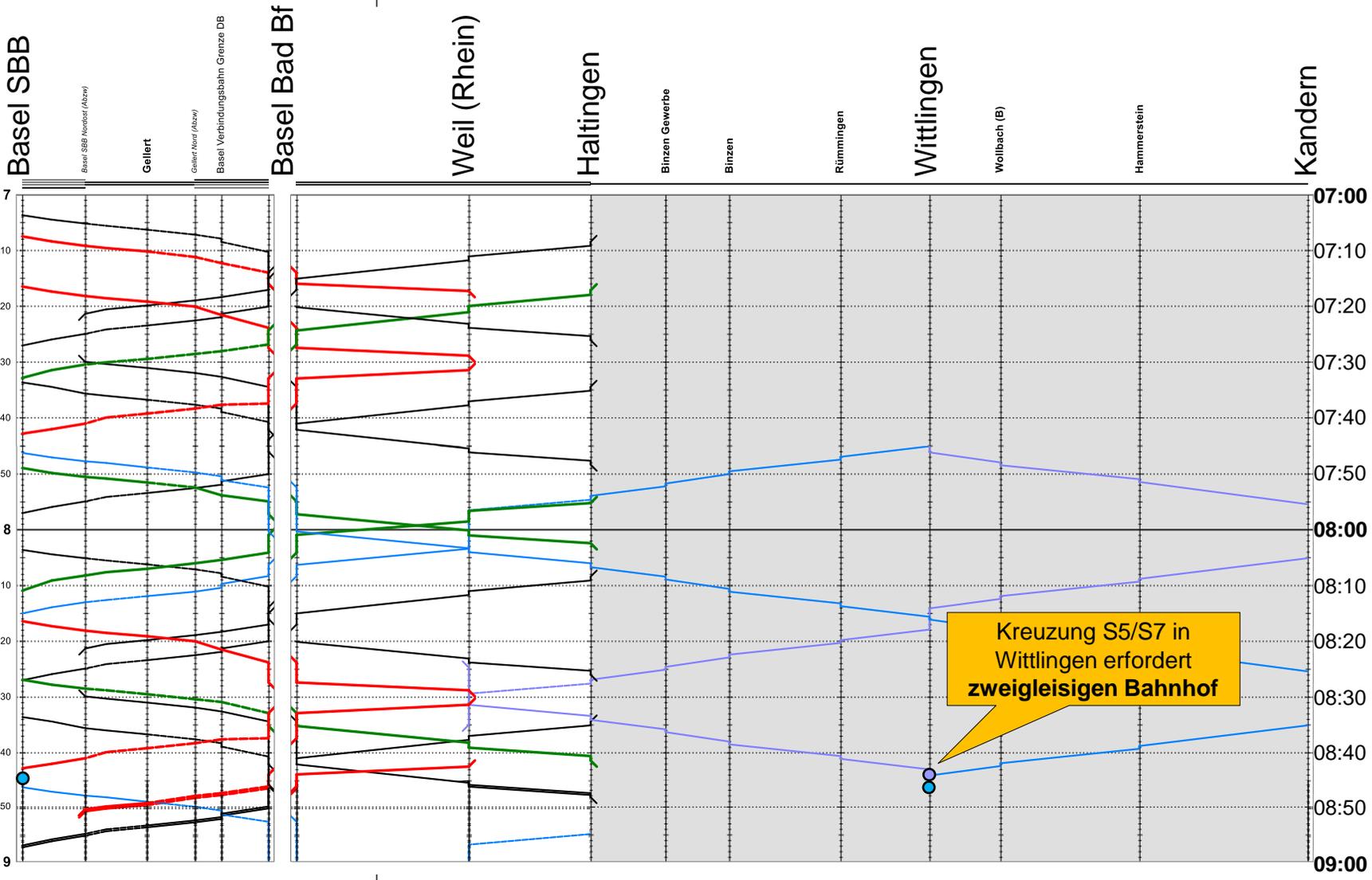
08:44



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

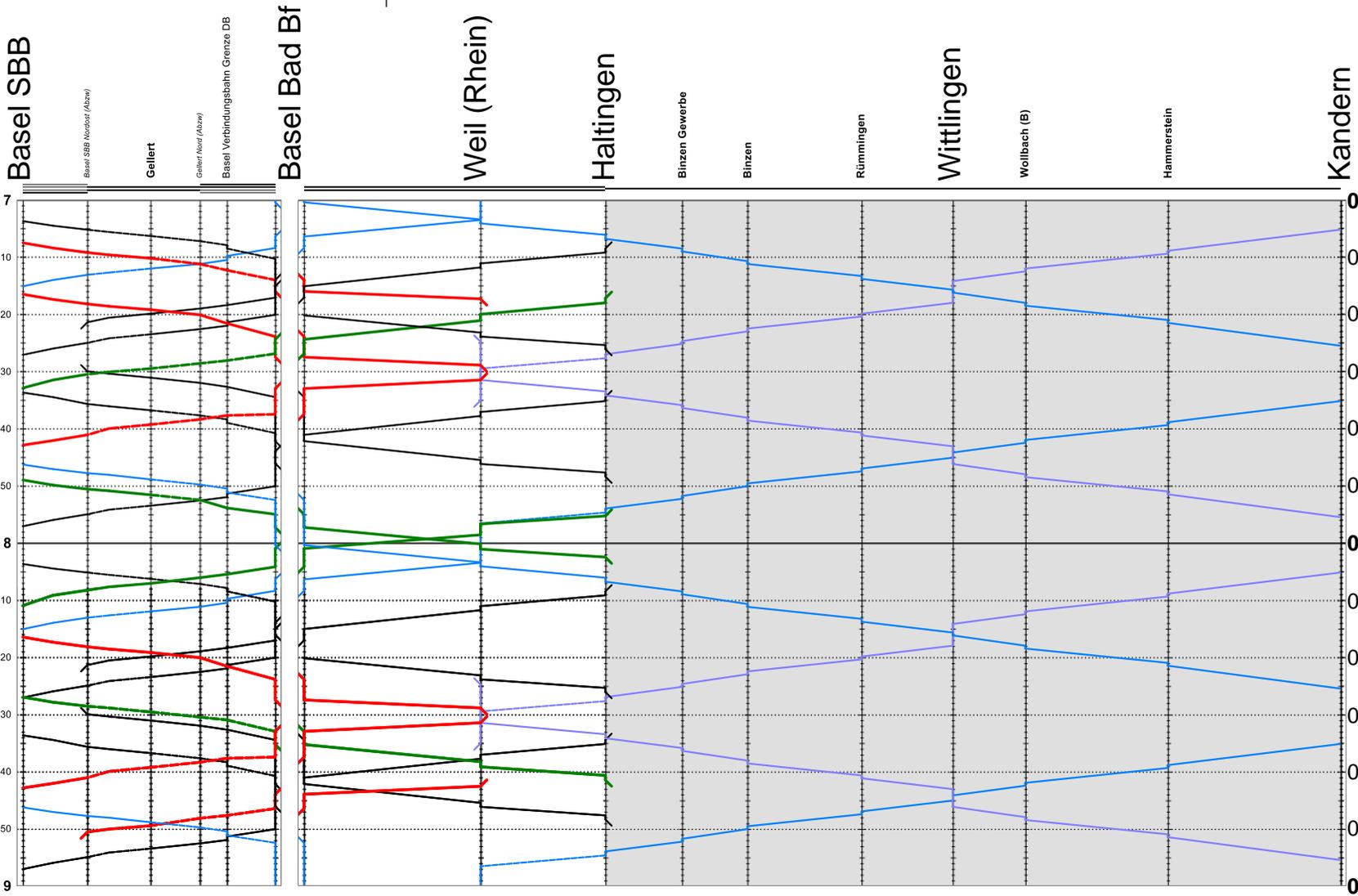
Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden

08:45



- Legende**
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
 - S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Auf der Rheintalbahn müssen Lücken für die zusätzlichen Kandertal-Züge gefunden werden



Die betrieblich optimalen Orte für die Eigenkreuzungen der Kandertal-S-Bahnen sind in **Weil am Rhein** und **Wittlingen**. Dies bringt folgende Vorteile:

- Durchbindung nach Lörrach und Basel möglich
- Im Falle der Führung nach Basel SBB ist der Anschluss an die S5 in Weil gewährleistet.
- In Wittlingen ist die Bildung eines Busknotens möglich
- Gute Wendezeit in Kandern
- Fahrt im Gegengleis zwischen Haltingen und Weil am Rhein findet gebündelt mit der Fahrt in Gegenrichtung der Kandertal-S-Bahn statt
- Kein Infrastrukturausbau auf der Rheintalbahn erforderlich

Legende

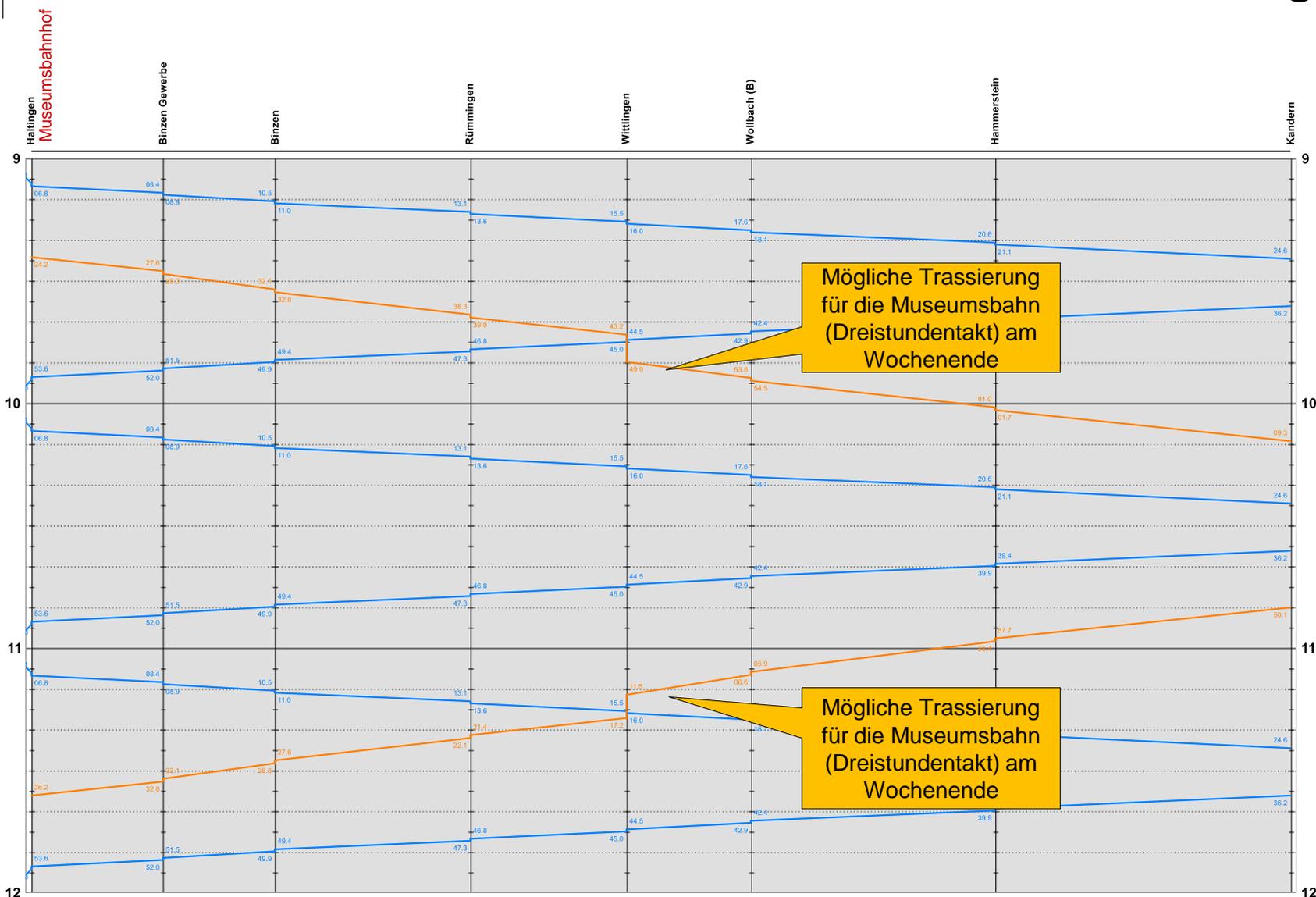
- S5 Kandern – Weil am Rhein – Schopfheim
- S7 Kandern – Weil am Rhein – Basel SBB

Die Reisezeit von Kandern nach Basel SBB beträgt 40 Minuten

S5	S7	S5			S5	S7	S5
05	35	-		Kandern	an	-	25 55
09	39	-		Hammerstein		-	21 51
12	42	-		Wollbach (B)		-	18 48
18	45	-		Wittlingen		-	16 46
20	47	-		Rümmingen		-	13 41
23	50	-		Binzen		-	11 36
25	52	-		Binzen Gewerbe		-	09 34
27	54	-		Haltingen		-	06 33
29	56	-	an	Weil am Rhein		-	04 31
-	03	-		Weil am Rhein	an	-	03 -
-	06	-	an	Basel Bad Bf		-	00 -
-	08	-		Basel Bad Bf	an	-	52 -
-	10	-		Basel Solitude		-	50 -
-	15	-	an	Basel SBB		-	46 -
35	-	05		Weil am Rhein	an	54	- 24
37	-	07		Weil am Rhein Gartenstadt		52	- 23
39	-	09		Weil am Rhein Pfädlistraße		51	- 21
40	-	10		Weil am Rhein Ost		49	- 19
43	-	13		Lörrach Dammstraße		47	- 17
44	-	14		Lörrach-Stetten		45	- 15
46	-	16		Lörrach Museum/Burghof		43	- 13
48	-	18	an	Lörrach Hbf		42	- 12
49	-	19		Lörrach Hbf	an	41	- 11
51	-	21		Lörrach-Schwarzwaldstraße		39	- 09
53	-	23		Lörrach Haagen/Messe		37	- 07
55	-	25		Lörrach Brombach/Hauingen		35	- 05
57	-	27		Lörrach Zentralklinikum		33	- 03
59	-	29	an	Steinen		30	- 00
00	-	30		Steinen	an	29	- 59
03	-	33		Maulburg		27	- 57
06	-	36		Schopfheim West		24	- 54
08	-	38	↓ an	Schopfheim		22	- 52

- Die Reisezeiten der S5 zwischen Kandern und Lörrach betragen in diesem Konzept **43 Minuten**.
- Die Reisezeit von Kandern nach Basel Bad Bf beträgt **31 Minuten**, nach Basel SBB **40 Minuten**.

Wenn die S-Bahn am Wochenende nur im Stunden- takt verkehrt, ist ein Museumsbahnbetrieb möglich



Inhalt

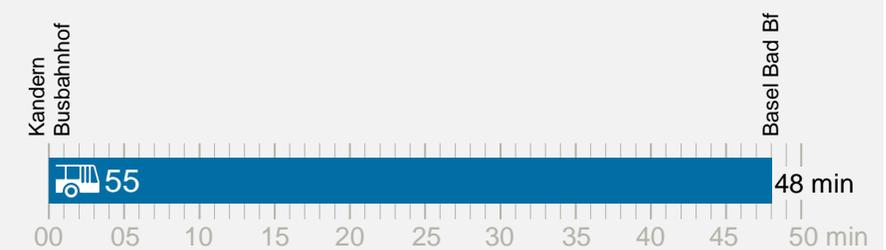
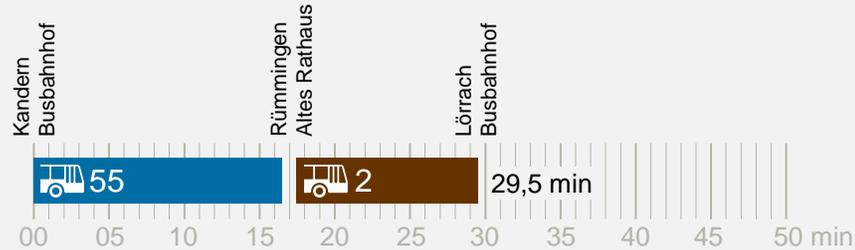
1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
- 5. Potentialabschätzung und Bewertung**
6. Weiteres Vorgehen
7. Fragen und Verschiedenes

In beiden Zukunftskonzepten verkürzen sich die Reisezeiten aus dem Kandertal in die Zentren

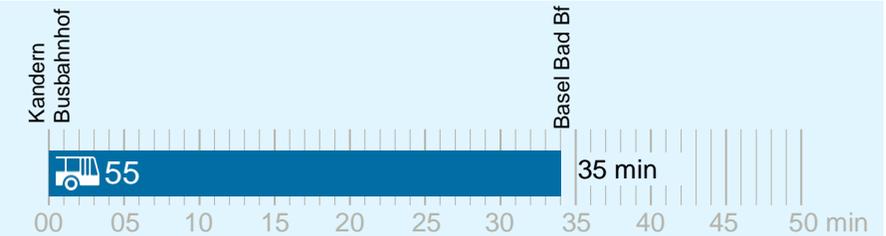
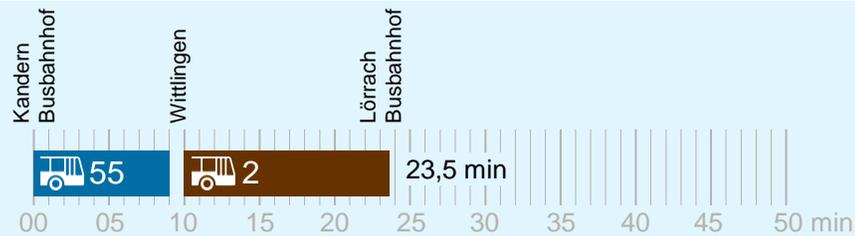
Kandern – Lörrach Busbahnhof / Hbf

Kandern – Basel Bad Bf

Reisezeiten heute

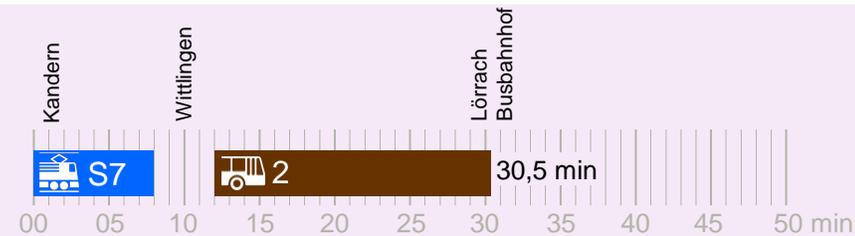


Reisezeiten Buskonzept

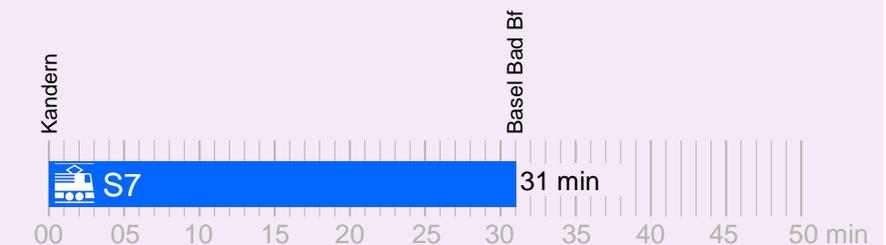
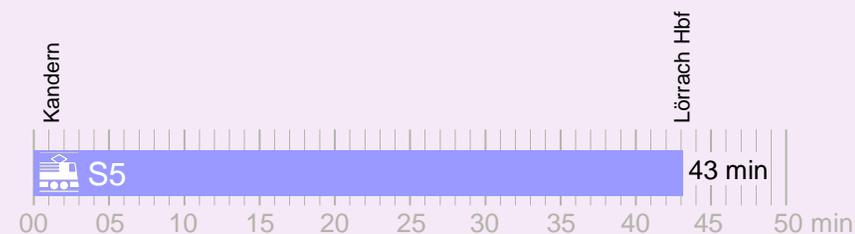


Reisezeiten Bahnkonzept

– Mit Bahn & Bus



– Nur mit Bahn



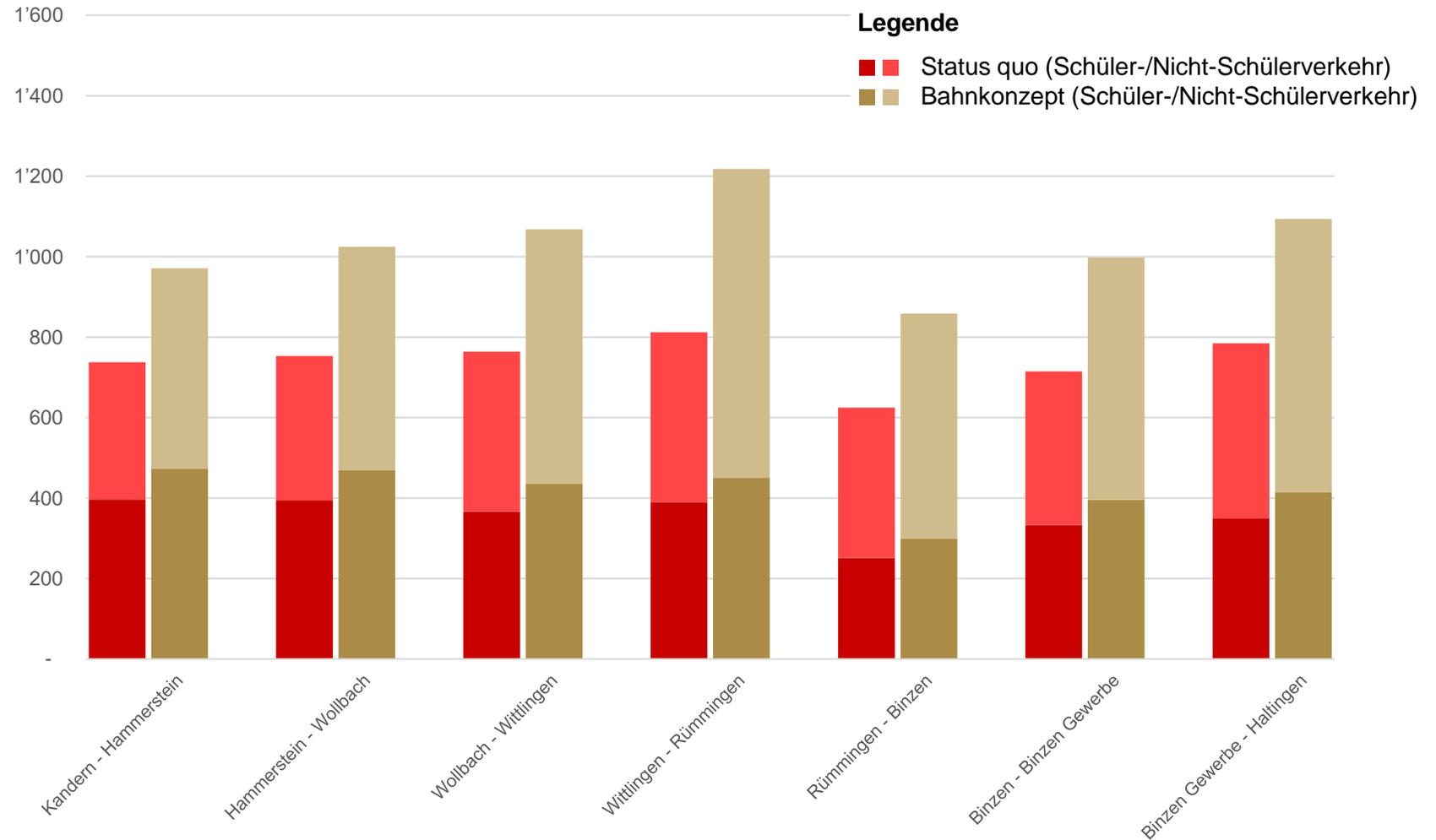
In der S-Bahn sind rund 1.000 Fahrgäste pro Tag im stärksten Abschnitt zu erwarten

Im Bahnkonzept liegt die potenzielle Fahrgastzahl im Bereich von **1.000 Fahrgästen**.

Die Verteilung auf die S5 und S7 liegt bei **ca. 40% der Fahrgäste in Richtung Garten- und Wiesentalbahn und ca. 60% in Richtung Basel**.

Die weiteren Fahrgäste in Richtung Lörrach nutzen die Kandertalbahn nur von/bis Wittlingen.

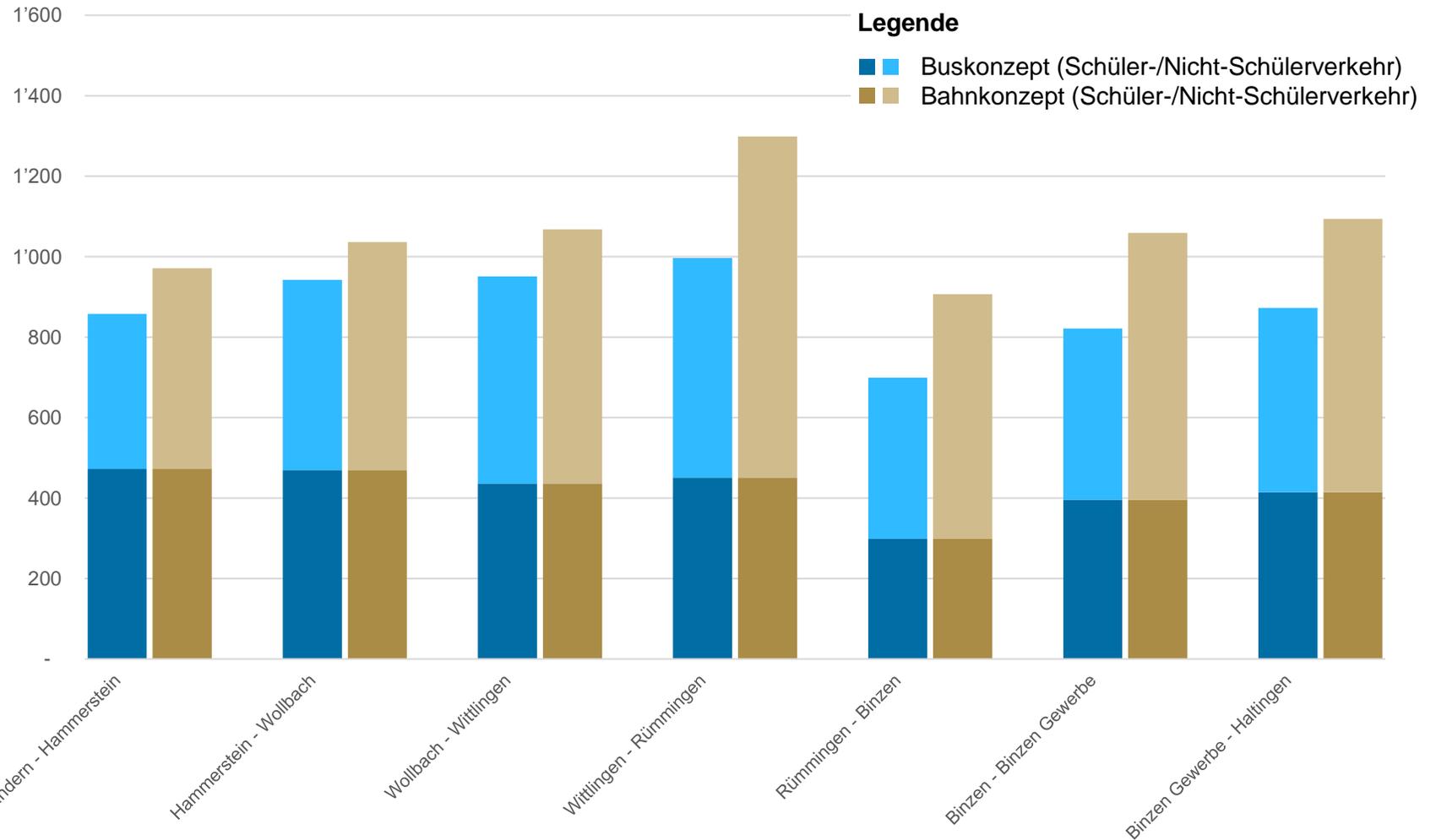
Personen / Abschnitt



Die S-Bahn im Bahnkonzept weist die höhere Nachfrage als der Schnellbus im Buskonzept auf

Im Vergleich zwischen dem Bus- und dem Bahnkonzept fällt auf, dass **das Potenzial des Bahnkonzepts** im gesamten Weg entlang der Kandertalbahn **über dem des Buskonzepts** liegt. Ausschlaggebend hierfür ist die **Verkürzung der Reisezeit** Richtung Basel und Freiburg.

Personen/ Abschnitt



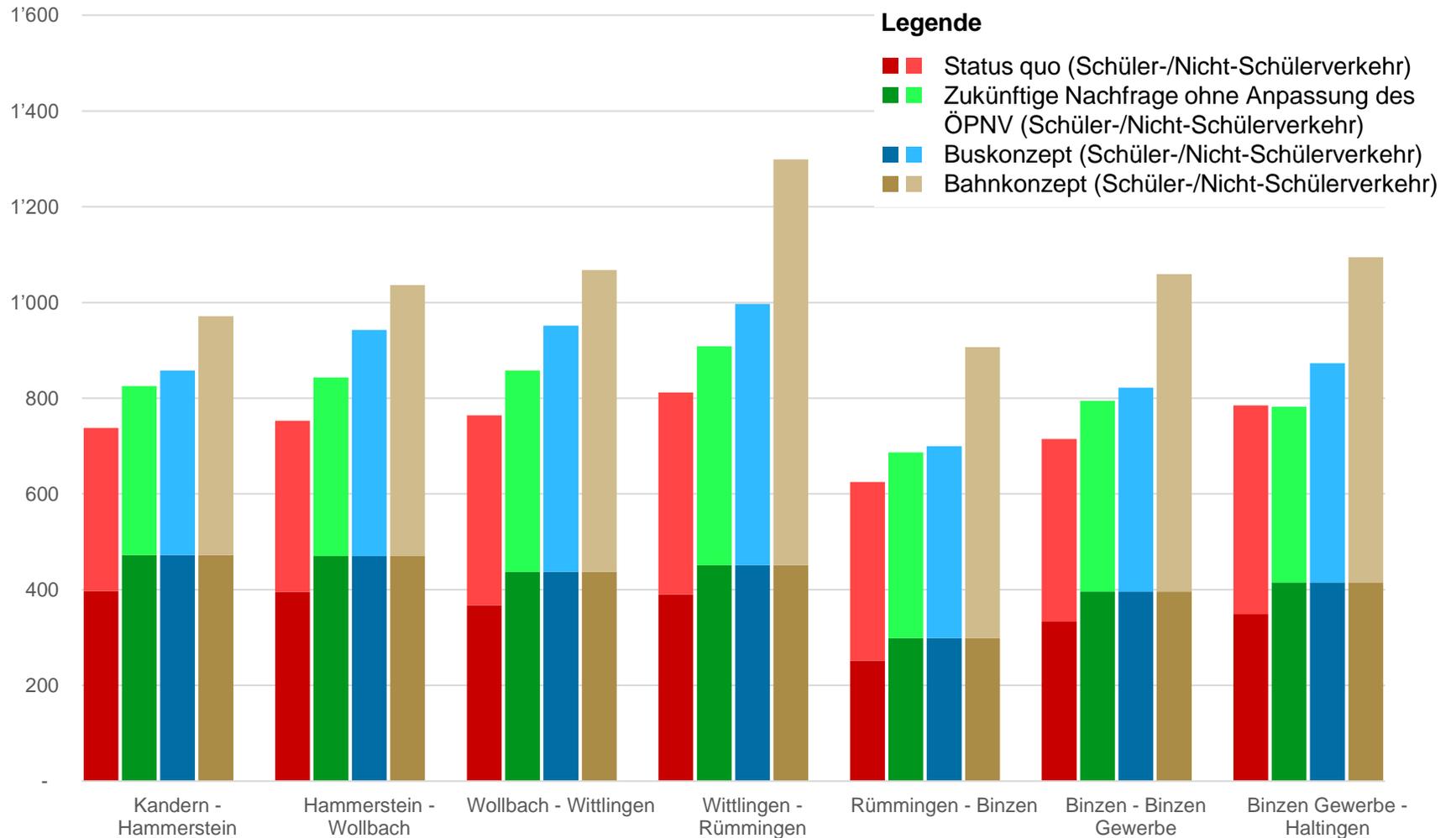
Eine Bahnerschließung des Kandertals liefert das höchste Fahrgastpotential

Dargestellt ist die Querschnittsbelastung der Summe **aller Linien**, die diesen Querschnitt befahren.

Im Abschnitt Wittlingen – Rümmingen ist beispielsweise zusätzlich zum Verkehr entlang des Kandertals der Querverkehr Egringen – Lörrach enthalten.

Aufgrund der unterschiedlichen Linienstrukturen zwischen den verschiedenen Fällen ist eine Unterscheidung nach einzelnen Linien fallübergreifend nicht sinnvoll.

Personen / Abschnitt



Der Betrieb des Bahnkonzepts mit Busnetz ist rund 50% teurer als die des reinen Buskonzepts

	Heutiges Angebot		Buskonzept		Bahnkonzept	
	Verkehrsleistung	Kosten	Verkehrsleistung	Kosten	Verkehrsleistung	Kosten
Bahn	-	-	-	-	397.000 km ¹	4.8 Mio. € ¹
Bus	1.147.892 km	k. A.	1.999.464 km	6,3 Mio. €	1.545.777 km	4,8 Mio. €
Total	1.147.892 km	k.A.	1.999.464 km	6,3 Mio. €	1.942.777 km	9.6 Mio. €

- Der finanzielle Gesamtaufwand der Bahnvariante ist somit etwa **50% größer** als bei der Busvariante.
- Da bei der Bahnvariante das größere Fahrgastpotential besteht, ist auch mit **höheren Erträgen** zu rechnen.
- Bei den hier aufgeführten Werten handelt es sich **um Grobschätzungen** und nicht um genaue Berechnungen.

¹ Hierbei handelt es sich um die Verkehrsmehrleistung einer Kandertal S-Bahn Basel Bad Bf / Weil am Rhein – Kandern unter der Annahme, dass der Abschnitt Basel SBB – Basel Bad Bf durch die Schweiz finanziert und dass am Wochenende das Angebot auf einen Stundentakt (S7) reduziert wird.

Die Infrastrukturkosten für die Herrichtung der Kandertalbahn belaufen sich auf etwa 35 Mio. €.

Im Rahmen der Verkehrsstudie wurde lediglich eine **Grobkostenschätzung** durchgeführt.

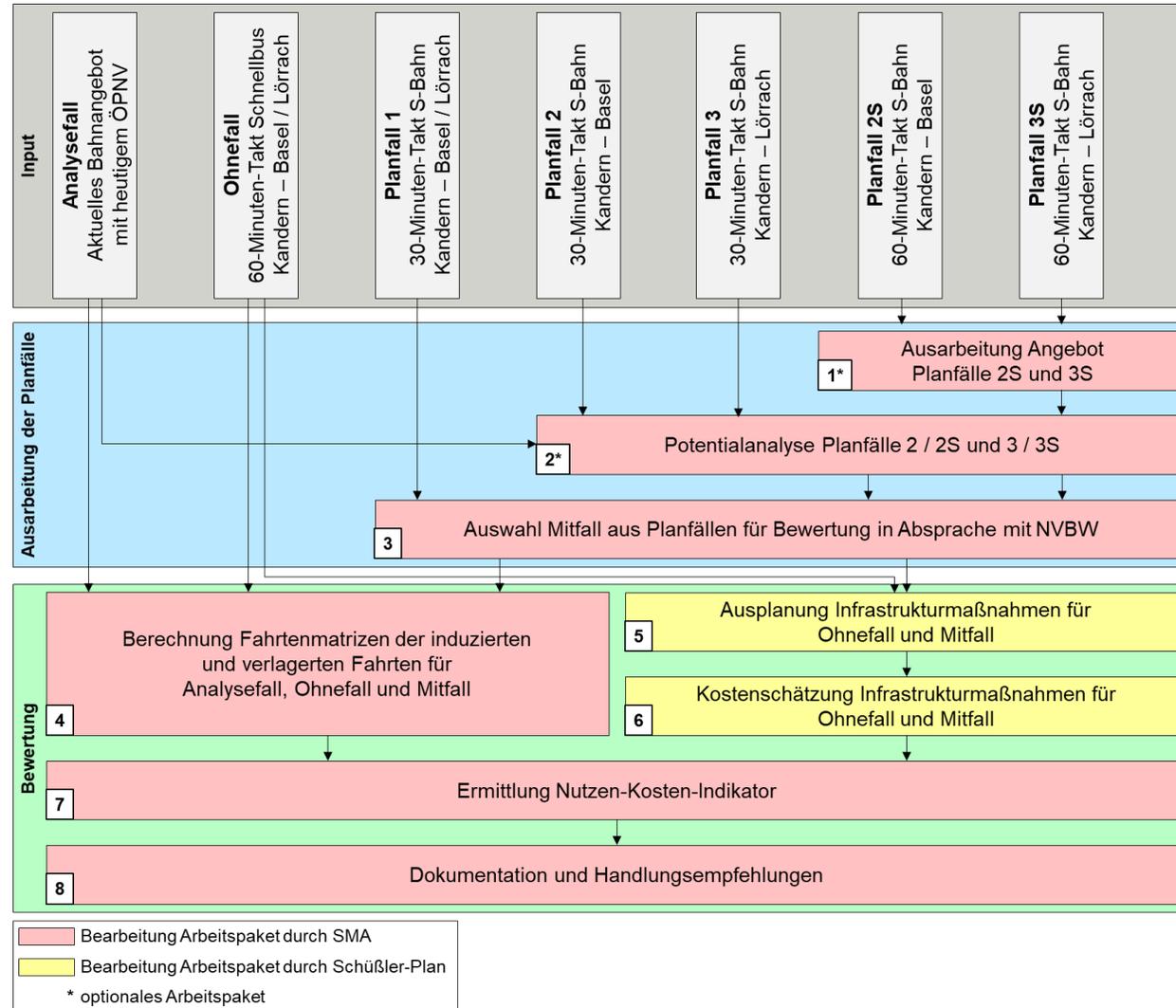
Diese Kostenschätzung wird in der zurzeit laufenden Machbarkeitsstudie **verfeinert**.

- Die grobe Kostenschätzung für die Reaktivierung der Kandertalbahn inkl. Elektrifizierung beträgt knapp **30 Mio. € (+/- 50%)**.
- Zu diesen knapp 30 Mio. € kommen zusätzliche Kosten für den Erhalt der Museumsbahnanlagen in Höhe von etwa **4 Mio. €** hinzu. Diese Kosten für den Erhalt der Museumsbahn können ggf. durch eine vereinfachte Sicherungstechnik reduziert werden. Details hierzu liegen jedoch im Ermessen des Landes.
- Planungskosten sind in der groben Kostenschätzung nicht enthalten, da diese zum jetzigen Zeitpunkt schwer abschätzbar sind. Grundsätzlich gilt der Ansatz, dass 25% der Baukosten den Planungskosten entsprechen, hier also ca. **7,5 Mio. € (+/- 50%)**.
- Es gilt zu beachten, dass die angegebenen Werte auf einer Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 50% basieren. Es handelt sich hierbei um **KEINE** Kostenberechnung.

Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
- 6. Weiteres Vorgehen**
7. Fragen und Verschiedenes

Die Studie wird in einer vertieften Machbarkeitsstudie mit Landesförderung fortgeführt



- Bewertung der bisher nicht vertieften Bahnkonzepte (auch mit Stundentakt)
- Detaillierte Ausplanung der Infrastrukturmaßnahmen und Kostenschätzung
- Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung
- Erstellung eines umfassenden technischen Berichts für Verkehrs- und Machbarkeitsstudie

Inhalt

1. Ausgangslage und Fragestellung
2. Methodik
3. Buskonzept (unabhängig einer Reaktivierung)
4. Angebotskonzepte Bahn
5. Potentialabschätzung und Bewertung
6. Weiteres Vorgehen
- 7. Fragen und Verschiedenes**

Fragen



Kontakt

SMA und Partner AG
Gubelstrasse 28
8050 Zürich
Schweiz

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