

Kreis Lörrach/Kreis Waldshut

Geld für Studien zur Wehra- und Kandertalbahn



Von BZ-Redaktion

Sa, 08. Mai 2021 um 08:59 Uhr

Kreis Lörrach | 1 

Dass künftig wieder Züge auf drei stillgelegten Bahnstrecken in Südbaden fahren, wird ein Stück wahrscheinlicher. Auch für die Wehratal- und die Kandertalbahn wurden Machbarkeitsstudien bewilligt.



Schienen im Kandertal Foto: Victoria Langelott

Für Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken erhalten die Landkreise Lörrach und Waldshut Zuschüsse vom baden-württembergischen Verkehrsministerium. Mit rund 91.000 Euro wird die Ergänzungsstudie des Landkreises Lörrach zur Reaktivierung der 12,9 Kilometer langen Kandertalbahn gefördert. Rund 96.000 Euro erhält der Kreis Waldshut für die Untersuchung der 19,7 Kilometer langen Wehratalbahn und eines 17,4 Kilometer langen Streckenabschnitts der Wutachtalbahn.

Die Landkreise Waldshut und Lörrach hätten zügig die Initiative ergriffen, wird Verkehrsminister Winfried Hermann in einer Pressemitteilung des Ministeriums zitiert. Dies treibe die Reaktivierungen der Wehratalbahn zwischen Schopfheim und Bad Säckingen, der Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern und des Streckenabschnitts zwischen Lauchringen und Stühlingen auf der Wutachtalbahn engagiert voran. Eine vom Verkehrsministerium beauftragte landesweite Potenzialanalyse hatte der Kandertalbahn ein mittleres, der Wehratalbahn ein hohes Fahrgastpotential bescheinigt. Die Machbarkeitsstudie soll nun das Fahrgastpotenzial vertieft untersuchen und die zu erwartenden

Investitions- und Betriebsaufwendungen ermitteln.

Joshua Frey (Grüne) plädiert für batteriebetriebenen Zug

"Die vom Land geförderten Machbarkeitsstudien werden uns hier bei der Entscheidungsfindung sicherlich einen großen Schritt weiterbringen," wird die Lörracher Landrätin Marion Dammann in der Mitteilung zitiert. Und für den Kreis Waldshut heißt es von Landrat Martin Kistler: "Gerade für einen Flächenlandkreis, wie es der Landkreis Waldshut ist, sind intakte Schienenverbindungen mit einem guten Angebot wichtig."

Joshua Frey, Landtagsabgeordneter der Grünen im Wahlkreis Lörrach, begrüßt in einer von ihm separat verschickten Mitteilung die Förderzusagen. In der Studie zur Kandertalbahn müsse nun unter anderem untersucht werden, ob durch den Einsatz einer Hybrid-S-Bahn bei der Reaktivierung auf die Erstellung von Oberleitungen verzichtet werden kann, etwa über Schienenfahrzeuge mit Batterieantrieb, so Frey.

Ressort: [Kreis Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Sa, 08. Mai 2021:

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

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Geld für Studien zur Wehra- und Kandertalbahn](#)

Kommentare (1)

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

Hannes Fischer

🗨 6042 seit 24. Jan 2013

Das ist einerseits sehr positiv zu bewerten, dass nach Jahrzehnten überhaupt erst wieder diese als realistische Optionen gesehen werden.

Unter den drei angeführten Projekten sticht wohl die Wehratalbahn als am prädestiniertesten ab, da diese eben keine 'Stichstrecke' darstellt, sondern an beiden Enden in ein bestehendes Bahnnetz eingebunden, einen 'Ringschluss' bilden kann mit deutlich besseren Verkehrsbeziehungen.

In erweitertem Sinne so auch die Wutachtalbahn, wenn man sich durchringen könnte, die Linienführung bis nach Blumberg auszudehnen, über die Sauschwänzle-Bahn.

Durchgängige Züge von Waldshut nach Immendingen oder Tuttlingen wäre dann eine realistische Vorstellung. Kandertalbahn - last but not least - diese stellt keineswegs der bucklige Verwandte dar, denn auch hier gibt es Potential.

Einerseits das höchst dringliche Verbesserung des Nahverkehr im Ballungsraum DLE, dessen Nordflanke immer noch schwach aufgestellt ist, obwohl auch im vorderen Kandertal die Wohnsiedlungs-Dichte stark zugenommen hat in der jüngsten Vergangenheit, als auch ebensolche 'Ringschluss'-Optionen vorhanden sind, die geeignet sind, die Stichstrecken-Problematik zu eliminieren, wenn erst in einer weiteren Ausbauphase:

die Verlängerung über Kandern hinaus nach Müllheim Bf über Badenweiler, 12km Neubaustrecke würden dafür notwendig werden. Vorstellbar ist dies durchaus, wenn gar die Option wiederaufgegriffen würden, wie diese schon im Gutachten 'RAPP 2011' anskizziert worden waren:

Die Verbindung von Weil nach Kandern mittels einer Tram in Meterspur, die einfach in die Normalspur der KTB eingebettet würde. So könnte in Bälde die Tram 8 von Weil Rheintalbahn über den Löublinpark, Haltingen nach Kandern gelangen und eines schönen Tages weiter über 12km Neubaustrecke nach Badenweiler zum Alten Bahnhof MBE und über deren zum Glück als Radweg erhalten gebliebenen Trasse weiter über Müllheim Stadt nach Müllheim Bahnhof!

8. Mai 2021 - 10:15 Uhr

Melden