

Nr.: 127/2026

10.06.2026

■ Dezernat	III - Mobilität & Infrastruktur
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung
■ Verfasser/-in	Jochum, Jakob
■ Telefon	07621 410-3030

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.07.2026
Kreistag	öffentlich	22.07.2026

Tagesordnungspunkt

Verkehrsprojekte; Gemeinsamer Antrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und CDU zur Anbindung des Dreiland-Klinikums

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität & Infrastruktur
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
	54.20	Kreisstraßen und -radwege
	54.70	ÖPNV

■ Sachverhalt

Der Campus des Dreiland-Klinikums in Lörrach geht mit der Eröffnung des Zentrums für seelische Gesundheit in 2026 und der Aufnahme des Klinikbetriebs Anfang 2027 schrittweise in Betrieb. Perspektivisch soll die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über die Wiesentalbahn erfolgen. Die notwendige Infrastruktur einschließlich zusätzlicher Doppelspurabschnitte und Herstellung eines neuen Haltepunkts direkt am Klinikum werden im Projekt Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn verfolgt, das der Landkreis und die beteiligten Städte und Gemeinden in die Hände des Zweckverband Regio-S-Bahn (ZRL) gelegt haben. Aktuell wird eine Inbetriebnahme um das Jahr 2035 angestrebt.

Auf Grund der zeitlichen Diskrepanz zwischen der Aufnahme des Klinikbetriebs und der Umsetzung des Schienenprojekts wird seit den ersten Projektüberlegungen über eine vorgezogene Anbindung des Klinikums – entweder über den straßengebundenen ÖPNV oder über eine vorzeitige Schienenanbindung – nachgedacht.

Mit Schreiben vom 17.03.2026 werfen die Kreistagsfraktionen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und CDU verschiedene Fragen zur Anbindung des Dreiland-Klinikums auf (vgl. Anlage). Zu diesen Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

1. Anbindung des Dreiland-Klinikums über den straßengebundenen ÖPNV; möglicher Pilotversuch mit autonomem On-Demand-Verkehr

Der Campus des Dreiland-Klinikums wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 aus dem Stadtverkehr Lörrach heraus über eine Verlängerung der Linie 6 (Montag-Freitag) bzw. der Linie 16 (Wochenende) angebunden. Ergänzend hierzu plant die Verwaltung eine regionalverkehrliche Anbindung über eine Verlängerung der Linie 7307 (Grenzach-Wyhlen bzw. Rheinfelden – Steinen [– Dreiland-Klinikum]) im Rahmen des Linienbündels Hochrhein. Diesbezüglich wird auf die entsprechende Beschlussvorlage zur Beratung in derselben Sitzung verwiesen.

Daneben besteht mit Blick auf den bestehenden On-Demand-Verkehr im Wiesental (LÖGO) ein allgemeiner Prüfauftrag zur Erweiterung des Bedienegebiets auf die Ortsteile von Steinen. In diesem Zusammenhang ist auch die Anbindung des Campus zu prüfen. Indessen lässt die Linienverlängerung 7307 eine hohe Auslastung erwarten. Denn die Linie soll Fahrgäste sowohl vom Hochrhein als auch wegen der Umstiegsmöglichkeit am Bahnhof Steinen aus dem Wiesental zu den Angeboten am Dreiland-Klinikum bringen. Daher erscheinen Rufbus-Lösungen mit Blick auf den Campus lediglich als Ergänzung sinnvoll. Vor diesem Hintergrund wurden eine klare Abfolge und Priorität für die Planung und auch für die finanziellen Entscheidungen festgelegt: 1. Linienverkehr, 2. On-Demand-Verkehr. Die Prüffrage zu On-Demand soll im Herbst 2026 im Rahmen der AG ÖPNV des Kreistags aufgerufen werden.

Hinsichtlich zusätzlicher Entwicklungen und Chancen eines autonom fahrenden On-Demand-Verkehrs wird auf den gesonderten Antrag der CDU-Fraktion zum Projekt ARiVE³ und die entsprechende Vorlage verwiesen, die ebenfalls in derselben Sitzung beraten werden soll.

2. Möglichkeiten zur Anbindung über die Schiene vor Abschluss des Projekts Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn

Für eine vorzeitige schienenseitige Anbindung stehen theoretisch zwei Möglichkeiten zur Verfügung: Einerseits ist ein vorgezogener Ausbau denkbar, der sich auf die zur Anbindung des Campus notwendige Infrastruktur beschränkt, andererseits wäre eine fahrplanerische Lösung

möglich, wobei die Anbindung durch ein angepasstes Betriebskonzept dargestellt wird. Beide Möglichkeiten wurden mehrfach und ausführlich geprüft.

a. Infrastrukturelle Lösung: Vorgezogener Teilausbau

Die Ziele des Ausbaus der Garten- und Wiesentalbahn (AGWTB) sind die Einführung eines 15-Minuten-Takts auf dem Abschnitt Basel Bad. Bf – Lörrach Hbf, die Anbindung des Dreiland-Klinikums und die ganztägige Durchbindung der S5 bis Schopfheim unter Bedienung aller Unterwegshalte. Die Kombination der Projektziele geht auf eine Verständigung der Partner des ZRL zurück; dabei handelt es sich um das Land Baden-Württemberg, den Schweizer Bund, den Kanton Basel-Stadt, den Landkreis und die Städte und Gemeinden Weil am Rhein, Lörrach, Steinen, Maulburg und Schopfheim. Die Stadt Zell im Wiesental und die Gemeinden Hausen und Riehen (CH) sind in die Projektstrukturen einbezogen.

Eine infrastrukturelle Lösung zur vorzeitigen Anbindung würde eine prioritäre Umsetzung des Halts am Dreiland-Klinikum anstreben. Damit würde die Bedienung des neuen Haltepunkts jeweils halbstündlich mit der S5 und der S6 und ohne Auslassen von Unterwegshalten mit vier Zügen pro Stunde und Richtung (Montag-Freitag) ermöglicht.

Um dies herzustellen, müssten die notwendigen Doppelspurabschnitte auf den Strecken Lörrach – Steinen sowie Maulburg – Schopfheim ergänzt werden. Da hierfür die vollwertigen aufwändigen Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsprozesse notwendig wären, ist ein spürbarer zeitlicher Vorteil gegenüber dem Endausbau bis 2035 nicht zu erwarten. Vielmehr wäre hinzunehmen, dass die Wiesentalbahn für die Realisierung der weiteren Projektziele später zusätzlich in Beschlag genommen werden müsste. Hinzu kommen Mehrkosten für den zusätzlichen bzw. gestreckten Planungs- und Bauaufwand. Daher wurde diese Lösung im Jahr 2021 in der Wiesentalkonferenz vorgestellt und in diesem Zusammenhang verworfen.

b. Fahrplanerische Lösung: Anpassung des Betriebskonzepts auf der Wiesentalbahn

Mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur ist ein Halt am Klinikum mit dem derzeitigen Betriebskonzept ausgeschlossen. Eine fahrplanerische Lösung wäre, das Betriebskonzept innerhalb der vorhandenen Kapazitäten derart anzupassen, dass ein S-Bahn-Halt am Klinikum möglich wird.

Der Grundgedanke dieser Variante ist, dass bestimmte Haltepunkte auf einer Linie – entweder der S5 oder der S6 – ausgelassen werden. Mit der gewonnenen Zeit im Fahrplan wird sodann eine Anbindung des neuen Klinikums auf der entsprechenden Linie ermöglicht.

Beispiel: Die S5 lässt stündlich den Haltepunkt Schwarzwaldstraße aus, hält dafür aber am Dreiland-Klinikum. Die S6 bedient den Haltepunkt Schwarzwaldstraße, kann dafür aber nicht am Dreilandklinikum halten.

MÖGLICHE VARIANTEN

Eine **stündliche Anbindung** des Dreiland-Klinikums wäre mit dem Auslassen eines Haltepunkts möglich.

Für eine **halbstündliche Anbindung** ist das Auslassen mindestens eines weiteren Haltepunkts, entweder auf der S5 oder der S6 notwendig. Dies liegt an der verlängerten Haltezeit am Dreiland-Klinikum. Diese ist zwingend, um das Fahrgastaufkommen zu bewältigen und die Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen.

Durch die Möglichkeit, verschiedene Haltepunkte auf den beiden Linien auszulassen, ggf. sogar alternierend, entsteht eine Vielzahl möglicher Varianten. Diese sind jedoch nicht beliebig kom-

binierbar. Die Variante mit der **geringsten Beeinträchtigung**, allerdings auch der geringsten Bedienqualität am Klinikum ist die Anbindung über die S5 im Stundentakt. Hierfür wäre das Auslassen des Haltepunkts Dammstraße ausreichend. Die Kapazität dieser Variante ist jedoch für eine Erschließung des Klinikums vollkommen unzureichend. Jede höherwertige Anbindung bedingt den Verzicht bzw. die alternierende Bedienung (= Teil-Verzicht) auf weitere Haltepunkte – mit allen Konsequenzen für die Akzeptanz unter den Fahrgästen. Die Variante mit der **bestmöglichen Anbindung** – Halbstundentakt auf S5 und S6 – bedingt das Auslassen des Haltepunkts Schwarzwaldstraße zuzüglich zweier weiterer Haltepunkte.

VOR- UND NACHTEILE AUS VERKEHRSPLANERISCHER SICHT

Aus verkehrsplanerischer Sicht ergeben sich verschiedene Vor- und Nachteile, welche je nach Variante unterschiedlich stark ins Gewicht fallen.

Die wesentlichen Argumente für einen vorzeitigen Schienenanschluss sind:

- **verbesserte Erreichbarkeit** des Campus (ggf. zusätzlich zur Busanbindung)
- schienengebundener ÖPNV wird allgemein als komfortabler empfunden und erreicht damit eine größere Zielgruppe („**Schienenbonus**“)
- schienenseitige Anbindung ist **zugänglicher für mobilitätseingeschränkte Personen**
- Bürger*innen werden frühzeitig an eine Anbindung über die S-Bahn gewöhnt

Daneben sind folgende mögliche Nachteile im Blick zu halten:

- je nach Variante **mehrere unterschiedliche Fahrplankonstellationen** auf der Wiesentalbahn (z. B. bei alternierender Anbindung verschiedener Haltestellen bzw. durch S5 und S6); Konzept ist schwerer nachvollziehbar und kann als unattraktiv empfunden werden
- je nach **Fahrgastkapazität** Erfordernis gleichbleibender bzw. ergänzender Busverkehre; es entstehen doppelte Kosten
- attraktivere Varianten zwingen dazu, aus verkehrlicher Sicht hochwertige **Haltepunkte nur noch eingeschränkt zu bedienen** (z. B. Auslassen des Haltepunkts Schwarzwaldstraße)

INFRASTRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSWIRKUNGEN AUF DEN ZEITPLAN

Obwohl es sich bei diesem Gedankenspiel um eine Lösung auf Basis der bisherigen Kapazitäten handelt, sind naturgemäß infrastrukturelle Maßnahmen notwendig. Zum einen ist der Haltepunkt Dreiland-Klinikum entweder provisorisch oder als Teil-Vorwegnahme des Vollausbaus herzustellen, zum anderen ist die Leit- und Sicherungstechnik für den Halt anzupassen. Diese Maßnahmen würden ein Planrechtsverfahren bedingen. Konkret geht es wohl um eine vereinfachte Plangenehmigung. In Gesamtschau mit den Bauphasen kann von einem **Zeitbedarf von ca. 4 Jahren** ab Beschluss bzw. Finanzierungsentscheidung gerechnet werden.

FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Nach einer groben Vorababschätzung der externen Projektleitung des ZRL müsste mit einem finanziellen Rahmen von **ca. 6 Mio. EUR** gerechnet werden. Sollte vor dem Hintergrund der Projektbeschleunigung eine zeitnahe Entscheidung angestrebt werden, muss davon ausgegangen werden, dass der gesamte Planungs- und Baukostenumfang **nicht förderfähig** ist. Denn es würde sich bei der Maßnahme um eine freiwillige Zusatzmaßnahme zum Hauptprojekt handeln. *Eine belastbare Aussage, ob Teile der Maßnahme ggf. doch förderfähig sind, würde eine zeitlich und inhaltlich aufwändige Prüfung durch den ZRL voraussetzen.*

Achtung: Bei der finanziellen Abschätzung handelt es sich um einen groben Überschlag mit heutigen Preisen. Die konkreten Kosten hängen von verschiedenen einzelnen Faktoren, z. B. der Ausführung des Haltepunkts und der Kostenentwicklung ab.

STAND DER ÜBERLEGUNGEN

Die Optionen für eine fahrplanerische Lösung wurden zu Beginn der Ausbauüberlegungen detailliert geprüft und den Gremien vorgestellt. Die Gemeinderäte der Städte Lörrach und Weil am Rhein haben sich damals klar gegen eine solche Lösung positioniert. Vor diesem Hintergrund sowie im Zuge der Diskussion auf der Wiesentalkonferenz 2021 wurden die Ideen nicht weiterverfolgt.

KONKRETE ÜBERLEGUNG AUS DEM ANTRAG: STÜNDLICHE ANBINDUNG MIT S6

Der Antrag vom 17.03.2026 hebt die Idee eines stündlichen Halts der S6 am Dreiland-Klinikum heraus. In Zusammenschau der erläuterten Aspekte ergeben sich dafür folgenden Eckpunkte:

Fahrplanerische Voraussetzung	Auslassen eines Haltepunkts auf S6 oder S5 im gleichen Streckenabschnitt
	<u>Besondere Untervariante:</u> Auslassen nur des Haltepunkts Dammstraße auf der S5
Infrastrukturelle Voraussetzung	- Herstellung des Haltepunkts - Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
Zeitbedarf	ca. 4 Jahre ab Finanzierungsentscheidung
Kosten*	ca. 6 Mio. EUR
Förderfähigkeit	vrs. nicht förderfähig; jedenfalls keine zeitgerechte Förderzusage erwartbar
Besondere Vorteile	in der Untervariante „Auslassen Dammstraße“ sehr schonende Variante
Besondere Nachteile	mit lediglich stündlicher Anbindung keine ausreichende Kapazität; zusätzliche Busanbindung ist weiterhin notwendig.

* Achtung: grobe Vorabschätzung, deutliche Abweichungen möglich

3. Information der Öffentlichkeit

Über den Sachstand zur verkehrlichen Anbindung des Dreiland-Klinikums ist die Öffentlichkeit regelmäßig informiert worden. Im Mittelpunkt stehen die beiden umfangreichen Informationsveranstaltungen vom 11.07.2023 und vom 28.05.2025. Auch mit Blick auf die projektierte Anschlussbeauftragung zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung des AGWTB (Lph. 3+4 HOAI) eine umfassende Information der Öffentlichkeit vorgesehen.

4. Ergänzung

Die verbesserte **straßenseitige Erschließung** des Dreiland-Klinikums soll über das Projekt Knoten B317/L138 mit Verlegung der L138 in Richtung der bestehenden Anschlussstelle Brombach. Bis zur Umsetzung ist der Campus von der B317 über das Landesstraßen-Netz und konkret die Anschlussstelle Lörrach Entenbad und über Steinen erreichbar.

Zum **Radverkehr**: Das zentrale Leitprojekt zur Anbindung des Campus für den Radverkehr ist die Radschnellverbindung Wiesental (RS7), vgl. Vergabevorlage zur Beratung in derselben Sitzung. Die Bearbeitung erfolgt in verkehrswirksamen Abschnitten, wobei der Abschnitt im Bereich des Dreiland-Klinikums die höchste Priorität genießt. Bis zur Umsetzung des betroffenen Abschnitts wird der Radverkehr über das bestehende Radwegenetz geführt. Die westliche Anbindung auf Lörracher Gemarkung wird von der Stadt Lörrach zeitnah durch die Asphaltie-

rung eines Teilstücks zwischen Entenweiher und Bahnlinie verbessert. Im Vorfeld wurde aus Richtung Hauingen parallel zur Steinenstraße bzw. L138 ein straßenbegleitender Radweg ausgebaut. Aus Richtung Steinen ist die Anbindung über drei mögliche Streckenvarianten (Wirtschaftsweg entlang Bahnlinie, Radweg entlang Wiese sowie L138) vorgesehen.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlage
 - Gemeinsamer Antrag vom 17.03.2026