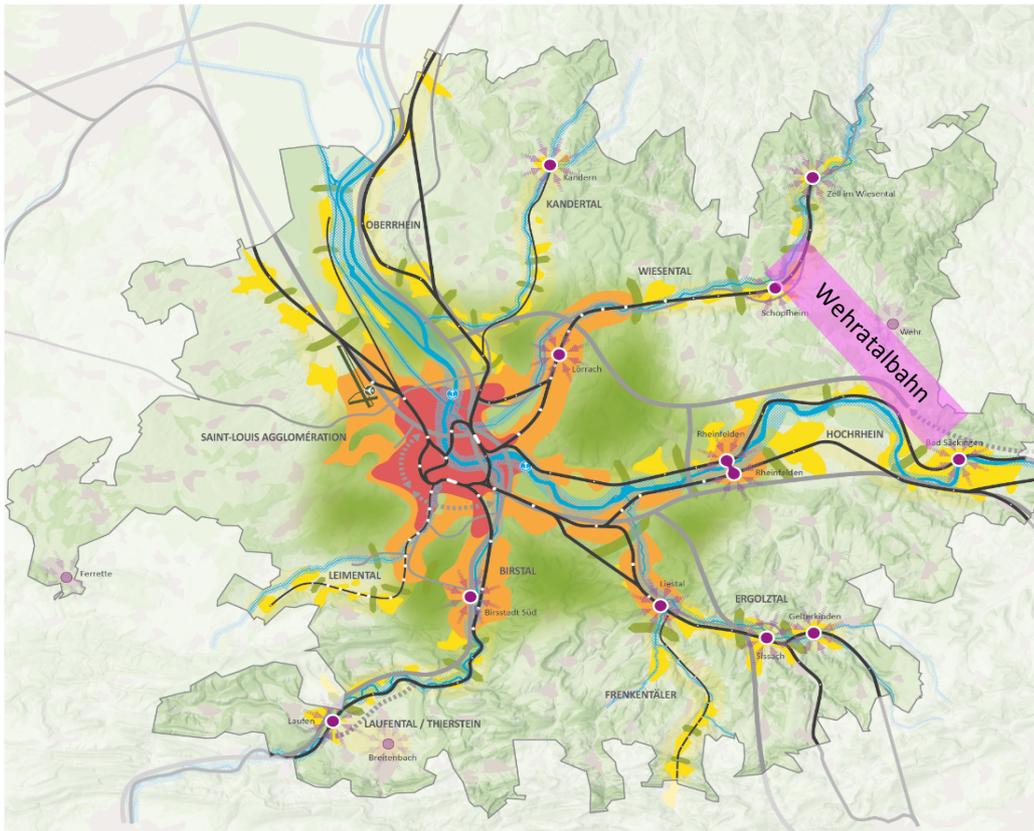


3.1

Zukunftsbild Agglomeration Basel 2040



- Agglomerationszentrum** als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten
- Innere Korridore** Entwicklungsdynamik für qualitativ hochwertige Aufwertung nutzen
- Äussere Korridore** konzentriert entwickeln
- Korridorzentren** als Teil der polyzentrischen Struktur stärken
- Ländlicher Siedlungsraum** dörfliche Strukturen weiterentwickeln
- Ankergemeinden** ländlichen Siedlungsraum stärken
- Grüne Finger** Lebens- und Naturraumqualität prägen
- Blaue Bänder** Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen
- Grüne Verbindungen** wertvolle Landschaften vernetzen
- ÖV** als Rückgrat die Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren
 - S-Bahn
 - ÖV mit S-Bahn-Funktion
- Bedienungstakt:
 - Halt mit min. 15' Takt
 - Halt mit min. 30' Takt
- MIV** stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten
- Verbindungsbedeutung:
 - VB 1: durchleiten & überregional verbinden
 - VB 2: überregional & regional verbinden
- — — geplante Verbindung (nach 2040)
- Rheinhäfen/Euroairport** Gateway-Funktion sicherstellen
- Velo- und Fussverkehr** sichere und attraktive Verbindungen anbieten

0 2 4 km



Reaktivierung der Wehratalbahn: Bad Säckingen - Wehr - Schopfheim Aktualisierte Potential- und Nachfrageanalyse

Auftraggeber: Stadt Wehr

In Zusammenarbeit mit: den weiteren Wehratalbahngemeinden, Landkreis Waldshut, Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Bearbeitung Ulrich Grosse, Tübingen; 07/2020

Zusammenfassung

Die bis zu ihrer Stilllegung vor 50 Jahren elektrisch betriebene Wehratalbahn verbindet den Hochrhein über die 13.000 Einwohner große Stadt Wehr mit dem stark industrialisierten Wiesental zwischen Schopfheim und Lörrach und weiter bis Weil am Rhein. Entsprechend stark sind die vom Wehratal ausgehenden oder einbrechenden Pendlerströme, die detailliert analysiert werden.

Basis der Pendlerströme sind die Daten über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg mit Stand vom 30.06.2017. Zusätzlich konnte auf Daten der schweizerischen Grenzgängerbewilligungsstatistik aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen werden, die freundlicherweise von der Firma PTV im Zusammenhang mit der Elektrifizierung und Modernisierung der Hoch-rheinstrecke zusammengestellt wurde. Außerdem konnten vom Waldshuter Tarifverbund über den Landkreis Waldshut zur Verfügung gestellte Daten des Ausbildungsverkehrs in Form von verkauften Jahreskarten des Kalenderjahrs 2018 in die Analyse einfließen.

Es lassen sich in Grenznähe starke Pendlerströme zu den Schweizer Nachbarn nachweisen, wobei hier nicht nur der Großraum Basel von Bedeutung ist. Stark ausgeprägt sind Pendlerströme, die von Wehr bzw. Schopfheim aus über Bad Säckingen in den angrenzenden Kanton Aargau nach Stein-Säckingen, Sisseln, ins Fricktal oder über die Bözberglinie der SBB in Richtung Brugg – Zürich zielen, aber auch rheinabwärts von Stein-Säckingen in Richtung Rheinfelden (CH), Kaiseraugst, Pratteln und Muttenz.

Während der Modal-Split in der Schweiz bei über 30 % zugunsten des öffentlichen Verkehrs liegt, wurde für diese Untersuchung angenommen, dass bei einer reaktivierten Wehratalbahn im 30-Minuten-Takt bis zu 20 % des Berufspendlerpotentials für den ÖV gewonnen werden können. Bei den Ausbildungspendlern wurde davon ausgegangen, dass diese dann für die Schiene interessant sind, wenn sie längere Strecken zurücklegen, also etwa zu den Berufsschulen und weiterführenden Schulen in Lörrach oder Schopfheim, Bad Säckingen oder Waldshut fahren.

Schließlich wurde bei der Berechnung der in Deutschland übliche Anteil der Ausbildungs- und Berufspendlerverkehre am Verkehrsaufkommen in Höhe von durchschnittlich 40 % auf das Gesamtvolumen, welches zusätzlich ja Freizeitverkehre, Geschäftsreiseverkehre, Versorgungsverkehre usw. enthält, hochgerechnet, um zu einer Prognose zu gelangen, wie viele Fahrgäste durchschnittlich auf der Wehratalbahn zu erwarten sind.

Es ergibt sich dabei für den Streckenabschnitt Wehr – Schopfheim eine erwartete Anzahl von 2.400 zu befördernden Fahrgästen/Tag, im Abschnitt Wehr – Bad Säckingen von 3.000 zu befördernden Fahrgästen/Tag. Die Reiseweiten der erwarteten Fahrgäste liegen überwiegend im Bereich von 10 km bis 40 km, wobei im Durchschnitt 27,5 km erreicht werden, sofern die Nutzung der anschließenden Wiesentalbahn bzw. der Hochrheinstrecke mitberücksichtigt wird. Durch die Reaktivierung der Wehratalbahn im Sinne eines Lückenschusses zwischen Wiesental und Hochrheinstrecke ergeben sich auf beiden anschließenden Bahnlinien also zusätzliche positive Effekte. Zugleich dürfte das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße durch das Wehratal, das bei derzeit ca. 10.000 bis 11.000 Fahrzeugen liegt gemäß Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg, entsprechend zurückgehen. Ebenso könnten rund 240.000 km von insgesamt ca. 500.000 km pro Jahr bei reaktivierter Schienenverbindung bei den Buslinien eingespart werden.

Aktuell sind alle Berufspendler von Wehr in den Kanton Aargau aufgrund mangelhafter ÖV-Verbindungen auf die Nutzung des Individualverkehrs angewiesen, da dieser 8-mal schneller als die schnellste ÖV-Verbindung etwa zwischen Wehr und Stein-Säckingen ist. Dies lässt sich durch eine reaktivierte Wehratalbahn und mit darauf abgestimmten grenzüberschreitenden Buskonzept auf einen nahezu vergleichbaren Zeitaufwand verbessern, wobei zusätzlich anzumerken ist, dass nach Auskunft der SBB die Kosten für eine Parkkarte in Stein-Säckingen Bahnhof 900 Franken/Jahr betragen.

Gerade im Verkehr zu Zielen in der ÖV-affinen Schweiz wird deshalb ein erhebliches Potential gesehen, welches auch für die Nutzung der Wehratalbahn von Interesse sein wird.

Insofern kann die Wehratalbahn im Verkehr vom Wiesental zum Hochrhein oder in den Kanton Aargau zu einem starken Rückgrat des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden.

1. Bisherige Studien und Reaktivierungsüberlegungen

Im Jahr 2005 wurde vom Verfasser im Auftrag der Stadt Wehr eine erste Studie bezüglich einer möglichen Reaktivierung der Wehratalbahn erstellt, die sich mit verschiedenen denkbaren Betriebskonzepten befasst hat. Ergebnis war damals, dass eine Reaktivierung längerfristig durchaus Sinn ergeben könnte. Problematisch allerdings war, dass mit dem 3.169 m langen, schadhafte Fahrnauer Tunnel eine Infrastruktur zu befahren gewesen wäre, die nur mit hohem Aufwand wiederinstandgesetzt werden kann.

Im Jahr 2012 wurde von der Stadt Wehr die Firma Pöyry mit einer vertiefenden Studie zum selben Thema beauftragt. Auch Pöyry kam zu einem ähnlichen Ergebnis, errechnete aber auch, dass unter pro angenommenem Beförderungsfall aufgrund der hohen Investitionen vor allem in den Fahrnauer Tunnel rund 6,70 € pro Fahrgast zugeschossen werden müssten, weshalb eine Wirtschaftlichkeit verneint werden musste.

Die Überlegungen sowohl vom Verfasser wie auch von Pöyry beruhten darauf, dass die Trasse vollumfänglich noch vorhanden ist und dass aufgrund des Taktfahrplans im Wiesental im Bereich des Fahrnauer Tunnels keine Zugbegegnungen stattfinden werden. Es reicht also aus, den für zwei Gleise ausgelegten Tunnel so zu sanieren, dass mittig ein Gleis befahrbar ist. Da die Strecke aufgrund der regional vorhandenen Wasserkraft elektrifiziert gewesen war, sind die Voraussetzungen vom Tunnelprofil her für einen zukünftigen elektrischen Betrieb gegeben.

Im Jahr 2019 hat das Land Baden-Württemberg bekannt gegeben, dass dem Verkehrsministerium Bahnstrecken gemeldet werden können, die hinsichtlich einer Reaktivierung untersucht werden sollen. Daraufhin wurde die Wehratalbahn in eine Liste von rund 50 Bahnstrecken im Land aufgenommen. Zunächst geht es weniger darum, wie Betriebskonzepte konkret aussehen könnten oder welche Investitionen erforderlich sind. Es geht hauptsächlich darum, dass aufgezeigt wird, welche Verlagerungspotentiale mit einer reaktivierten Schienenverbindung erschlossen werden können. Hintergrund dazu ist, dass sowohl Bund wie Land aus Klimaschutzgründen das Ziel ausgegeben haben, den Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs zu verdoppeln. Insofern befasst sich diese ergänzende Studie vorwiegend mit den für die Schiene zu gewinnenden Potentialen.

Die 19,7 km lange Wehratalbahn zwischen Schopfheim und Bad Säckingen, die bereits 1971, also vor fast 50 Jahren, ihren Personenverkehr und im Jahr 1991 den noch verbliebenen Güterverkehr verloren hat, wurde 1994 offiziell stillgelegt und kurz darauf auch abgebaut.

Anlass der Studie des Verfassers aus dem Jahr 2005 war die Umstellung der Betriebskonzepte im Wiesental gewesen. Mit dem zweigleisigen Ausbau des Abschnitts zwischen Lörrach-Stetten und Lörrach-Haagen konnte im Bereich der Stadt Lörrach bis Steinen durch Überlagerung der jeweils halbstündlich verkehrenden S 6 (Basel – Schopfheim – Zell) und S 5 (Weil am Rhein – Lörrach – Steinen) ein attraktiver 15-Minuten-Takt eingerichtet werden.

Ein Teil der möglichen Betriebskonzepte bezüglich einer Reaktivierung der Wehratalbahn ging bislang davon aus, dass die S 6 in Schopfheim in einen Zuglauf Basel – Zell und Basel – Wehr – Bad Säckingen getrennt wird, dass also umsteigefreie Verbindungen mindestens zwischen Wehr und Basel, eventuell sogar ab Bad Säckingen über Schopfheim – Lörrach bis Basel eingerichtet werden können. Da heute die S 6 in Doppeltraktion ohne Flügelung in Schopfheim bis Zell verkehrt, war es die Grundidee gewesen, dass für eine Einbeziehung von Wehr im Prinzip nicht einmal ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde.

Die S 6 liegt heute in Schopfheim im 15/45er-Knoten. Bei einem 30-Minuten-Takt würde demzufolge die nächste Zugkreuzung 15 Minuten weiter in östlicher Richtung zu liegen kommen. Dies wäre im Bereich des Bahnhofs Wehr-Öflingen, der zu den Minuten 0/30 erreicht werden würde. Bad

Säckingen würde dann etwa zu den Minuten 7 bzw. 37 erreicht, was eine entspannte Eigenwende ermöglichen würde, sofern die Einschleifung in die Hochrheinstrecke östlich von Wallbach von der Trasse her möglich wäre.

2. Neue zu berücksichtigende Randbedingungen

Zwischenzeitlich haben sich jedoch die Randbedingungen nachhaltig verändert bzw. werden sich noch deutlich verändern. Davon sind insbesondere beide Endpunkte der Wehratalbahn berührt. Der Landkreis Lörrach plant, zwischen Brombach und Steinen einen weiteren Haltepunkt am neuen Zentralklinikum zu bauen, welches unmittelbar an der Bahnlinie liegen wird. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um die Mindesthaltezeit sowie um die Zeiten für das Anfahren und Abbremsen, grob um 1,5 bis 2 Minuten. Außerdem gelten auf Strecken der DB-Netz inzwischen generell Mindesthaltezeiten von 0,7 Minuten pro Halt, die die Fahrzeiten insgesamt ebenfalls etwas verlängern. Die Idee einer Flügelung in Schopfheim in die Richtungen Zell/Bad Säckingen bzw. umgekehrt das Vereinigen von Zügen aus Bad Säckingen/Zell in Schopfheim wird dadurch zeitkritisch, da sie die heutige Wendezeit in Zell von 8 Minuten auf weniger als 5 Minuten verringern würden.

Ferner gibt es im Landkreis Lörrach den Wunsch nach einem 15-Minuten-Takt der S 6 im Abschnitt Basel – Lörrach. Dieser Wunsch kann realisiert werden, wenn die Infrastruktur bereits im Bereich des Bahnhofs Lörrach-Stetten zweigleisig wird, wie sie zwischen Lörrach -Stetten und Lörrach-Haagen schon ist. Ein Vorteil des dortigen 15-Minuten-Takts wäre eine bessere Verknüpfung von Hochrheinstrecke und Wiesentalbahn in Basel Bad. Bf. Allerdings muss die S 5 (Weil am Rhein – Steinen) dann wegen der Zugfolge auf dem von beiden Linien befahrenen Abschnitt zwischen Lörrach-Stetten und Lörrach Bahnhof angepasst werden.

Heute gibt es einige wenige Fahrten der S 5 bis/ab Schopfheim. Aus Zeitgründen muss in einer Richtung (Gegenlastrichtung) ohne alle Halte gefahren werden, was jedoch nicht Sinn einer S-Bahn-Verbindung ist. Die Eigenkreuzung der S 5 in Schopfheim wird deswegen nicht realistisch sein, weshalb sich mit Kreuzung in Steinen eine relativ entspannte Wende in Schopfheim bis zur Rückfahrt nach Weil am Rhein ergeben wird.

Bei einer Reaktivierung der Wehratalbahn würde dann 15 Minuten östlich von Steinen, also in Wehr, die nächste Kreuzung liegen, dann wiederum eine Wende in Bad Säckingen.

Vorteilhaft an der Nutzung der S 5 als Reaktivierungsgrundlage für die Wehratalbahn wäre, dass sie nicht geflügelt werden müsste, also eigentlich nur in Richtung Bad Säckingen weiterfahren müsste bzw. umgekehrt.

Das Trennen und insbesondere das Vereinen von Zügen ist eine zeitraubende Angelegenheit, weil der zuerst einfahrende Zug zum Stehen kommen muss, ehe der anzuhängende Zug per Langsamfahrt auf das bereits besetzte Gleis nachrücken und schließlich ankuppeln kann. Für den zuerst einfahrenden Zug sind daher ca. 5 Minuten Zeitaufwand anzusetzen, die bei einer Verlängerung der S 5 in Richtung Bad Säckingen entfallen könnten.

Eine nach Bad Säckingen verlängerte S 5 würde sich idealerweise in Wehr zu den Minuten 15 bzw. 45 im Halbstundentakt kreuzen und in Bad Säckingen (an 25/55 bzw. ab 5/35) zu einer entspannten Wende auf den Gegenzug führen.

Solch ein Betriebskonzept muss auf der ausgebauten und elektrifizierten Hochrheinstrecke aufsetzen. Entsprechend den zukünftigen Überlegungen, die halbstündlichen schnellen IRE zwischen Basel und Singen in Waldshut im Null- und 30er-Knoten sich kreuzen zu lassen, käme die Wehratalbahn zu spät in Bad Säckingen an, um noch den IRE nach Singen mit kurzem Übergang zu erreichen bzw. würde in Bad Säckingen vor Ankunft des IRE aus Singen schon abfahren.

Zusätzlich verkehren auf der Hochrheinstrecke jedoch halbstündliche RB- Verbindungen, die in Waldshut kurz vor den IRE eintreffen bzw. kurz nach den IRE in Richtung Basel abfahren werden. Diese auf allen Unterwegsstationen haltenden Züge würden vom Wehratal aus erreicht werden mit einer Umstiegszeit von ca. 10 Minuten in Bad Säckingen.

Wie die weiter unten aufgezeigten Potentialuntersuchungen zeigen, ist eine Anbindung der Wehratalbahn an Murg, Laufenburg, Albbruck oder Dogern und auch Waldshut-West für die entsprechenden Pendlerrelationen relevant. Es kommt hinzu, dass die RB-Züge nicht in Waldshut enden, sondern grundsätzlich bis nach Koblenz (CH) mit dortigem Anschluss ins Schweizer Bahnnetz verbunden werden.

Gegenstand der aktuellen Überlegungen sind jedoch nicht die Details des Betriebskonzepts oder mit einer Reaktivierung verbundene Infrastrukturveränderungen. Vielmehr soll die mögliche Nachfrage in den Zügen beleuchtet werden.

3. Berufspendlerverkehre im Wehratal

Wesentlichen Nutzen von einer Reaktivierung der Wehratalbahn hätten zunächst die unmittelbaren Anlieger an der Bahnstrecke, also die Städte Schopfheim, Bad Säckingen und Wehr sowie die Gemeinde Hasel mit zusammen fast 51.000 Einwohnern. Die Gemeinde Hasel, die früher über einen eigenen Bahnhof unmittelbar am östlichen Tunneleingang des Fahrnauer Tunnels verfügte, wird aktuell montags bis freitags etwa einmal stündlich aus den Richtungen Schopfheim und Bad Säckingen – Wehr mit dem Bus bedient, am Samstag und an Sonn- und Feiertagen zweistündlich. Etwa jeder zweite Bus lässt die Stichfahrten nach Hasel jedoch aus.

Tab. 1 Einwohnerzahlen entlang der Wehratalbahn

Gemeinde	Einwohnerzahl	Stand
Schopfheim	19.645	2018
Hasel	1.108	2018
Wehr	13.098	2018
Bad Säckingen	17.144	2018
Summe	50.995	2018

Zwischen den genannten vier Gemeinden bestehen rege Pendlerbeziehungen. Aufgeführt werden allerdings nur diejenigen Pendlerrelationen, für die eine Nutzung der Wehratalbahn zumindest abschnittsweise in Betracht kommen. Es ist zu betonen, dass es sich bei den Pendlerzahlen um die Auswertung der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg handelt, die sich auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bezieht. Andere Pendler (wie z.B. Beamte, Selbständige, Studenten, Schüler usw.) sind nicht einbezogen. Datenstand ist der 31.07.2017. Es handelt sich auch nicht um ÖV-Pendler, sondern um das Pendlerpotential insgesamt, welches sich je nach Modal-Split auf die verschiedenen Verkehrsträger aufteilt. Nicht erfasst sind Pendler innerhalb einer Gemeinde, etwa zwischen Wehr und Öflingen bzw. Brennet oder zwischen Bad Säckingen und dem Stadtteil Wallbach.

Tab. 2 Pendlerbeziehungen zwischen Bad Säckingen und Schopfheim

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Entfernung	davon WTB
Wehr	Bad Säckingen	885	10 km	10 km
Bad Säckingen	Wehr	285	10 km	10 km
Wehr	Schopfheim	257	9 km	9 km

Schopfheim	Bad Säckingen	176	19 km	19 km
Schopfheim	Wehr	162	9 km	9 km
Bad Säckingen	Schopfheim	88	19 km	19 km
Hasel	Bad Säckingen	32	15 km	10 km
Summe		1.815	11,6 km	11,5 km

Bei den Pendlern von Hasel nach Wehr und nach Schopfheim wird unterstellt, dass diese weiterhin mit dem Bus fahren. Bei Pendlern von Hasel nach Wehr mit dem Bus, weiter in Richtung Bad Säckingen mit dem Zug.

Profitieren würden von einer unterstellten S 5 zwischen Weil am Rhein und Bad Säckingen aber auch folgende Pendlerrelationen, die dann durchweg umsteigefreie halbstündliche Verbindungen vorfinden würden:

Tab. 3 zusätzlichen Pendler, die umsteigefrei fahren könnten

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Entfernung	Davon WTB
Wehr	Lörrach	318	23 km	9 km
Bad Säckingen	Lörrach	158	33 km	19 km
Wehr	Maulburg	153	12 km	9 km
Lörrach	Bad Säckingen	138	33 km	19 km
Lörrach	Wehr	88	23 km	9 km
Bad Säckingen	Maulburg	72	23 km	19 km
Wehr	Weil am Rhein	67	29 km	9 km
Bad Säckingen	Weil am Rhein	53	39 km	19 km
Steinen	Bad Säckingen	49	26 km	19 km
Steinen	Wehr	36	15 km	9 km
Weil am Rhein	Wehr	28	29 km	9 km
Maulburg	Wehr	21	12 km	9 km
Maulburg	Bad Säckingen	21	23 km	19 km
Wehr	Steinen	20	15 km	9 km
Bad Säckingen	Steinen	13	26 km	19 km
Summe		1.285	25,33 km	13,31 km

Im Direktverkehr zwischen Weil am Rhein und Bad Säckingen würden von einer durchgehenden S 5 somit insgesamt 3.100 Pendler profitieren können, die grundsätzlich umsteigefreie halbstündliche Angebote hätten. Es würde durch eine Reaktivierung der Wehratalbahn damit für die S 5 zusätzliches Potential von rund 1.285 Pendlern erschlossen, die fortan umsteigefrei die Schiene auch im Abschnitt Schopfheim – Weil am Rhein zusätzlich nutzen könnten.

4. Pendlerverkehr mit der Schweiz

Im grenznahen Bereich spielen ferner die Pendlerbewegungen in und aus der Schweiz eine wesentliche Rolle. Leider liegt für die grenzüberschreitenden Pendler keine vergleichbare allgemein zugängliche Statistik vor. Dankenswerterweise konnte aber auf Vermittlung des Landkreises Waldshut und des Regionalverbands Bodensee-Hochrhein eine Studie der PTV zur Hochrhein-Elektrifizierung zur Verfügung gestellt werden, aus welcher Daten zu den grenzüberschreitenden Pendlerströmen entnommen werden können. Die Struktur der Daten ist eine Matrix von Gemeinden im Landkreis Waldshut zu Kantonen in der Schweiz.

Für die Wehratalbahn fällt damit im Wesentlichen nur die Stadt Wehr auf deutscher Seite ins Gewicht, während auf der Schweizer Seite verschiedene Kantone zu berücksichtigen sind.

Tab. 4 Grenzüberschreitende Pendler in Richtung Schweiz

Kanton	aus Wehr
Aargau	480 Pendler
Basel-Stadt	225 Pendler
Basel-Landschaft	200 Pendler
Zürich	51 Pendler
Solothurn	23 Pendler
Bern	13 Pendler
Luzern	3 Pendler
Schaffhausen	2 Pendler
Zug	2 Pendler
Schwyz	2 Pendler
Glarus	2 Pendler
Appenzell	2 Pendler
Wallis	2 Pendler
Weitere 3 Kantone mit je	2 Pendler

Wie erwartet spielen die grenznahen Kantone eine bedeutende Rolle, insbesondere der Kanton Aargau, der knapp 50% der Pendlerziele aufweist. Aber auch Basel-Stadt (23 %) und Basel-Landschaft (20%) erreichen zusammen ähnliche Größenordnungen. Deutlich weniger Pendler gibt es in den Kanton Zürich (5%) oder gar in das gut über die Schiene erreichbare Schaffhausen.

Bei Pendlern aus dem Landkreis Lörrach in die Schweiz spielt die Wehratalbahn eine geringere Rolle, weil der Schwerpunkt eindeutig im für die Wehratalbahn nicht relevanten Raum Basel liegt. Lediglich Schopfheim mit 1.236 Schweiz-Pendlern, die mehrheitlich in die für die Wehratalbahn nicht relevanten Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft pendeln, weist Pendler in den Kanton Aargau auf, die - sofern ÖV-Verbindungen vorhanden wären - vorteilhaft für eine Nutzung der Wehratalbahn in Frage kämen. Es handelt sich hier um ca. 50 Pendler nach Zürich und Umgebung sowie um 69 Pendler nach Stein, 20 nach Wallbach (CH) und weitere 148 Pendler, die entlang der Bözberglinie bis Brugg arbeiten, also vorteilhaft via Stein ihre Ziele erreichen könnten.

Weitere 67 Schweiz-Pendler gibt es aus Hasel, wobei die Relation Basel-Stadt mit 16 Pendlern am stärksten nachgefragt ist, danach aber bereits der Bereich Stein/Bözberg mit ca. 11 Pendlern folgt.

Bei weiteren Schweiz-Pendlern aus dem Wiesental wird unterstellt, dass diese vorwiegend im Großraum Basel tätig sind oder zur Fahrt in die Schweiz die B 317/B 518 benutzen und somit für die Wehratalbahn ebenfalls relevant sind.

Insgesamt also könnten von einer reaktivierten Wehratalbahn ca. 1300 Pendler profitieren, wobei allerdings zwischen Bad Säckingen und Stein zwingend der ÖV durch einen Pendelbus über die Fridolinsbrücke attraktiver gemacht werden müsste und die Wehratalbahn mit dem Bahnhof Stein-Säckingen verlässlich verbunden werden müsste.

Es gibt auch Pendlerströme aus der Schweiz ins Wehratal. Dazu liegen aber keine detaillierten Angaben vor. Der Statistik der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg kann jedoch entnommen werden, dass in die Stadt Wehr 1.749 Einpendler fahren. 857 davon kommen aus Gemeinden, die mehr als 10 Pendler aufweisen und dort als Auspendler nach Wehr geführt werden. Weitere 892 Pendler kommen demzufolge aus Gemeinden mit weniger als 10 Pendlern bzw. aus der Schweiz und

hier insbesondere aus den grenznahen Kantonen. Hierzu liegen aber keine konkreten Daten vor, so dass diese Verkehre nicht zugeordnet werden konnten.

Bei der Analyse fällt auf, dass die ÖV-Verbindung zwischen Bad Säckingen und Stein-Säckingen, welches an der Strecke Basel – Stein-Säckingen – Bözberg – Brugg – Baden – Zürich liegt, im Vergleich zum Individualverkehr krass abfällt. Der ÖV-Zeitaufwand erfordert für die 3 km in der Regel 1 Stunde, da die Verkehre mangels grenzüberschreitender ÖV-Angebote über Rheinfelden mit doppeltem Umstieg laufen, was einen ausgesprochen zeitraubenden Umweg darstellt. Mit dem IV wird die Strecke Bad Säckingen – Stein in ca. 10 Minuten über die B 518/Fridolinsbrücke zurückgelegt, so dass ÖV-Verbindungen über Bad Säckingen in Richtung Bözberg – Zürich, aber auch in Richtung Wallbach – Mumpf – Rheinfelden CH – Basel derzeit leider komplett uninteressant sind. Dies gilt in verstärktem Maße für die Strecke Wehr – Stein-Säckingen, die mit dem IV in 15 Minuten zurückzulegen ist, mit dem ÖV jedoch um die 2 Stunden beträgt, also etwa 8-mal (!) langsamer ist. Dass bei einem Potential von rund 1.000 Pendlern das ÖV-Angebot in zeitlicher Hinsicht dermaßen gegenüber den Möglichkeiten des Individualverkehrs abfällt, ist erschreckend. Dies ist Ergebnis der Straßenausbauten der letzten Jahrzehnte bei gleichzeitiger Vernachlässigung der ÖV-Angebote insbesondere auf der deutschen Seite. Die vom Verfasser dieser Studie vor Jahrzehnten im Rahmen einer ÖV-Planung für den Landkreis Waldshut eingerichtete Buslinie Bad Säckingen – Stein-Säckingen Bf ist vor Jahren leider eingestellt worden und wäre im Interesse einer funktionierenden ÖV-Verbindung aus dem Wehratal via Stein in den nachfragestarken Kanton Aargau geboten, da beachtliche Pendlerpotentiale bestehen.

Laut Angaben der SBB werden derzeit am Bahnhof Stein-Säckingen insgesamt 244 kostenpflichtige Parkplätze vorgehalten (Tagesparkkarte 9 CHF, Monatsparkkarte 90 CHF und Jahresparkkarte 900 CHF).

Eine Reaktivierung der Wehratalbahn sollte daher insbesondere auch die Busverbindungen zwischen Bad Säckingen und Stein-Säckingen im Blick haben, etwa dergestalt, dass ein Pendelbus im 30-Minuten-Takt die Bahnhöfe Bad Säckingen und Stein-Säckingen miteinander verbindet. Die Voraussetzungen dafür erscheinen ausgesprochen günstig, denn in Stein-Säckingen lassen sich S-Bahn-Verbindungen in Richtung Basel und IC-Verbindungen nach Zürich und umgekehrt mit einer Pendelbusfahrt im 30er-Knoten gut kombinieren.

Wie so oft beim ÖPNV zeigt sich, dass nicht nur ein gutes ÖV-Angebot erforderlich ist, um Pendler zu gewinnen, sondern es müssen auch Beschränkungen des Individualverkehrs vorhanden sein, also Push- und Pull-Effekte kombiniert sein. Parkgebühren auf Schweizer Seite, die an den Preis einer Jahresfahrkarte reichen, sind dabei ein deutliches Zeichen. Ebenso sind motorisierte Pendler in der Stadt Basel nicht gerne gesehen, weshalb das grenzüberschreitende ÖV-Angebot in den vergangenen Jahren erheblich verbessert wurde. Eine Einbindung der Wehratalbahn in diese grenzüberschreitenden Angebotsstrukturen wäre daher absolut sinnvoll.

Die Wehratalbahn bindet in Bad Säckingen an die zukünftig elektrifizierte und modernisierte Hochrheinstrecke von Basel nach Waldshut – Singen an. Je nach letztlich gewählter Fahrplanstruktur ergeben sich mit einmaligem Umstieg in Bad Säckingen folgende weitere interessante Relationen:

Tab. 5 Pendlerrelationen mit Umstieg Hochrhein/Wehratal in Bad Säckingen

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Entfernung	Km WTB
Wehr	Murg	72	15	10 km
Wehr	Laufenburg	76	20	10 km
Wehr	Albbruck	20	25	10 km
Wehr	Dogern	11	29	10 km
Wehr	Waldshut-Tiengen	171	33	10 km
Waldshut-Tiengen	Wehr	20	33	10 km
Murg	Wehr	68	15	10 km
Albbruck	Wehr	18	25	10 km
Laufenburg	Wehr	59	20	10 km
Schopfheim	Waldshut	55	42	19 km
Schopfheim	Murg	22	24	19 km
Waldshut-Tiengen	Lörrach	62	55	19 km
Albbruck	Lörrach	15	47	19 km
Laufenburg	Lörrach	36	42	19 km
Laufenburg	Schopfheim	17	29	19 km
Laufenburg	Maulburg	18	32	19 km
Laufenburg	Weil am Rhein	23	49	19 km
Murg	Lörrach	27	37	19 km
Murg	Maulburg	20	27	19 km
Murg	Schopfheim	20	24	19 km
Murg	Weil am Rhein	10	44	19 km
Weil am Rhein	Waldshut-Tiengen	28	62	19 km
Weil am Rhein	Lauchringen	20	71	19 km
Lörrach	Waldshut	64	55	19 km
Lörrach	Lauchringen	42	64	19 km
Lörrach	Laufenburg	18	42	19 km
Lörrach	Murg	13	37	19 km
Lörrach	Albbruck	11	47	19 km
Steinen	Waldshut	18	49	19 km
Summe		1.055	35,54	14,59 km

Relativ schwach sind weitere Pendler-Verflechtungen, die aus dem Umland der Wehratalbahn über diese laufen könnten. Dies betrifft einerseits im Landkreis Waldshut den Hotzenwald und im Landkreis Lörrach die Seitentäler des Wiesentals:

Tab. 6 Pendler aus dem Umland mit Relevanz für die Wehratalbahn

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Entfernung	Km WTB
Todtmoos	Schopfheim	20	27 km	9 km
Todtmoos	Bad Säckingen	46	28 km	10 km
Todtmoos	Waldshut	36	51 km	10 km
Todtmoos	Murg	16	33 km	10 km
Todtmoos	Lörrach	11	41 km	9 km
Todtmoos	Rheinfelden	10	45 km	10 km
Rickenbach	Schopfheim	33	20 km	9 km
Rickenbach	Lörrach	30	34 km	9 km
Rickenbach	Maulburg	12	24 km	9 km

Görwihl	Lörrach	13	44 km	9 km
Görwihl	Schopfheim	11	30 km	9 km
Schopfheim	Todtmoos	27	27 km	9 km
Hausen im Wiesental	Bad Säckingen	22	23 km	19 km
Hausen im Wiesental	Wehr	11	13 km	9 km
Zell im Wiesental	Bad Säckingen	30	26 km	19 km
Zell im Wiesental	Wehr	33	16 km	9 km
Zell im Wiesental	Waldshut-Tiengen	10	49 km	19 km
Schönau im Schwarzwald	Wehr	10	28 km	9 km
Kleines Wiesental	Wehr	18	20 km	9 km
Wehr	Binzen	36	35 km	9 km
Wehr	Hausen im Wiesental	25	13 km	9 km
Wehr	Zell im Wiesental	23	16 km	9 km
Wehr	Schönau im Schwarzwald	12	28 km	9 km
Wehr	Eimeldingen	11	34 km	9 km
Wehr	Wembach	10	26 km	9 km
Herrischried	Lörrach	14	40 km	9 km
Herrischried	Schopfheim	15	26 km	9 km
Bad Säckingen	Hausen im Wiesental	13	23 km	19 km
Bad Säckingen	Todtmoos	10	28 km	10 km
Summe		567	28,63 km	10,55 km

In diesen Zahlen sind in der Summe auch 857 Pendler mit Ziel Wehr enthalten

Schließlich gibt es noch Über-Eck-Verkehre zwischen Wehr und dem Raum Schwörstadt – Rheinfelden – Grenzach-Wyhlen (deutsche Seite). Um bei Wegfall der Buslinie 7335 im Abschnitt Wehr – Bad Säckingen diese Pendler bedienen zu können, bedarf es eines Halts in Brennet an der Wehratalbahn. Bei entsprechender Lage des Bahnsteigs an der Wehratalbahn reduziert sich der notwendige Fußweg auf ca. 250 Meter (rund 4 Minuten). Die Anschlusszeit dürfte ca. 10 Minuten betragen, also machbar sein.

Tab. 7 Umsteigeverkehre via Brennet

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl	Km
Wehr	Rheinfelden	397	
Wehr	Grenzach-Wyhlen	87	
Wehr	Schwörstadt	30	
Grenzach-Wyhlen	Wehr	35	
Rheinfelden	Wehr	159	
Schwörstadt	Wehr	66	
Summe via Bennet		774	

5. Zusammenstellung aller Berufs-Pendler im Wehratal

	Anzahl	Schopfheim-Wehr	Wehr-Bad Säckingen
Binnenpendler	1.815	683	1.466
Weitere umsteigefreie Pendler	1.285	1.214	504
Umstieg Bad Säckingen	1.292	539	1.063
Schweiz-Pendler	1.300	712	863
Umland-Pendler	567	450	193
Weitere Einpendler nach Wehr	632	316	316
Eckverkehr über Brennet	774	0	774
Summe	7.665	3.914	5.179

Der östliche Streckenabschnitt Wehr – Bad Säckingen ist damit etwas aufkommenstärker als der westliche Abschnitt durch den Fahrnauer Tunnel.

Insgesamt weisen die Relationen, die für eine Reaktivierung der Wehratalbahn interessant sein dürften, ein Pendlerpotential von 7.665 Pendlern auf.

Wenn hiervon die 857 Einpendler nach Wehr abgezogen werden, um eine Doppelbewertung zu vermeiden, so sind mit 6.808 Auspendlern immer noch mehr Auspendler als in der Kreisstadt Waldshut-Tiengen (5.568 Auspendler) zu verzeichnen.

Es ist also ein beachtliches Potential vorhanden, für welches eine reaktivierte Wehratalbahn, am besten als durchgehende S 5 von Weil am Rhein nach Bad Säckingen im 30-Minuten-Takt an Werktagen, gewonnen werden könnte.

Entscheidend wird sein, dass im Gegensatz zum früheren Betrieb, der weder vertaktet noch umsteigefrei in Schopfheim war, ein stringenter 30-Minuten-Takt eingerichtet wird. Die Verlässlichkeit eines solchen Angebots hat sich bei vielen anderen reaktivierten Bahnlinien als ausgesprochen gute Basis erwiesen, etwa im Ammertal, wo zwischen Tübingen und Herrenberg die 11.000-Einwohner-Kommune Ammerbuch mit einem 30-Minuten-Takt von früh bis spät bedient wird und 15 Jahre nach der Reaktivierung rund 8.000 Beförderungsfälle pro Tag registriert werden. Oder auf der früher ebenfalls stillgelegten Schönbuchbahn zwischen Böblingen und Dettenhausen, die über 10.000 tägliche Nutzer aufweist und deshalb inzwischen elektrifiziert und mit einem zweiten Gleis versehen wurde. Ein 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr ist sowohl für den Pendlerverkehr als auch für den Schülerverkehr eine ausreichende Basis, um relativ fahrplanunabhängig mobil sein zu können.

Die Potentialausschöpfung wird umso größer, je länger die zurückzulegenden Strecken sind. Im Falle der Wehratalbahn beträgt die durchschnittliche Pendlerdistanz beachtliche 27,5 km. Die kürzeste einfließende Relation ist die Strecke Wehr – Schopfheim mit 9 km. Es kann daher erwartet werden, dass ein gutes Schienenverkehrsangebot auf eine gute Akzeptanz stoßen wird. Im Bundesdurchschnitt werden Werte von 15 bis 20 % erreicht, was bedeuten würde, dass bei den ca. 7.665 Berufspendlern etwa 2.300 bis 3066 Beförderungsfälle pro Arbeitstag erreicht werden könnten.

Zu den Berufspendlern kommen die Ausbildungspendler hinzu. Vom Landkreis Waldshut wurden dazu aus dem Jahr 2018 Daten von 11.851 gekauften Schüler-Jahres Abos zur Verfügung gestellt. Für die Untersuchungen bezüglich einer möglichen Nutzung der Wehratalbahn ist aber nur ein kleinerer Teil davon relevant.

In der Stadt Wehr (Wohnort) wurden 575 Jahres Abos verkauft, die sich wie folgt aufteilen

Wohnort	Ziel	Anzahl	Relevanz	
			Wehr-Schopfheim	Wehr-Bad Säckingen
Wehr	Unbekannt (Azubi)	24	10	10
Wehr	Sonderschule Tiengen	2		2
Wehr	Christliche RS Waldshut	4		4
Wehr	Waldorfschule Schopfheim	1	1	0
Wehr	Gewerbl. Berufsschule Bad Säckingen	18	0	15
Wehr	Gewerbl. Berufsschule Waldshut	12	0	10
Wehr	Gemeinschaftsschule Hotzenwald	1	0	0
Wehr	Gemeinschaftsschule Wehr	56	0	0
Wehr	Gemeinschaftsschule Bad Säckingen	12	0	10
Wehr	Hauswirtsch. Schule Bad Säckingen	32	0	27
Wehr	Hochrhein-Gymnasium Waldshut	1	0	1
Wehr	Hauswirtschaftliche Schule Waldshut	20	0	17
Wehr	Kaufmännische Schulen Bad Säckingen	47	0	40
Wehr	Sonderschule L Bad Säckingen	6	0	5
Wehr	Scheffelgymnasium Bad Säckingen	76	0	65
Wehr	Schulen außerhalb Landkreis Waldshut	117	117	0
Wehr	St. Fridolin Bad Säckingen	2	0	2
Wehr	Walther von Klingen-RS Wehr	12	0	0
Wehr	Realschule Bad Säckingen	129	0	110
Wehr	Werkrealschule Albbruck	1	0	1
Wehr	Werkrealschule Zelgschule Wehr	1	0	0
Summe		575	128	319

Die Abschlüsse bei der Aufteilung wurden vorgenommen, um zu berücksichtigen, dass nicht alle heute mit Jahreskarten fahrende Schüler für die Wehratalbahn interessant sind, z.B. weil sie Schulen in Wehr oder auch in Bad Säckingen besuchen, jedoch anderweitig besser zur Schule kommen (z.B. ab Wehr-Brennet mit der Hochrheinbahnlinie).

Bei den 117 nach außerhalb des Landkreises fahrenden Schülern ist davon auszugehen, dass diese weiterführenden Schulen in Schopfheim bzw. Lörrach besuchen, also vorwiegend im Abschnitt Wehr – Schopfheim unterwegs sein werden. Die Schulen liegen günstig zu den Bahnhaltdepunkten im Wiesental. Das Potential der in den Landkreis Lörrach pendelnden Schüler besteht überwiegend aus älteren Schülern bzw. Berufsschülern, die im Zweifel auch bereits motorisiert sind. Eine attraktive Bahnverbindung könnte dank kurzer Fahrzeiten je nach letztlich zustande kommender Fahrplanstruktur diesen Markt besser ausschöpfen als es durch die gegenwärtig auf den Busverkehr angewiesenen Abo Kunden ausweisen. Insofern dürfte der Schülerverkehr im Abschnitt Wehr – Schopfheim mit mindestens 256 schultäglichen Fahrten, eher mit ca. 300 schultäglichen Fahrten belegt sein, während der östliche Abschnitt nach Bad Säckingen mit ca. 640 schultäglichen Schülerfahrten etwa doppelt so stark genutzt werden wird.

Für das bevölkerungsreiche Wiesental sowie für den Großraum Basel, aber auch für die Stadt Bad Säckingen wäre die Wehratalbahn auch eine interessante Alternative im Ausflugsverkehr, etwa zur Erdmannshöhle in Hasel oder den Weg in den Hotzenwald.

Betrachtet man nun den Pendlerverkehr (Berufs- und Ausbildungspendler) insgesamt, ergibt sich unter der Annahme eines 20%igen-Anteils des ÖV (in diesem Falle der Wehratalbahn) folgendes Verkehrsaufkommen:

	Schopfheim - Wehr	Wehr – Bad Säckingen
Berufspendler	1.565 Fahrten	2.072 Fahrten
Ausbildungspendler	300 Fahrten	640 Fahrten
Summe Pendler	1.865 Fahrten	2.712 Fahrten

Weitere Verkehrszwecke wie Einkauf/Versorgung und insbesondere Freizeit führen ebenfalls zu einer Verkehrsnachfrage, ebenso Geschäftsreisen. Die Pendlerverkehre machen um die 40 % der Gesamtnachfrage aus. Demzufolge wäre im Bereich zwischen Wehr und Schopfheim die Gesamtnachfrage durch pendelnde Menschen bei etwa 3.730 täglichen Fahrten, was einem Gesamtvolumen von etwa 9.300 Fahrten entsprechen würde. Im Abschnitt Wehr – Bad Säckingen wären es 5.424 Fahrten, denen eine Gesamtnachfrage von etwa 13.560 Fahrten gegenüberstünde.

Bei Straßenverkehrszählungen im Raum Wehr wird die Verkehrsbelastung zwischen Wehr und Schopfheim mit ca. 10.000 Fahrzeugen/Tag angegeben, im Abschnitt Wehr – Bad Säckingen mit ca. 11.000 Fahrzeugen. Rechnet man mit 1,3 Personen pro Fahrzeug, so sind etwa 13.000 Fahrten im Abschnitt Wehr – Schopfheim und 14.300 Fahrten im Abschnitt Wehr – Bad Säckingen vorhanden. Die Straßenverkehrszählungen sind also nochmals etwas höher als die Hochrechnungen aus den Pendlerdaten. Dies liegt auch daran, dass bei den Straßenverkehrszählungen auch Daten des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs, des Geschäftsreiseverkehrs usw. berücksichtigt sind. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Nachfrage im öffentlichen Verkehr auf einer reaktivierten Wehratalbahn über den über Pendlerstrukturen abgeschätzten Werten liegen wird. Im westlichen Abschnitt liegen die Straßenverkehrszählungen um ca. 35 % höher, im östlichen Abschnitt um ca. 10 %. Der geringere Anteil im östlichen Abschnitt erklärt sich aus der hohen Anzahl von bereits berücksichtigten Ausbildungspendlern.

Insgesamt wird deshalb davon ausgegangen, dass die Nachfrage im westlichen Streckenabschnitt bei ca. 2.400 Fahrgästen pro Tag liegen wird, im östlichen Abschnitt bei ca. 3.000 Fahrgästen pro Tag.

Pendler innerhalb der Stadt Wehr, etwa zwischen Wehr, Öflingen und Brennet, werden statistisch nicht ausgewiesen und bleiben daher unberücksichtigt.

6. Notwendige Anpassungen beim Busnetz

Für die Abwicklung des heutigen Busverkehrs der SBG zwischen Bad Säckingen und Schopfheim werden schultäglich mindestens 8 Busse benötigt. Sie fahren ca. 1.700 km pro Tag. An Ferientagen sind 4 im Einsatz, die etwa 1450 km fahren, am Wochenende (Samstag und Sonn- und Feiertage) sind es jeweils 2 Busse mit Fahrleistungen von 840 km (samstags) bzw. 640 km (sonntags). Es steht außer Frage, dass bei einer reaktivierten Wehratalbahn der Busverkehr mit seiner Jahresfahrleistung von knapp 500.000 km anzupassen ist. Mit einem Bus zwischen Schopfheim und Wehr über Hasel (Fahrzeit 24 Minuten) lässt sich der bisherige Stundentakt für Hasel halten. Er bedient zugleich innerstädtische Ziele in Schopfheim und Wehr (z.B. Abzw. Schopfheim-Eichen oder Wehr-Flienken). Dies erfordert ca. 175.000 Bus-km (Regiobus-Standard). Ein weiterer Bus sollte wie oben skizziert zwischen Bad Säckingen Bf und Stein Bf über Schulhausstraße – Fricktalstraße (B 518) – Zoll – Zürcher Straße eingesetzt werden und halbstündlich die Wehratalbahn mit dem Bahnhof Stein verbinden. Damit würde zugleich die Stadt Bad Säckingen im Westen gut bedient. Der Stadtteil Wallbach soll zukünftig ja halbstündlich über die Hochrheinstrecke bedient werden. Für einen ganztägigen 30-Minuten-Takt zwischen Bad Säckingen und Stein werden rund 85.000 km erforderlich, so dass eine Einsparung von ca. 240.000 Buskilometern oder von rund 50% realistisch erscheint.

Die Buslinien von Todtmoos und Herrischried – Rickenbach wären am Bahnhof Wehr mit der Wehratalbahn zu verknüpfen.

In der Stadt Wehr wäre das Angebot des Bürgerbusses ggf. auszubauen, um die peripheren Bereiche besser an die Innenstadt und den Bahnhof Wehr anzubinden. Und da auf kürzeren Strecken sowie im Ausbildungsverkehr das Fahrrad eine hohe Bedeutung hat, käme einem schlüssigen Radwegenetz zu den Bahnhöfen der Wehratalbahn ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Da die Fahrzeit auf der Schiene im Wesentlichen durch die Knoten Schopfheim und Öflingen sowie die Trassen zwischen der Einschleifung östlich von Wallbach bis Bad Säckingen in die Hochrheinstrecke bestimmt werden, macht eine Feinerschließung durch Haltestellen in Wehr durchaus Sinn. Neben Wehr und Öflingen sollte in Brennet gehalten werden. Hier könnte z.B. in 5 Minuten zu Fuß der Bahnhof Wehr-Brennet an der Hochrheinstrecke erreicht werden, was für ein Potential von 774 Umsteigern zwischen den beiden Bahnlinien in der Relation Grenzach-Wyhlen – Rheinfelden – Schwörstadt – Wehr von Interesse wäre.

7. Park&Ride-Plätze

Für den Umstieg vom IV auf die Wehratalbahn gibt es aktuell nur wenige Parkplätze. In Bad Säckingen sind insgesamt 64 Plätze vorhanden, in Wehr-Brennet 40 und in Schopfheim 56, in der Summe also 160. Allein der SBB-Bahnhof Stein-Säckingen weist 50% mehr Parkplätze als alle Bahnhöfe entlang der Wehratalbahn zusammen auf. Der Umstieg auf den Schienenverkehr erfordert also auch eine Ausweitung der P&R-Plätze, insbesondere in der Stadt Wehr.

8. Bike&Ride-Plätze

In Bad Säckingen stehen 82 Fahrradabstellplätze zur Verfügung, in Wehr-Brennet 30 und in Schopfheim 80, zusammen also 192 Abstellplätze. Insbesondere in der Stadt Wehr sollten in großem Umfang Fahrradabstellplätze geschaffen werden, um die Kombination Rad & Bahn zu fördern. Von den 13.000 Einwohnern der Stadt Wehr wohnen im 1.000m-Umkreis um die Bahnhöfe Wehr, Öflingen und Brennet nur ca. 8.300 Einwohner. Rund 3.500 Einwohner oder ein gutes Viertel der Einwohner von Wehr wohnt nördlich der Friedrichstraße in einer Entfernung von 1,0 bis 2,0 km vom Bahnhof Wehr, also in einem Entfernungsbereich, der üblicherweise nicht mehr zur fußläufigen Erschließung zählt.

Insgesamt zeigt sich also, dass im Wehratal bzw. entlang der Wehratalbahn hohe Potentiale vorhanden sind, die die Reaktivierung der Bahnlinie nahelegen. Allerdings müssen darüber hinaus Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsträgern vorgenommen werden und insbesondere Busleistungen umgeschichtet bzw. eingespart werden. Beim aktuellen Fahrplanangebot schafft der Bus es nicht, Züge der Hochrheinstrecke mit der Wiesentalbahn beidseitig gleichzeitig zu verknüpfen. Mit der durchgebundenen S 5 wäre dies möglich, was einer deutlichen Reisezeitverkürzung gleichkommt und für viele Kunden Umsteigezwänge erübrigt. Dies ist die Grundlage dafür, dass der öffentliche Verkehr stärker als bislang den motorisierten Individualverkehr ersetzen wird.