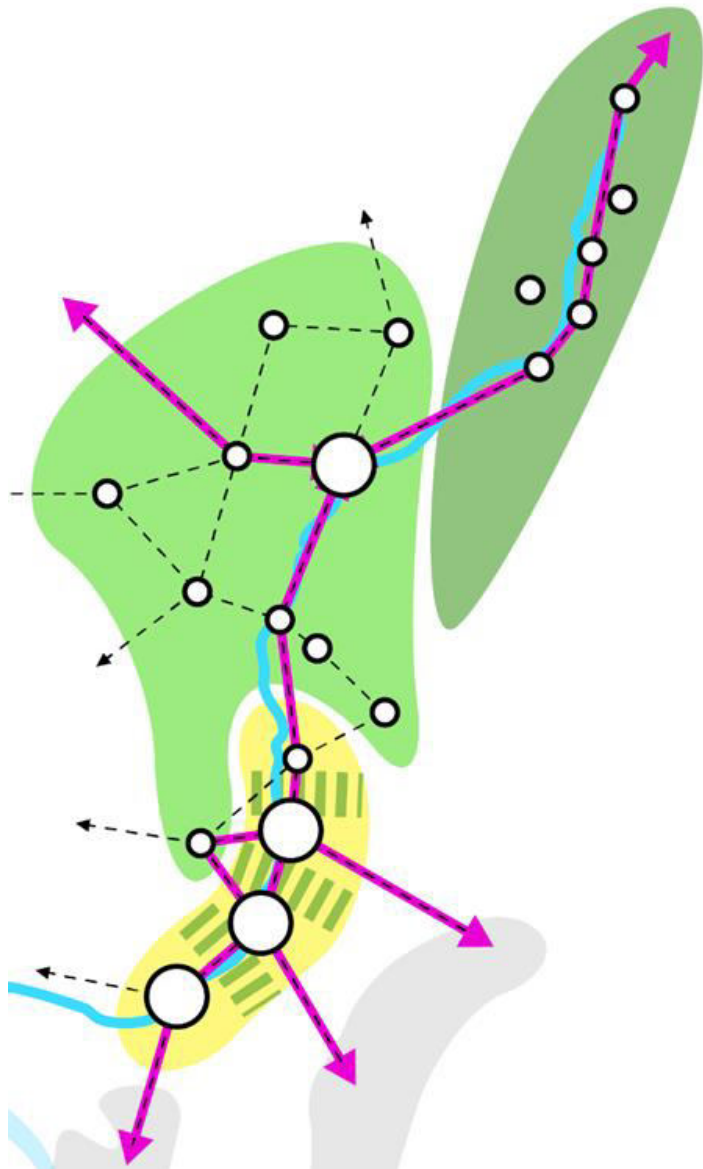


Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Landkreis Lörrach, Geschäftsstelle Agglo
Basel, Gemeinde Binzen, Gemeinde Rümplingen, Gemeinde Schallbach, Gemeinde
Wittlingen, Stadt Kandern, Gemeinde Malsburg-Marzell

Raumkonzept Kandertal 2040

Schlussbericht
25.02.2020

Roman Frick, Sander Kool (INFRAS)
Lena Riedl, Gottfried Hage (HHP)



Impressum

Raumkonzept **Kandertal** 2040
Schlussbericht

25.02.2020

Raumkonzept_Kandertal_EntwurfSchlussbericht_November2019.docx

Auftraggeber

Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Landkreis Lörrach, Geschäftsstelle Agglo
Basel, Gemeinde Binzen, Gemeinde Rümmingen, Gemeinde Schallbach, Gemeinde Wittlingen,
Stadt Kandern, Gemeinde Malsburg-Marzell

Projektrat

Jessica Fässler (Geschäftsstelle Agglo Basel)
Martina Hinrichs (LRA Lörrach)
Karl Heinz Hoffmann (RV Hochrhein-Bodensee)
Felix Reichert (RV Hochrhein-Bodensee)
Christian Renkert (Kandern)
Daniela Meier (Rümmingen)
Mario Singer (Malsburg-Marzell)
Michael Herr (Wittlingen)
Andreas Schneucker (Binzen)
Martin Gräßlin (Schallbach)

Autorinnen und Autoren

Roman Frick, Sander Kool (INFRAS)
Lena Riedl, Gottfried Hage (HHP)
INFRAS, Sennweg 2, CH-3012 Bern
HHP, Gartenstraße 88, D-72108 Rottenburg a.N.

Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	6
1. Aktuelle Planungsgrundlagen und laufende Prozesse	9
1.1. Regionale und überkommunale Planungen	9
1.2. Kommunale Planungen	14
2. Analyse	16
2.1. Raum und Landschaft	16
2.2. Bevölkerung und Wirtschaft	24
2.3. Siedlung	33
2.4. Verkehr	42
2.5. Fazit: Stärken und Schwächen	56
3. Räumliche Entwicklungsvarianten und Ziele	57
3.1. Referenzentwicklung für übergeordnete Trends	57
3.2. Räumliche Entwicklungsvarianten	59
4. Raumkonzept Kandertal 2040	64
4.1. Ziele der zukünftigen Entwicklung des Kandertals	64
4.2. Teilkonzept Siedlung	68
4.3. Teilkonzept Landschaft	74
4.4. Teilkonzept Verkehr	78
5. Maßnahmen und Umsetzung	83
5.1. Maßnahmen Siedlung	85
5.2. Maßnahmen Landschaft	91
5.3. Maßnahmen Verkehr	96
5.4. Maßnahmen Zusammenarbeit und Kommunikation	101
5.5. Ausblick	102
Anhang	103

Glossar	107
Literatur	108

Vorwort

Im Kandertal wird seit Langem das Thema einer Reaktivierung der Kandertalbahn diskutiert. Diese Diskussionen waren Aufhänger für die im Juli 2015 durchgeführte Kandertalkonferenz: ein erstes öffentliches Plenum für die Diskussion um die Weiterentwicklung des Tals. Ein Ergebnis dieser Konferenz war die Forderung an die Regionalplanung, das Kandertal als wichtige Achse für die künftige Siedlungsentwicklung anzuerkennen. Diesem Wunsch kam die Verbandsversammlung der Region Hochrhein-Bodensee nach, indem für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans Hochrhein-Bodensee beschlossen wurde, das Kandertal zukünftig als regionale Entwicklungsachse vorzusehen. Auch im Agglomerationsprogramm Basel wird dem Kandertal eine wichtige Rolle bei der Befriedigung des wachsenden Bedarfs nach Siedlungs- und Verkehrsflächen zugeschrieben. Damit kommen auf das Kandertal neue Aufgaben zu, die mit einem verstärkten Siedlungsdruck und Anforderungen an die verkehrs- und infrastrukturelle Entwicklung einhergehen. Hierbei ist eine abgestimmte und umweltverträgliche Entwicklung zwischen den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft eine zentrale Herausforderung.

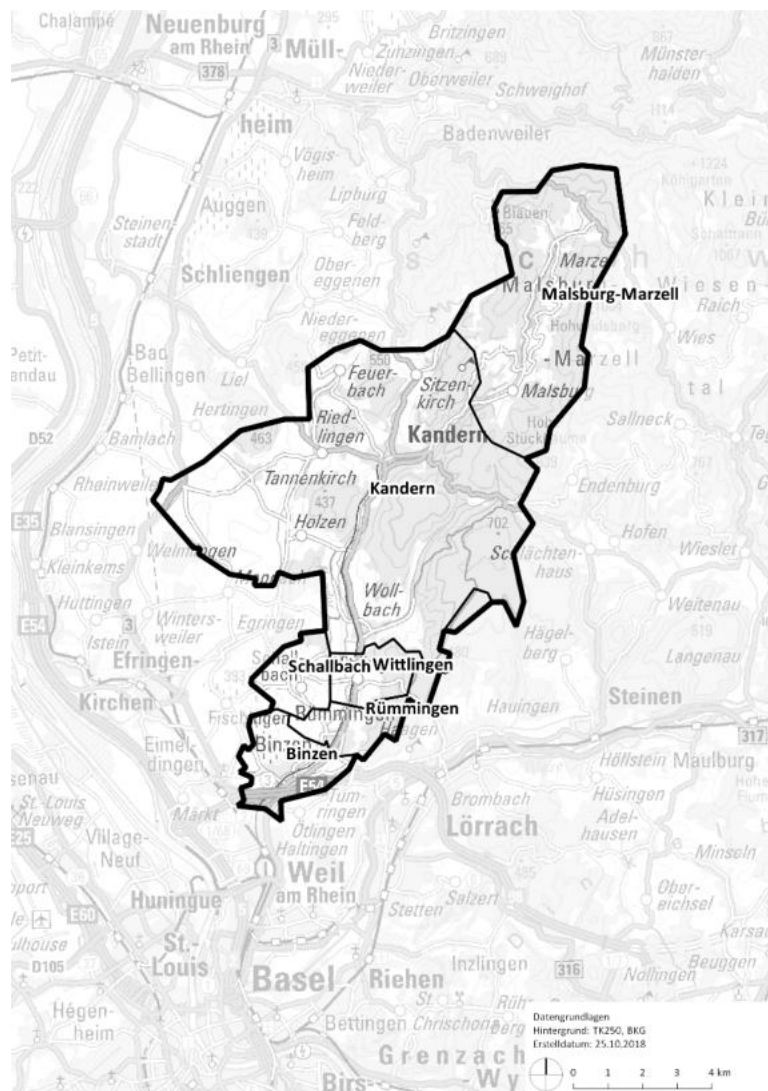
In Anbetracht dieser Herausforderung beschlossen die Kommunen des Kandertals sich gemeinsam über die künftige Entwicklung ihres Tals abzustimmen, um Fehlentwicklungen frühzeitig vorzubeugen. Im Zuge des Raumkonzeptes Kandertal beschäftigten sich die Kommunen mit der zentralen Frage, wie sie sich das Kandertal im Jahr 2040 idealerweise vorstellen. Aufbauend auf den formulierten Zielvorstellungen wurden für die Themenfelder Siedlung, Landschaft und Verkehr diejenigen Lösungsvorschläge gesucht, die für die Entwicklungsvision Kandertal am geeignetsten erscheinen. Es waren somit nicht einzelne Projekte wie beispielsweise eine Reaktivierung der Kandertalbahn Ausgangspunkt für das Raumkonzept, sondern vielmehr die Frage nach einem übergeordneten und ganzheitlichen Leitbild für das Tal.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse dieses, von Herbst 2018 bis Frühjahr 2020 geführten Prozesses zusammen. Das Raumkonzept hat für alle Beteiligten (Kommunen, Landkreis, Regionalverband, Agglo Basel) strategisch-orientierenden Charakter und ist nicht rechtsverbindlich. Den Gemeinden soll das Raumkonzept vielmehr als Abwägungsgrundlage für die Bauleitplanung (FNP, Bebauungspläne) sowie zur Unterstützung der Gemeinderäte und des täglichen Verwaltungshandelns dienen. Die Kommunen wollen die im Projekt entwickelte Zusammenarbeit fortführen und ihr zukünftiges Handeln an den gemeinsamen Leitideen des Raumkonzeptes orientieren.

Einleitung

Das Kandertal ist Teil des Korridorprozesses Oberrhein / Kandertal im Agglomerationsprogramm Basel. Es liegt als engeres Tal zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds und mündet in den Ballungsraum Weil am Rhein / Lörrach / Basel. Es ist somit wirtschaftlich mit verschiedenen Teilräumen der Agglomeration Basel eng verbunden. Die Gemeinden des Kandertals, für die das Raumkonzept entwickelt wird, sind: Malsburg-Marzell, Kandern, Wittlingen, Rümplingen, Binzen und Schallbach (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Die sechs Gemeinden des Untersuchungsgebiets Raumkonzept Kandertal

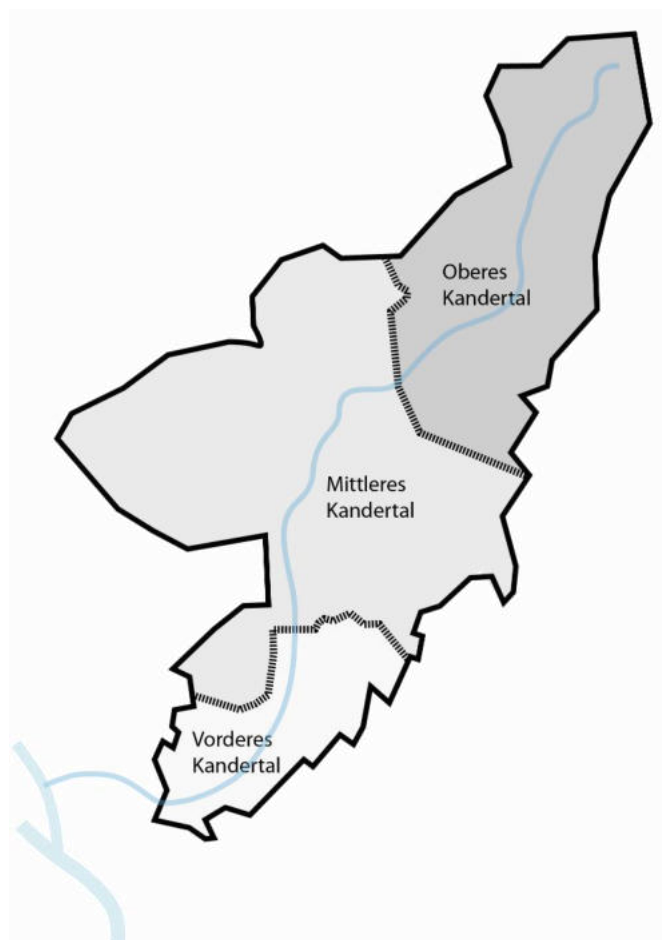


Grafik: HHP, INFRAS

Für die Erarbeitung des Raumkonzeptes wurde eine Untergliederung des Kandertals in drei Teilräume vorgenommen. Diese sind (vgl. Abbildung 2):

- **Vorderes Kandertal:** Binzen, Rümmingen und Wittlingen
- **Mittleres Kandertal:** Schallbach, Ortsteile Kandern, Kandern
- **Oberes Kandertal:** Malsburg-Marzell

Abbildung 2: Übersicht über Teilräume des Raumkonzeptes

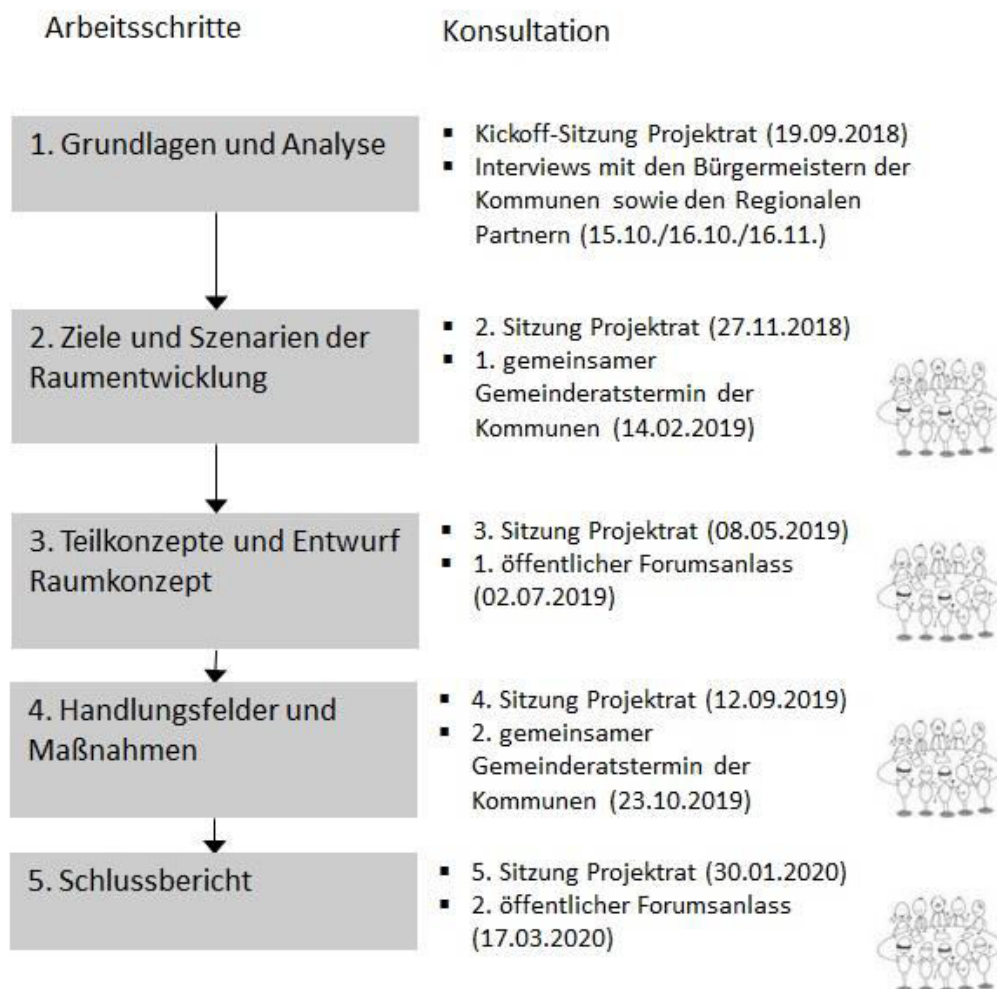


Grafik HHP, INFRAS.

Das Raumkonzept wurde in fünf aufeinander aufbauenden Schritten erarbeitet (vgl. Abbildung 3). Begleitet wurde die Erstellung des Raumkonzeptes von regelmäßigen Sitzungen eines Projektrats, welcher sich aus den regionalen Partnern (Regionalverband Hochrhein Bodensee, Landratsamt Lörrach, Agglo Basel) sowie den Bürgermeistern der sechs Kommunen zusammensetzte. Der Projektrat war an der strukturellen und inhaltlichen Entwicklung des Raumkonzeptes maßgebend beteiligt und traf richtungsweisende Entscheidungen. Darüber hinaus wurden die Gemeinde- und

Ortschaftsräte sowie die interessierte Öffentlichkeit an verschiedenen Stellen des Projektprozesses eingebunden und konnten somit durch die geführten Diskussionen und Anregungen das Endergebnis maßgeblich mit gestalten (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Vorgehenskonzept Raumkonzept Kandertal



Grafik HHP, INFRAS.

1. Aktuelle Planungsgrundlagen und laufende Prozesse

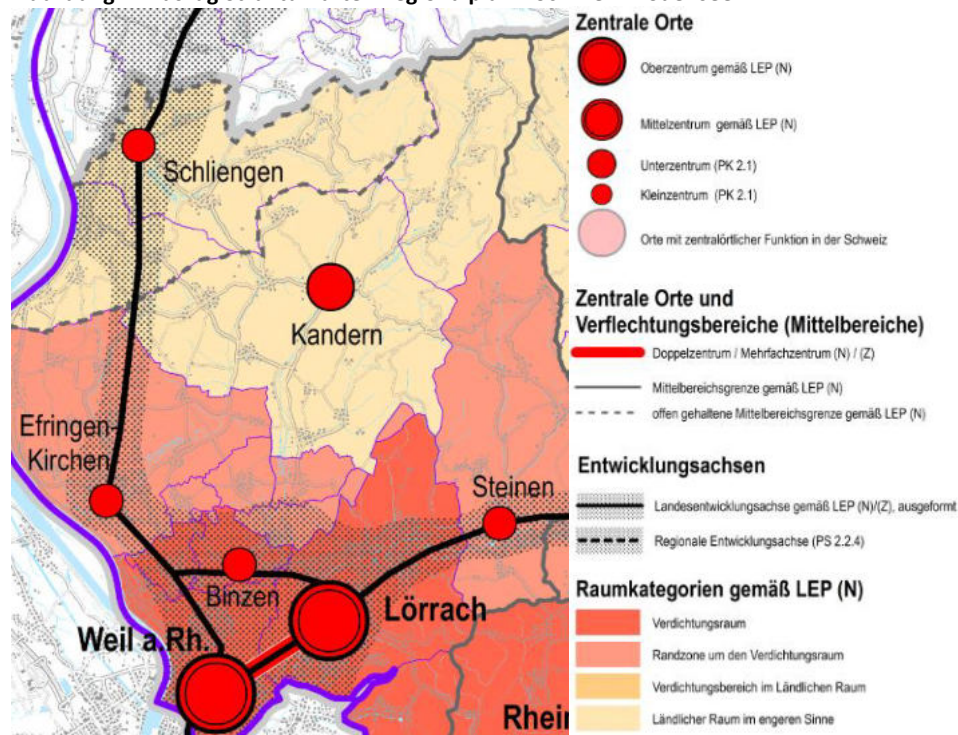
1.1. Regionale und überkommunale Planungen

Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee (aktuell) sowie angestrebte Fortschreibung

Der Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee (1998) trifft für das Kandertal strukturräumlich folgende Aussagen (vgl. Abbildung 4):

- Im Netz der zentralen Orte ist die Stadt Kanderne als Unterzentrum, sowie die Gemeinde Binzen als Kleinzentrum ausgewiesen.
- Die Kommunen Binzen und Rümmlingen liegen im Bereich der Landesentwicklungsachse (Müllheim-) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden - Waldshut-Tiengen – Klettgau. Die großräumige Siedlungsentwicklung ist laut PS 3.9.3 LEP auf die Entwicklungsachsen zu konzentrieren.
- Die Kommune Binzen gehört dem Verdichtungsraum Lörrach an. Rümmlingen, Schallbach und Wittlingen liegen in der Randzone um den Verdichtungsraum Lörrach. Kanderne und Malsburg-Marzell gehören zum ländlichen Raum.

Abbildung 4: Auszug Strukturstkarte I Regionalplan Hochrhein-Bodensee



Grafik: Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Im Zuge der Gesamtfortschreibung des Regionalplans hat die Verbandsversammlung der Region Hochrhein-Bodensee beschlossen, das Kandertal zukünftig als regionale Entwicklungsachse vorzusehen. Damit kommen diesem Raum neue Aufgaben zu, die mit einem verstärkten Siedlungsdruck und Anforderungen an die verkehrs- und infrastrukturelle Entwicklung einhergehen können.

Landschaftsrahmenplan Hochrhein-Bodensee (2007)

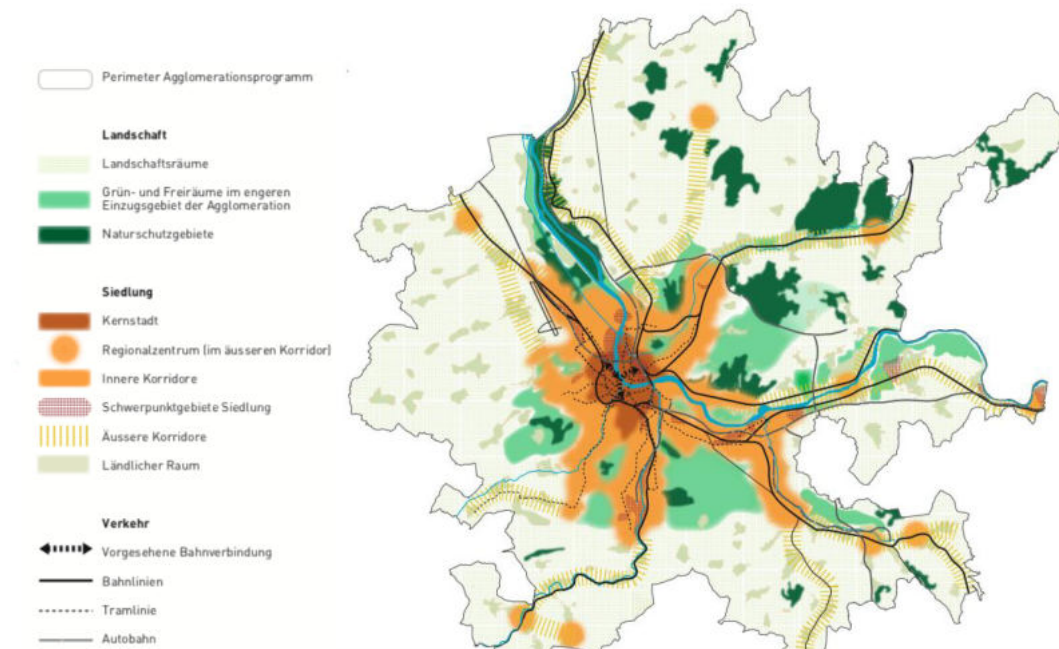
Der Landschaftsrahmenplan Hochrhein-Bodensee (2007) trifft für das Kandertal folgende Kernaussagen (siehe auch Analyse Natur und Landschaft):

- Entwicklung einer überregionalen Biotopverbundachse entlang der Kander
- Entwicklung der Durchlässigkeit der Landschaft zwischen Wittlingen und Rümplingen sowie Rümplingen und Binzen.
- Nutzungsanforderungen an die Landwirtschaft im Unteren Kandertal.

Agglomerationsprogramm Basel

Die Siedlungs- und Verkehrskonzeption des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem Regionalplan abgestimmt. Die Gemeinden des Raumkonzepts Kandertal befinden sich überwiegend im äußeren Korridor des Agglomerationsprogramms, abgesehen von Malsburg-Marzell und Schallbach, die sich im ländlichen Siedlungsraum befinden. Kanderne ist als Regionalzentrum festgelegt. Abbildung 5 zeigt das Zukunftsbild der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel.

Abbildung 5: Zukunftsbild Agglomeration Basel 3. Generation



Quelle: Agglo Basel, 2016

Im Zukunftsbild werden pro Raumkategorie Zielvorstellungen formuliert. Da sich das Zukunftsbild derzeit in Überarbeitung befindet, werden die Raumkategorien hier nicht weiter beschrieben. Über alle Raumkategorien hinweg wird mit dem Zukunftsbild das Ziel verfolgt, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen.

Im Agglomerationsprogramm werden alle Infrastrukturmaßnahmen, die für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geplant werden, aufgeführt. Projekte im Raum Kandertal / Oberrhein, welche im Rahmen der 3. Generation eingereicht wurden und vom Schweizer Bund mitfinanziert werden, befinden sich hauptsächlich im Bereich Weil am Rhein. Die darin enthaltenen Fuß- und Fahrradverkehrsmaßnahmen sollen insbesondere Netzlücken schließen. Außerdem wurde seitens Landkreis Lörrach eine im Radkonzept Lörrach enthaltene Maßnahme im B-Horizont (Baubeginn 2023) eingereicht. Es handelt sich um einen straßenbegleitenden Radweg entlang der Kreisstraße 6351 zwischen Egringen und Holzen. Mit der Reaktivierung der Kandertalbahn wurde auch im Bereich des Schienenverkehrs eine Maßnahme eingereicht (vgl. Reaktivierung Kandertalbahn weiter unten). Dabei wurde der Realisierungshorizont C gewählt, demnach wäre frühester Baustart im Jahr 2027.

Trinationale S-Bahn trireno

Basierend auf dem Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde auch ein Zielbild für die trinationale S-Bahn (trireno) entwickelt. Das sogenannte Angebotszielkonzept veranschaulicht das beabsichtigte Angebot für den Horizont 2030. Es wurde unter der Koordination von Agglo Basel erarbeitet und von den sieben Aufgabenträgern (Bestellbehörden) der trinationalen S-Bahn 2014 gemeinsam verabschiedet. Zur institutionalisierten Weiterführung dieser grenzüberschreitenden Angebotsplanung wurde 2017 der Fachbereich S-Bahn trireno bei Agglo Basel gegründet. Für das deutsche Teilgebiet ist das Land Baden-Württemberg zuständige Bestellbehörde des Schienennahverkehrs. In einer ersten Fortschreibung des Angebotszielkonzepts trireno auf den Horizont 2040 ist neu auch die Kandertalbahn erwähnt. Gemäß Zielformulierung ist eine Aufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der Kandertalbahn bis 2040 von dessen Wirtschaftlichkeit abhängig (vgl. Reaktivierung Kandertalbahn weiter unten).

Die Wirtschaftlichkeit wird vorwiegend am Verhältnis von Kosten und Nutzen gemessen. Während sich die Kosten aus der Instandstellung der Infrastruktur ergeben, hängt der Nutzen davon ab, ob entlang der Kandertalbahn eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Dies hängt zu einem großen Teil von der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung sowie der Verteilung von verkehrsrelevanten Einrichtungen (Schulen, Einkauf etc.) im Kandertal ab, insbesondere im Einzugsbereich der Bahn-Haltestellen. Der fußläufige Einzugsbereich beschränkt sich in der Regel auf eine Distanz von 1 km zur Haltestelle. Dieser Einzugsbereich kann vergrößert werden, wenn der Haltepunkt auch mit anderen Verkehrsträgern erreicht werden kann und das entsprechende Angebot (z.B. Bus, Fahrradverleih) und die Infrastruktur (Parkplätze, Fahrradwege, Fahrradstellplätze etc.) vorhanden sind.

Die Vorzeichen für eine positive Bevölkerungsentwicklung im Kandertal stehen grundsätzlich gut. Vor dem Hintergrund des großen Siedlungsdrucks im Landkreis Lörrach und den begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten in den Korridoren Wiesental und Oberrhein soll der Korridor Kandertal zukünftig ein größeres Bevölkerungswachstum übernehmen. Eine grundlegende planerische Voraussetzung hierfür wurde mit der vorgesehenen Festlegung des Kandertals als zukünftige Entwicklungsachse in der Fortschreibung des Regionalplans geschaffen.

Flächenpotenziale Kandertal (Zickenheiner/Kommzept 2017)

Anknüpfend an die im Juli 2015 stattgefundene Kandertalkonferenz wurde das Projekt «Leitbildentwicklung Siedlung, Landschaft und Mobilität im Kandertal» ins Leben gerufen. Eine Arbeitsgemeinschaft der Büros Zickenheiner Architekten und Komm...zept erfasste vom Herbst 2016 bis Herbst 2017 Flächenpotenziale für eine verträgliche und dennoch zukunftsfähige Sied-

lungsentwicklung, um mittelfristig die Realisierung der Regio-S-Bahn im Kandertal zu ermöglichen. Als Ergebnis entstanden erste Übersichten möglicher Innenentwicklungspotenziale sowie Vorschläge für potenzielle Siedlungserweiterungsflächen.

Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach 2016

Der Landkreis Lörrach ist als Aufgabenträger für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV im Kreisgebiet verantwortlich. Im Nahverkehrsplan (NVP) definiert der Landkreis die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots. Wichtige Ziele im Hinblick auf den Raum Kandertal sind:

- Eine an die Nachfrage angepasste Bedienung, auch in schwächer besiedelten Räumen
- Barrierefreiheit im ÖPNV
- Eine besondere Berücksichtigung der touristischen Verkehre auch im Hinblick auf eine verbreitete Einführung der KONUS-Karte in den Gemeinden (kostenfreie Nutzung des ÖPNV für Schwarzwaldurlauber, Kandern und Malsburg-Marzell nehmen teil).

Im NVP 2007 war die Prüfung der Integration der Kandertalbahn in das Regio-S-Bahn-Netz Basel noch als Maßnahme enthalten. Im NVP 2016 wurde dies jedoch nicht wieder aufgegriffen. In der 2020 erfolgenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die Buslinien des Kandertals bezüglich Taktverdichtung oder Fahrplanerweiterung neu diskutiert.

Reaktivierung Kandertalbahn

1983 wurde der Personenverkehr auf der Kandertalbahn wegen zu geringer Nachfrage und zu hohen Defiziten offiziell eingestellt. Heute wird die Strecke als Museumsbahn betrieben und hat einen wichtigen touristischen Wert für die Region. Ideen, die Bahn mittelfristig wieder zu reaktivieren, werden seit längerer Zeit debattiert. 2010 wurde die sogenannte «Rapp-Studie» erarbeitet. In einem Kosten-Nutzen-Modell wurden drei Szenarien bewertet, mit dem Resultat, dass die Kosten aller drei Varianten den generierten Nutzen übersteigen. Seither wurde die Studie und deren Bewertungsverfahren von verschiedenen Seiten kritisiert und es wird gefordert, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis vor dem Hintergrund der erwarteten Siedlungsentwicklung nochmals neu abgeschätzt wird. Aus diesem Grund hat der Kreistag im November 2018 entschieden, 2019 eine Arbeitsgruppe einzusetzen und verschiedene Möglichkeiten der Reaktivierung der Bahn und die Weiterentwicklung des straßenseitigen ÖPNV durch die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts neu zu beleuchten. Einbezogen werden auch Überlegungen zu Einrichtungen der kombinierten Mobilität (Park & Ride, Bike & Ride, Ausbau Radwegnetz etc.).

1.2. Kommunale Planungen

Stand der kommunalen Raumplanung

Die Kommunen des Kandertals organisieren sich in zwei Verwaltungsgemeinschaften. Binzen, Rümplingen, Wittlingen, Schallbach, Fischingen und Eimeldingen bilden den Gemeindeverwaltungsverband (GVV) vorderes Kandertal, wobei die Kommunen Fischingen und Eimeldingen nicht am vorliegenden Raumkonzept beteiligt sind. Der aktuelle Flächennutzungsplan der GVV vorderes Kandertal stammt aus dem Jahr 1998. Eine Fortschreibung ist vorgesehen.

Malsburg-Marzell und die Stadt Kandern bilden die Verwaltungsgemeinschaft (VG) Kandern/Malsburg-Marzell. Die Fortschreibung des aktuellen Flächennutzungsplans (2006) und die parallele Erarbeitung eines Landschaftsplans inklusive einer Umweltprüfung potenzieller Siedlungsflächen wurde am 25.10.2018 vom gemeinsamen Ausschuss der Verwaltungsgemeinschaft beschlossen. Der Auftrag für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans wurde an die Stadtbau Lörrach vergeben. Der Landschaftsplan wird vom Planungsbüro Anne Pohla bearbeitet. Der Planungsprozess für beide Planwerke läuft derzeit.

Innerhalb der jeweiligen Verwaltungsgemeinschaften ist der Austausch der einzelnen Gemeinden untereinander gut entwickelt. Eine überkommunale Abstimmung der angestrebten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung zwischen vorderem und oberem Kandertal ist in Form des vorliegenden Raumkonzeptes neu.

Stadtentwicklungskonzept Kandern 2035

Unter dem Titel «Kandern 2035» hat die Stadt Kandern ein Stadtentwicklungskonzept mit Maßnahmenprogramm erarbeitet. Die Zwischenergebnisse, die im Rahmen einer Klausurtagung des Gemeinderats erarbeitet wurden, liegen in Berichtsform vor. Aus Sicht des Gemeinderats sind folgende Schwerpunkte besonders wichtig:

- Realisierung Tonwerk Areal
- Attraktivierung Radverkehr
- Realisierung S-Bahn-Anbindung (Reaktivierung Kandertalbahn)
- Ausbau Themenwege
- Stärkung Ehrenamt
- Entwicklung Gewerbegebiet

Entwicklungskonzept Rümplingen 2025

Die Gemeinde Rümplingen hat 2009 ein Entwicklungskonzept erarbeitet, in welchem sie längerfristig wünschenswerte und realisierbare kommunale Entwicklungsziele (z.B. Stärkung ÖPNV, Ausbau Radwege und Stärkung Ehrenamt) definiert hat. Ein darin formuliertes Ziel mit

überkommener Wirkung ist die geplante Teilortsumfahrung zur Entlastung der Lörracher Straße und der angrenzenden Wohngebiete. Im November 2018 hat sich der Kreistag für die Variante mit Halbanschluss an der Lörracher Straße entschieden. Als nächstes wird das Planfeststellungsverfahren starten. Die geplante Umfahrung sieht eine schienengleiche Querung der (Museums-)Bahn nördlich des Kreisverkehrs vor.

2. Analyse

2.1. Raum und Landschaft

Das Kandertal liegt als enges Tal zwischen den Hügellketten des Hochschwarzwaldes und geht im südlichen Bereich in das Markgräfler Hügelland über. Die Kander, welche Namensgeber für das Tal und Raumkonzept ist, entspringt nördlich von Malsburg-Marzell und verläuft von dort Talabwärts durch die Gemeinden Kandern, Wittlingen, Rümmingen und Binzen, bevor sie westlich von Eimeldingen in den Rhein mündet. Neben den direkten Anliegergemeinden der Kander (Malsburg-Marzell, Kandern, Wittlingen, Rümmingen und Binzen) beteiligt sich die Kommune Schallbach am vorliegenden Raumkonzept. Die Verteilung der Bodennutzung im Bezugsraum, im Vergleich zur Situation in Baden-Württemberg insgesamt (vgl. Tabelle 1), lässt die ländliche Prägung des Raumes bereits durch den hohen Waldanteil sowie den Anteil landwirtschaftlicher Nutzfläche erkennen.

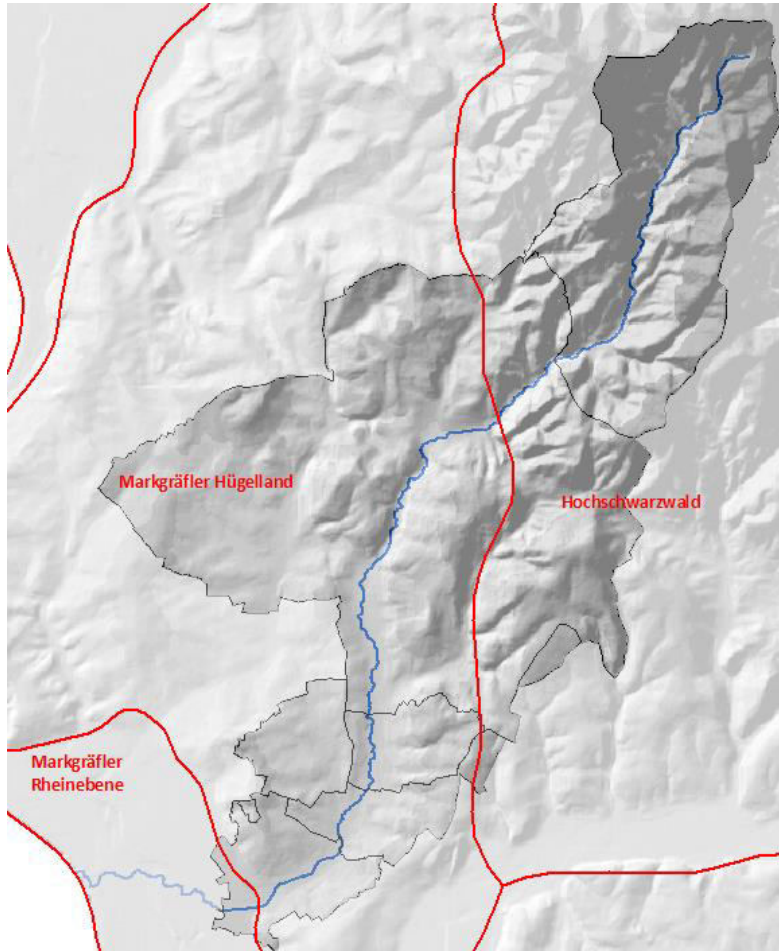
Tabelle 1: Verteilung der Bodennutzungen im Kandertal im Vergleich zur Situation in Baden-Württemberg

Nutzungsart	Anteil an der Bodenfläche		
	Kandertal ha	Kandertal %	landesweit %
Bodenfläche insgesamt	10'588	100.0	100.0
Siedlungsfläche	606	5.7	9.2
Verkehrsfläche	428	4.0	5.5
Landwirtschaftsfläche	3'877	36.6	45.2
Waldfläche	5'551	52.4	37.8
Wasserfläche	52	0.5	1.1
Übrige Nutzungsarten	74	0.7	1.2

Tabelle: HHP, INFRAS. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg online 2017

Das Kandertal zeichnet sich durch eine vielfältige und weitgehend intakte wirkende Landschaft aus. Das tief eingeschnittene Tal der Kander ist topographisch prägendes Element des Raumes. Die naturräumliche Gliederung in Hochschwarzwald (Norden) und Markgräfler Hügelland (Süden, vgl. Abbildung 6) lässt sich am Charakter der vorhandenen Landschaften gut ablesen.

Abbildung 6: Naturräumliche Gliederung Kandertal



Grafik: HHP, INFRAS. Quelle: RIPS-Daten zur Naturräumlichen Gliederung in Baden-Württemberg. LUBW.

Hochschwarzwald

Der nördliche Bereich des Kandertals ist dem Naturraum des Hochschwarzwaldes zuzuordnen. Er ist durch eine erhebliche Reliefenergie gekennzeichnet und fällt von Nordosten nach Südwesten ab, bis er sich östlich von Kandern zum Markgräfler Hügelland öffnet. Das Tal der Kander schneidet sich tief in den regional vorherrschenden Malsburger-Granit ein. Die steilen Hänge sind zum Teil bis ins Tal hinab bewaldet. Generell zeichnet sich der gesamte Norden des Kandertals durch einen erheblichen Waldanteil aus, der in vielen Teilen als Misch- oder Laubwald besonders strukturreich ist. Die Siedlungskörper von Malsburg, Höfe und Marzell liegen im Tal der Kander, die verbleibenden Teilorte schmiegen sich an die steilen Hänge. Im Umfeld der sehr ländlich geprägten Siedlungen (vgl. Kapitel 2.3) wird der Wald von Grünlandnutzung und einzelnen Streuobstwiesen unterbrochen. Der reizvolle Wechsel aus Wald und Offenland-

bereichen ist kennzeichnend für den Hochschwarzwald. Kleinräumig raumprägend sind die Granitsteinbrüche in Malsburg-Marzell. Der Malsburger Granit ist weit über die Gemeindegrenzen hinweg bekannt.

Markgräfler Hügelland

Das Markgräfler Hügelland erstreckt sich im Projektgebiet von Kandern bis Binzen und geht südlich von Binzen in die Markgräfler Rheinebene über. Es ist gekennzeichnet durch einen stark hügeligen, offenlanddominierten Charakter. Der Übergang zum Hochschwarzwald im Bereich von Kandern und Riedlingen ist noch von einem vergleichsweise hohen Wald- und Grünlandanteil geprägt, südlich davon werden die Offenlandbereiche jedoch überwiegend ackerbaulich genutzt. An den Hanglagen um Tannenkirch, Holzen, Wollbach und Binzen sind Weinberge prägend für das Landschaftsbild und im Bereich der Markgräfler Siedlungsgebiete kennzeichnet häufig ein Streuobstgürtel den Übergang zur offenen Landschaft. Die Blickbeziehungen zu den Höhenlagen des Schwarzwaldes (insbesondere des Blauen) sowie von den hangbestandenen Weinbergen ins Tal sind besonders reizvoll und tragen entscheidend zur Schönheit des Landschaftsraumes bei.

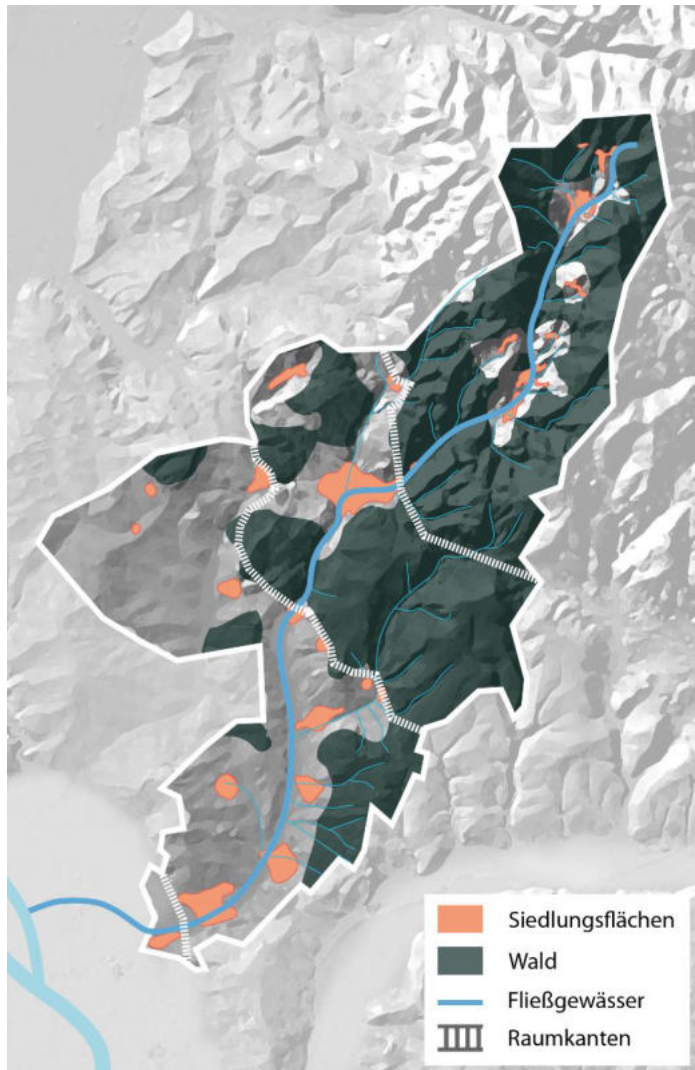
Raumkanten

Im Gebiet des Kandertals lassen sich gut wahrnehmbar drei Raumkanten identifizieren (vgl. Abbildung 7). Nordöstlich von Kandern öffnet sich das zuvor tief in den Malsburger-Granit eingeschnittene Kandertal hin zu einem weiten Talkessel, in dem die Stadt Kandern liegt.

Der klare landschaftliche Übergang zum Markgräfler Hügelland befindet sich jedoch einige Kilometer südlich von Kandern und ist an einer deutlichen Hangkante erkennbar, die fast durchgehend bewaldet ist. Der naturräumliche Wechsel in diesem Bereich ist insbesondere durch den plötzlichen Wechsel von walddominierter Schwarzwaldlandschaft zu einer landwirtschaftlich dominierten, offenen Hügellandschaft erkennbar.

Im Bereich des Gewerbeparks Binzen, grenzt eine dritte, weinbestandene Raumkante das Kandertal von der im Süden anschließenden Rheinebene ab.

Abbildung 7: Raumkanten im Kandertal (schraffiert dargestellt)



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: eigene Darstellung

Landschaftsrahmenplan Hochrhein-Bodensee (2007): Landschaft, Kulturdenkmale, Klima und Biotopverbund

Der Landschaftsrahmenplan der Region Hochrhein-Bodensee 2007 stellt die wesentlichen zu schützenden und zu entwickelnden Werte von Natur und Landschaft heraus. Für die Entwicklung des zukünftigen Regionalplans Hochrhein-Bodensee wurden Teilaspekte des Landschaftsrahmenplans aktualisiert:

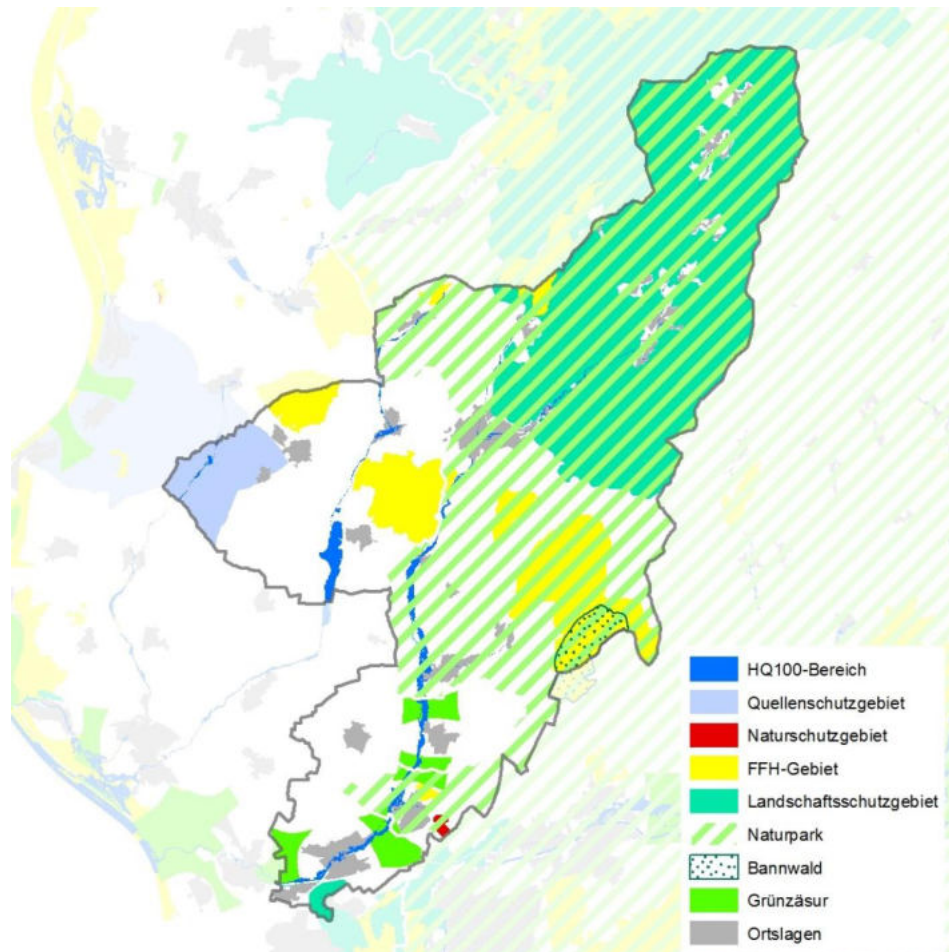
- Die Analyse der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft mit ihren Elementen und Belastungen zeigt insbesondere für das obere Kandertal sehr hochwertige Landschaften, während die Teillandschaften des vorderen Kandertals im Vergleich dazu z.T. durch Störungen geprägt sind und deshalb nur geringe bis mittlere Bewertungen erhalten haben.
- Die regional bedeutsamen Kulturdenkmale und Kulturlandschaften werden derzeit vom Landesdenkmalamt erfasst. Zwischenergebnisse liegen bisher nicht vor.
- Bei den klimatischen Luftaustauschprozessen sind insbesondere die Kaltluftvolumenströme in den Talräumen nennenswert. Besonders Kandern, aber auch Siedlungsbereiche in Wollbach und in Rümmingen, profitieren von diesen Luftaustauschprozessen.
- Der Klimawandel führt schrittweise zu Veränderungen von Flora und Fauna, sowie der Landnutzung und kann auch Gefährdungen wie Hochwasser, ausgeprägte Bodenerosion und Überflutungen bei Starkregenereignissen oder Engpässe bei der Trinkwasserversorgung zur Folge haben. Auf der anderen Seite bietet der Klimawandel in einzelnen Bereichen jedoch auch Chancen wie bspw. den Anbau wärmeliebender Kulturarten in der Landnutzung.
- Der Biotopverbund der Region stellt Schwerpunktbereiche für die Biodiversität und die Vernetzung von regional bedeutsamen Lebensräumen gefährdeter Tierarten heraus. Im Kandertal sind insbesondere die Vernetzungsstruktur der feuchten Lebensräume entlang der Kander, die extensiv genutzten Mindestfluren im Talraum sowie überregional und regional bedeutsame Wildtierkorridore und Waldgebiete herauszustellen. Eine internationale Bedeutung kommt dem von West nach Ost verlaufenden Wildtierkorridor „Röttler Wald/Kandern – Eichwald/Welmlingen“ zu. Dieser streift das Kandertal im Bereich zwischen Kandern und Holzen und verläuft von dort außerhalb des Plangebietes weiter zum Rhein. Er sichert die Durchlässigkeit der Landschaft von Frankreich kommend in den Schwarzwald. Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Teilorte Malsburg-Marzells sowie um Kandern und Wollbach regionale Schwerpunktbereiche des strukturreichen Offenlandes (Streuobstwiesen, Grünland mittlerer Standorte).
- Die Erhaltung und Entwicklung der Durchlässigkeit der Landschaft zwischen Wittlingen und Rümmingen sowie Rümmingen und Binzen für den Biotopverbund sind wichtige Ziele des Landschaftsrahmenplans. Darüber hinaus werden Nutzungsanforderungen an die Landwirtschaft im Markgräfler Hügelland und im vorderen Kandertal für eine bessere Berücksichtigung von Umweltbelangen gestellt. Hierbei soll dem Erhalt und der Ausweitung der extensiven Grünland- und Streuobstwiesennutzung sowie einer Verminderung des Biozid-Einsatzes ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz

Bedeutende Werte von Natur, Landschaft und Umwelt wurden mittels Schutzgebietsausweisungen sowie durch regionalplanerische Vorranggebietsausweisungen unter Schutz gestellt. In diesen Bereichen gelten Restriktionen einer Nutzung. Folgende Schutzgebietsausweisungen sowie regionalplanerische Vorgaben sind für das Kandertal besonders herauszustellen:

- **Großräumiger Landschaftsschutz des oberen Kandertals (LSG Blauen):** das über Jahrhunderte entstandene Mosaik aus Mischwaldgesellschaften und Grünlandnutzung ist erklärter Schutzgegenstand des Landschaftsschutzgebiets.
- Die Gemeinden Rümplingen, Kandern und Malsburg-Marzell liegen im Bereich des **Naturparks Südschwarzwald**. Zentrale Aufgabe des Naturparks ist die Erhaltung der Kultur- und Naturlandschaft der Region des südlichen Schwarzwalds und ihre nachhaltige Weiterentwicklung.
- **Lebensräume des europäischen Lebensraumverbundes Natura 2000**, die sich von West nach Ost über das Markgräfler Hügelland und die Schwarzwaldhänge zum Bannwald Röttlerwald ziehen: Für diese Kulturlandschaft mit Magerrasen, Mähwiesen, Bachtälern und verschiedenen Waldgesellschaften (Flaumeichenwälder/naturnahe Buchenwälder), Hecken und Höhlen gilt ein Erhaltungsgebot und Verschlechterungsverbot. Die Landschaft stellt einen hervorragenden Lebensraum für zahlreiche FFH-Arten, insbesondere auch Fledermäuse, dar.
- Insbesondere in Malsburg-Marzell, jedoch auch in allen anderen Gemeinden werden Quellen zur Trinkwassergewinnung genutzt, weshalb entsprechende **Wasserschutzgebiete** zum Schutze des Trinkwassers ausgewiesen sind. Hinzuweisen ist auf Gefährdungen durch die Folgen des Klimawandels wie bspw. eine Reduzierung der Schüttmengen.
- Der **Hochwasserschutz** an den Bächen und Flüssen, insbesondere entlang der Kander, stellt vor allem im vorderen Kandertal ein wichtiges Hemmnis der Siedlungsentwicklung in diesen Bereichen dar. Im Hinblick auf den Klimawandel gewinnen ausreichend dimensionierte Überflutungsbereiche an Bedeutung.
- Die freie Landschaft zwischen den Siedlungsgebieten im vorderen Kandertal (Binzen bis Wollbach) wurde in den letzten Jahren durch anhaltende Siedlungs- und Infrastrukturentwicklungen zunehmend reduziert. Um einem Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete vorzubeugen und die Ortsidentitäten zu wahren, enthält der Regionalplan in diesen Bereichen **Grünzäsuren**.

Abbildung 8: Schutzgebiete und Grünzäsuren im Kandertal



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: RIPS-Daten LUBW

Erholung

Die landschaftlichen Qualitäten des Kandertals sind entscheidendes Kapital der Kommunen. Der Bereich des Hochschwarzwaldes besitzt auch für den Tourismus eine gewisse Anziehungskraft, wohingegen die Landschaften des Markgräfler Hügellandes überwiegend für die Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Bewohner des Einzugsgebietes Lörrach-Weil am Rhein-Basel genutzt werden. Für die Gemeinden besitzen insbesondere die am Siedlungsrand liegenden Sportflächen eine besondere Bedeutung für die Naherholung. Darüber hinaus bestehen nur wenige öffentliche lokale Freiräume (bspw. Parkanlagen, Spielplätze, etc.), was jedoch aufgrund der ländlichen Prägung der Gemeinden und der kurzen Wege in die freie Landschaft keinen Nachteil darstellt. Die Kander ist trotz ihrer zentralen Lage wenig wahrnehmbar und erlebbar (Ufergehölze, wenig Verweilräume). Mit dem Aussichtsturm auf dem Blauen (Schnittpunkt der Gemarkungen Schliengen und Malsburg-Marzell) verfügt das Kandertal über

einen Freiraum von regionaler Bedeutung. Auch mehrere überregional bedeutsame Fernwander- und Radwanderwege queren das Kandertal. Zu nennen sind hier neben dem Westweg (Pforzheim-Basel), dem Markgräfler Wüwegli (Freiburg-Weil a.R.), dem Himmelreich-Jakobusweg (Hüfingen-Weil a.R.) und dem Interregio-Rundwanderweg, die Radfernwege Markgräfler-Radwanderweg (Freiburg-Weil a.R.), Dreiland-Radweg (Mulhouse-Zuzgen) und der Schwarzwald-Radweg (Karlsruhe-Lörrach).

Zusammenfassende Darstellung Raum und Landschaft

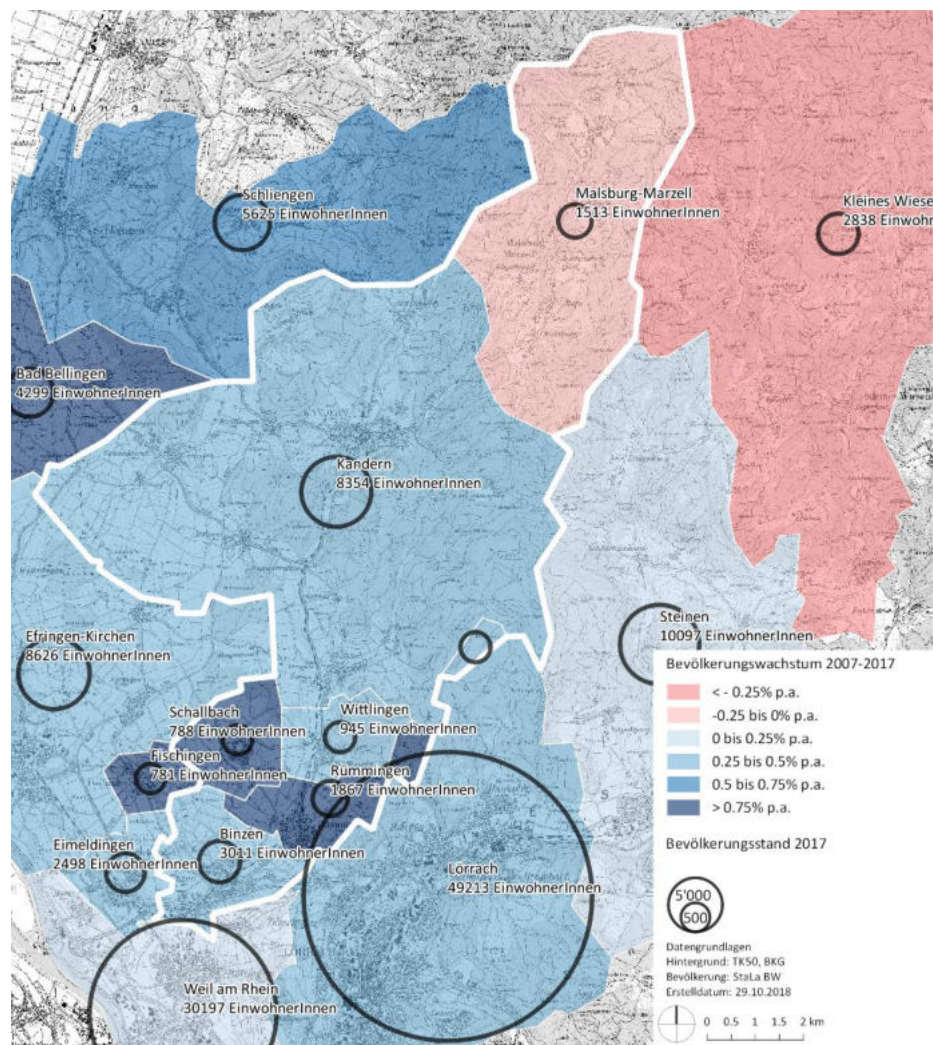
- Zweiteilung des Landschaftsraumes:
 - Nordosten: Schwarzwaldlandschaft geprägt von Wald- und Grünlandnutzung
 - Südwesten: acker- und weinbaulich genutzte Landschaft des Markgräfler Hügellandes
- Gesamtheitlich hohe landschaftliche Qualitäten des Kandertals (Kapital der Kommunen)
- Kander als wichtige Achse im Biotopverbund
- Veränderungen und Gefährdungen der Lebensräume, der Biodiversität und des Wasserhaushaltes durch den Klimawandel werden zur Herausforderung
- Erholungsnutzung:
 - Hochschwarzwald: Naherholung und Tourismus; Blauen-Aussichtsturm als regional bedeutsamer Anziehungspunkt im Kandertal
 - Markgräfler Hügelland: Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Bewohner des Einzugsgebietes Lörrach-Weil am Rhein-Basel
 - Sportflächen an den Siedlungsändern besitzen eine hohe Bedeutung für Naherholung
 - Fließgewässerlauf der Kander wenig wahrnehmbar und erlebbar für Erholungssuchende
 - Zunehmende Überprägung der freien Landschaften im vorderen Kandertal durch Siedlungs- und Infrastrukturvorhaben
 - Mehrere überregional bedeutsame Fernwander- und Fernradwege

2.2. Bevölkerung und Wirtschaft

Bevölkerungsentwicklung

Ende 2017 zählte die Bevölkerung im Kandertal knapp 16'500 Personen. Mit rund 8'300 Einwohnerinnen und Einwohner ist die Stadt Kanderne die bevölkerungsreichste Gemeinde. Schallbach ist mit knapp 800 Einwohnerinnen und Einwohner die kleinste Gemeinde. Verglichen mit den angrenzenden Gemeinden sind das vordere Kandertal und Kanderne in den letzten zehn Jahren durchschnittlich gewachsen. Im oberen Kandertal hebt sich die Gemeinde Malsburg-Marzell am stärksten von dieser Entwicklung ab und verzeichnet in der Vergangenheit gar einen leichten Rückgang des Bevölkerungswachstums.

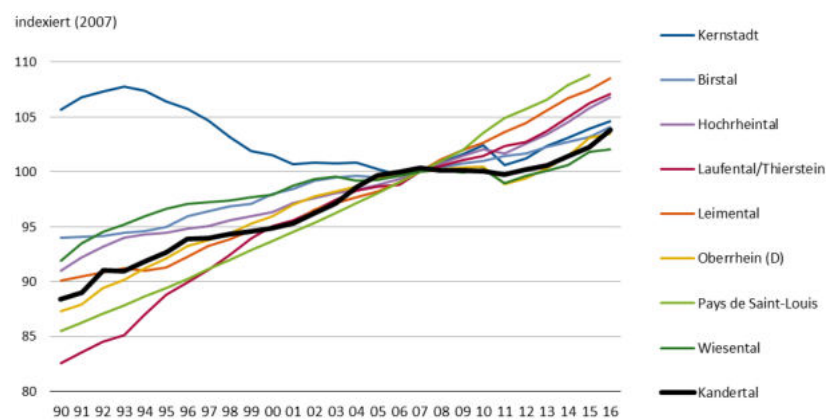
Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2017



Grafik HHP, INFRAS

Das größte Wachstum verzeichnen die Gemeinden Rümplingen und Schallbach, gefolgt von Binzen, Kandern und Wittlingen. Tendenziell haben sich die Gemeinden näher am Agglomerationszentrum und Weil/Lörrach dynamischer entwickelt. Im Vergleich zu anderen Korridoren der Agglomeration Basel ist die Bevölkerungszahl des Kandertals vor 2007 durchschnittlich gewachsen. Ab 2007 gehört das Kandertal hingegen zu den weniger dynamischen Korridoren (vgl. Abbildung 10). Seit 2013 ist wieder ein Anstieg in der Wachstumsdynamik zu beobachten.

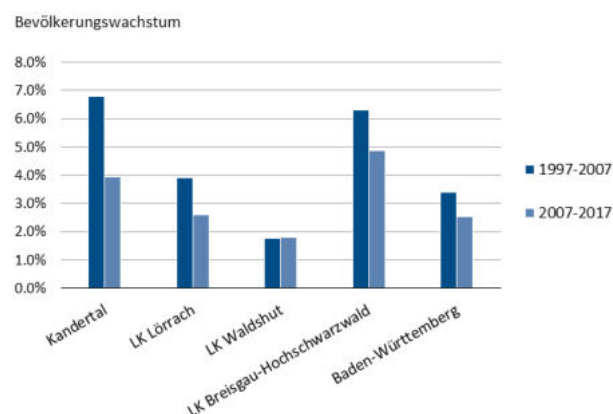
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Korridore der Agglomeration Basel



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: BFS STATPOP, INSEE, StaLa BW

Im Vergleich zum gesamten Landkreis Lörrach und zum Land Baden-Württemberg zeigt das Kandertal eine stärkere Bevölkerungsentwicklung, was sich mit der direkten Nachbarschaft zum Agglomerationszentrum der Agglo Basel und Weil/Lörrach erklären lässt (vgl. Abbildung 11). Auch hier zeigt sich ein höheres Wachstum im ersten Jahrzehnt (1997-2007) im Vergleich zum zweiten Jahrzehnt (2007-2017).

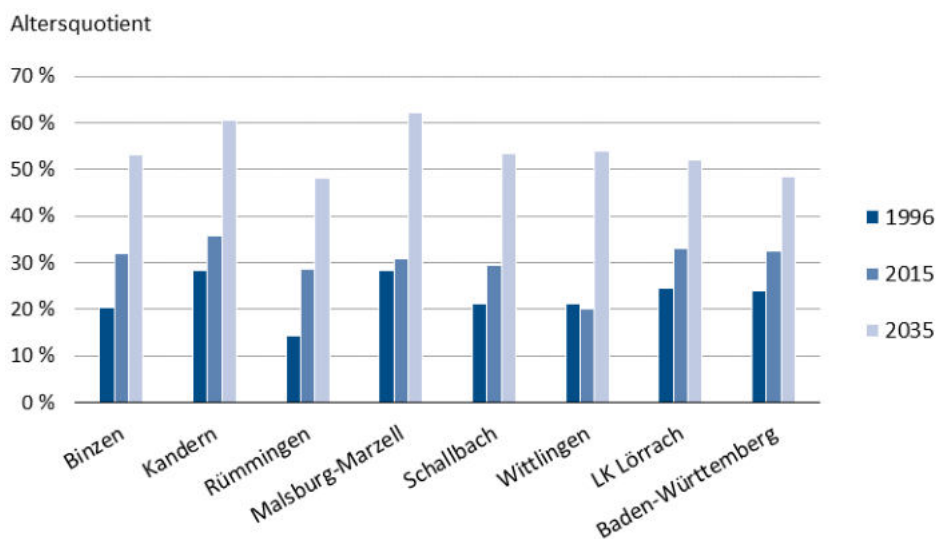
Abbildung 11: Bevölkerungswachstum im Vergleich zu anderen Landkreisen 1996 - 2016



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

Der generelle demografische Wandel, sprich die Alterung der Gesellschaft, ist auch in den Gemeinden des Kandertals zu beobachten und wird sich gemäß Voraussrechnung bis 2035 noch beschleunigen (vgl. Abbildung 12). Der Altersquotient¹ einiger Gemeinden wird sich gegenüber 2015 verdoppeln und voraussichtlich bis 2035 bei allen Gemeinden auf 48 bis 62% ansteigen. Besonders Kanderndorf und Malsburg-Marzell werden gemäß diesen Prognosen einen im Landesvergleich überdurchschnittlich hohen Altersquotienten aufweisen. Auch im Vergleich mit der Schweiz sind die Zahlen hoch. Im Referenzszenario geht das Bundesamt für Statistik von einem schweizweiten Altersquotienten bis 2035 von knapp 44% aus. Mit dem beschriebenen demografischen Wandel steigen die Anforderungen an altersgerechte Infrastruktur, Gesundheitswesen und altersgerechte Mobilitäts-, und Wohnformen.

Abbildung 12: Entwicklung Altersquotient



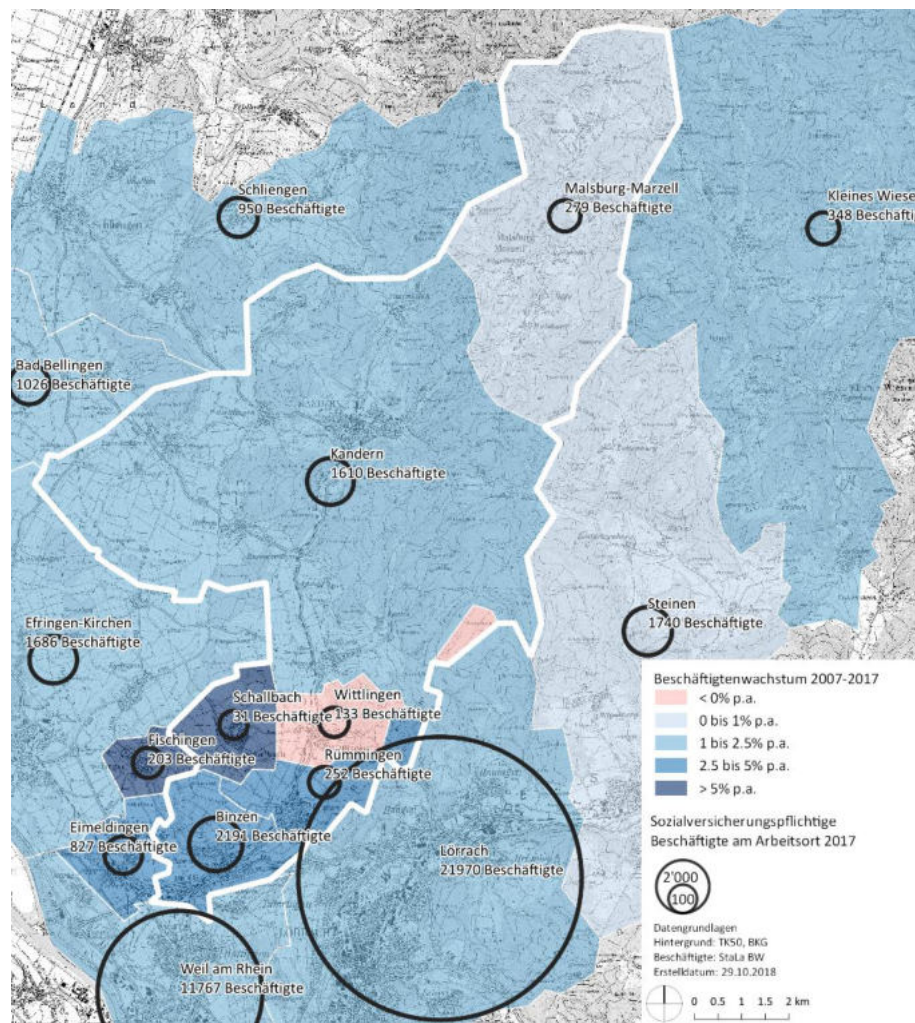
Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

¹ Verhältnis der über 65-Jährigen zur Altersklasse der 20- bis 64-Jährigen.

Beschäftigtenentwicklung

Die Gemeinden des Kandertals weisen 2017 rund 4'500 Arbeitsplätze auf (sozialversicherungs-pflichtige Beschäftigte am Arbeitsort). Binzen verfügt über rund 2'200 und Kandern über gut 1'600 Arbeitsplätze. Die restlichen 700 Arbeitsplätze verteilen sich auf die übrigen vier Gemeinden (vgl. Abbildung 13). Die Arbeitsplätze der Gemeinden haben zwischen 2007 und 2017 um insgesamt gut 30% zugenommen. Das absolute Wachstum fand hauptsächlich in den zwei Gemeinden Binzen und Kandern statt. Im Vergleich zu den angrenzenden Gemeinden Lörrach und Weil sowie im Vergleich zur Stadt Basel sind die Arbeitsplatzzahlen im Kandertal sehr überschaubar.

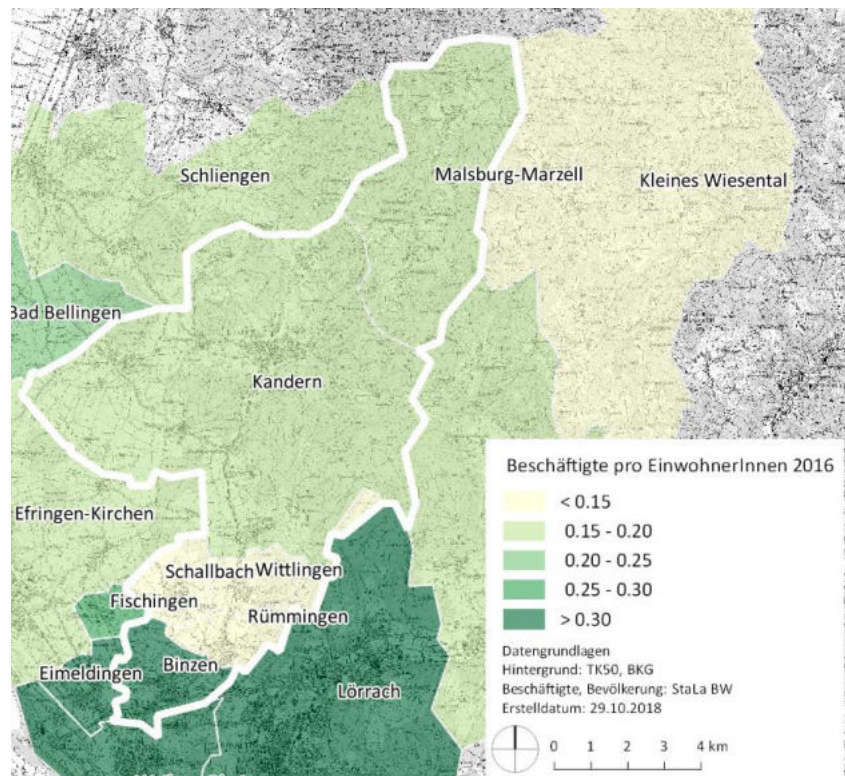
Abbildung 13: Beschäftigtenentwicklung 2007-2017



Grafik HHP, INFRAS

Das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen (sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort) und Bevölkerung zeigt, dass das Kandertal insgesamt deutlich mehr Wohn- als Arbeitsort ist (vgl. Abbildung 14). Besonders die Gemeinden Schallbach, Wittlingen und Rümmlingen weisen im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungszahl eine sehr geringe Anzahl an Arbeitsplätzen auf. Binzen verfügt mit seinem großen Gewerbegebiet und den zahlreichen Versorgungseinrichtungen im Ortskern über mehr als 0.3 Arbeitsplätze pro Einwohnerin und Einwohner und liegt damit am nächsten an den Werten von Lörrach und Weil.

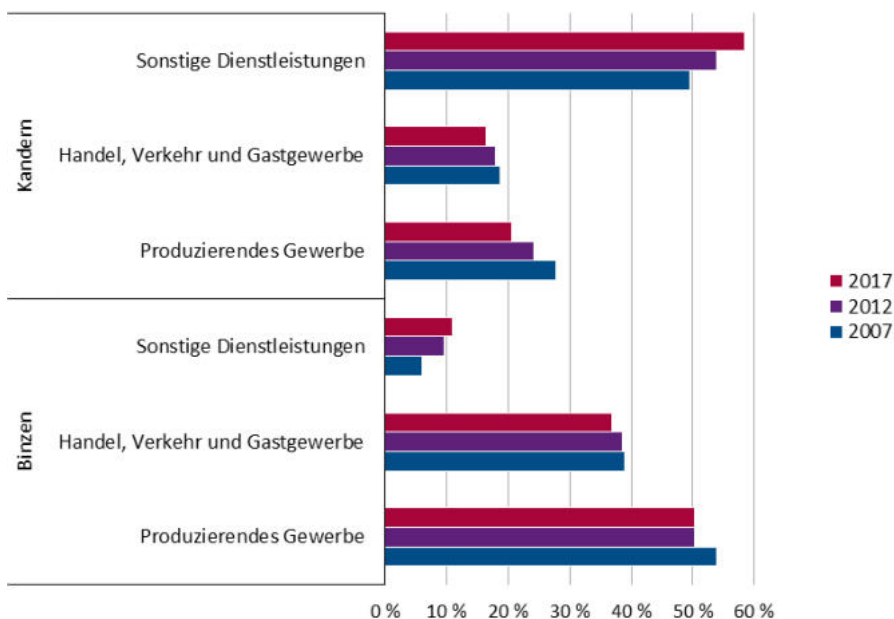
Abbildung 14: Verhältnis Beschäftigte pro EinwohnerInnen 2017



Grafik HHP, INFRAS.

Abbildung 15 ordnet die Arbeitsplätze der Gemeinden Kandern und Binzen drei Wirtschaftsbereichen zu. In Binzen zeigt sich das vorhandene, große Gewerbegebiet in den hohen Anteilen des produzierenden Gewerbes und des (Einzel-)Handels. In Kandern zeigt sich in den letzten 10 Jahren eine starke Entwicklung weg von gewerblichen Betrieben hin zu Dienstleistungen.

Abbildung 15: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen



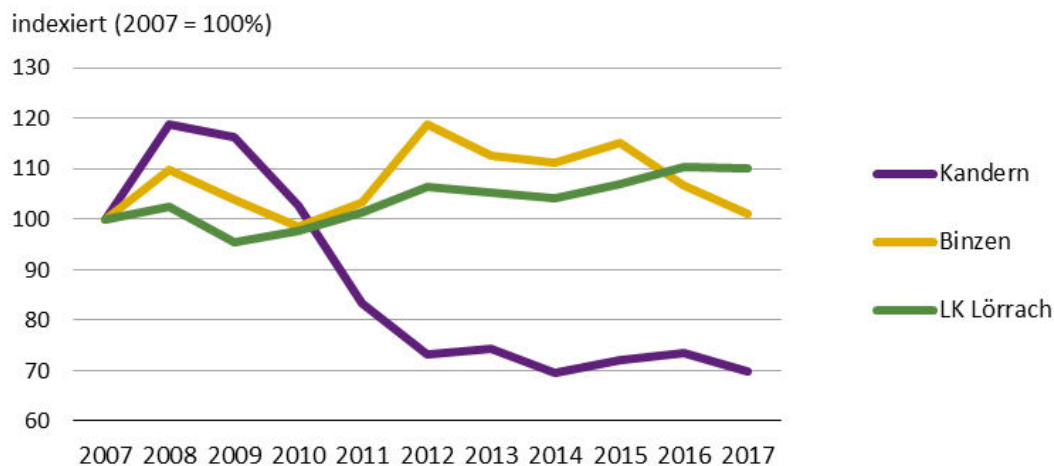
Die Gemeinden Malsburg-Marzell, Rümmingen, Wittlingen und Schallbach sind aufgrund der geringen Beschäftigtenzahlen nicht vollständig in der Statistik abgebildet und werden deshalb nicht in der Abbildung dargestellt.

Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

2016 bewirtschaften gemäß statistischem Landesamt Baden-Württemberg (StaLa BW) 135 landwirtschaftliche Betriebe das Kulturland im Kandertal. 1999 waren es noch 183 Betriebe, was einem Rückgang von rund 26% entspricht. Der Anteil Haupterwerbsbetriebe ist besonders stark gesunken, 2010 betrug er weniger als einen Drittel der Betriebe. Die bewirtschaftete Fläche von rund 3'300 ha ist über denselben Zeitraum jedoch konstant geblieben. Im Kandertal wird hauptsächlich Ackerbau, Futterbau, Pflanzenbau und Dauerkultur betrieben.

Der Tourismus im Kandertal spielt heute keine besonders große Rolle. Die Stadt Kandern zählt 2017 sechs Hotellerie-Betriebe und die Gemeinde Binzen drei. Die Anzahl der Übernachtungen ist in Kandern rückläufig, in Binzen ist sie über die letzten zehn Jahre konstant geblieben (vgl. Abbildung 16). Die Stadt Kandern hat in den 80er und 90er Jahren ein starkes Wachstum mit bis zu 44'000 Übernachtungen jährlich erlebt. Klinikübernachtungen wurden im gesamten Schwarzwald zum stärksten Beherbergungsbereich und die Wiedervereinigung bescherte 1991 ein danach nicht wieder erreichtes Rekordergebnis (Schwarzwald Tourismus, 2006). Ab Mitte 90er sorgte die Gesundheitsreform für einen starken Rückgang der Übernachtungszahlen. 2017 weist die Stadt Kandern noch knapp 17'000 Übernachtungen auf.

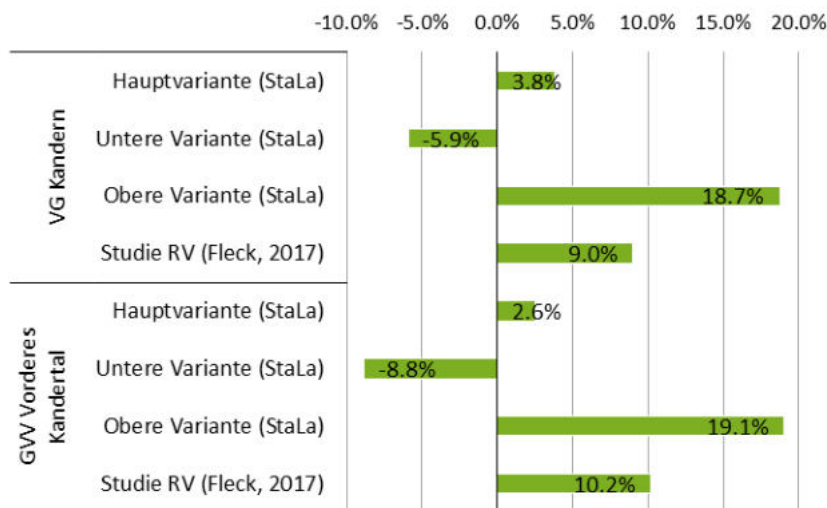
Abbildung 16: Übernachtungen im Reiseverkehr



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

Bevölkerungsprognosen

Abbildung 16 zeigt unterschiedliche Prognosen für die Verbandsgemeinde (VG) Kandern (Kandern, Malsburg-Marzell) und den Gemeindeverwaltungsverband (GVV) vorderes Kandertal (Binzen, Rümmingen, Schallbach, Wittlingen, Eimeldingen, Fischingen) im Vergleich. StaLa BW unterscheidet zwischen einer Hauptvariante, einer unteren Variante, die von deutlich weniger Wanderungsgewinnen ausgeht, und einer oberen Variante, bei der die Wanderungsgewinne höher angesetzt werden. Dass bei der Hauptvariante die VG Kandern ein stärkeres Wachstum aufweist als der GVV vorderes Kandertal, hat damit zu tun, dass die Stadt Kandern mit Abstand die größte Bevölkerungszahl aufweist und deren prognostiziertes Wachstum auch in Zukunft stark ansteigen wird.

Abbildung 17: Bevölkerungsprognosen 2015-2035

VG Kandern: Kandern, Malsburg-Marzell

GVV vorderes Kandertal: Binzen, Rümmingen, Schallbach, Wittlingen, Eimeldingen, Fischingen

Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW; Fleck, 2017

In diesen Vorausrechnungen sind die Auswirkungen der Entwicklungen in den benachbarten Kantonen der Schweiz nicht berücksichtigt. Die wirtschaftliche Entwicklung im Agglomerationszentrum der Agglo Basel führt zu erhöhtem Siedlungsdruck in der gesamten Agglomeration. Um dies mit zu berücksichtigen, hat der Regionalverband Hochrhein-Bodensee eine Studie in Auftrag gegeben (Fleck, 2017). Die Bevölkerungsprognose dieser Studie für die VG Kandern und den GVV vorderes Kandertal liegt zwischen der Hauptvariante und der oberen Variante des StaLa WB. Umgerechnet auf die sechs Gemeinden des Raumkonzepts Kandertal ergeben sich Wachstumsprognosen gemäß Tabelle 2.

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose für die sechs Gemeinden des Raumkonzepts Kandertal (gerundet)

	2015	2035	Wachstum absolut	Wachstum relativ	Wachstum relativ pro Jahr
Hauptvariante (StaLa)	16'200	16'800	600	4.1%	0.2%
Untere Variante (StaLa)	16'200	15'300	-900	-5.1%	-0.3%
Obere Variante (StaLa)	16'200	19'300	3'100	19.4%	0.9%
Studie RV (Fleck, 2017)	16'200	17'700	1'500	9.4%	0.5%

Tabelle HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

Auch hier liegt die Studie des Regionalverbands zwischen der Hauptvariante des StaLa BW und deren oberen Variante. Aufgrund der direkten Nachbarschaft des Kandertals zur Agglomeration Basel und den damit einhergehenden funktionalräumlichen Verflechtungen wird für die Referenzentwicklung des Raumkonzepts Kandertal auf die Prognose der Fleck-Studie abgestützt. Die Prognose der Fleck-Studie mit einem jährlichen Wachstum von 0.5% liegt im Bereich der Entwicklung der letzten zehn Jahre, so sind Kandern, Wittlingen und Binzen jährlich um 0,25 bis 0,5% gewachsen und Schallbach und Rümmingen um mehr als 0,75% (vgl. Abbildung 9 weiter oben). Zwischen 2015 und 2035 wird daher mit einem Wachstum von rund 1'500 Einwohnerinnen und Einwohnern gerechnet. Ende 2017 liegt die Bevölkerungszahl bei rund 16'500, womit sich bis 2035 ein Wachstum von rund 1'200 Einwohnerinnen und Einwohnern ergibt. Bei den Arbeitsplätzen wird mit einem geringeren Wachstum gerechnet, als in der Vergangenheit, weil die größeren Gewerbeflächen inzwischen alle entwickelt wurden und nach heutigem Stand keine neuen Gewerbeflächen geplant sind.

Zusammenfassende Darstellung Bevölkerung und Wirtschaft

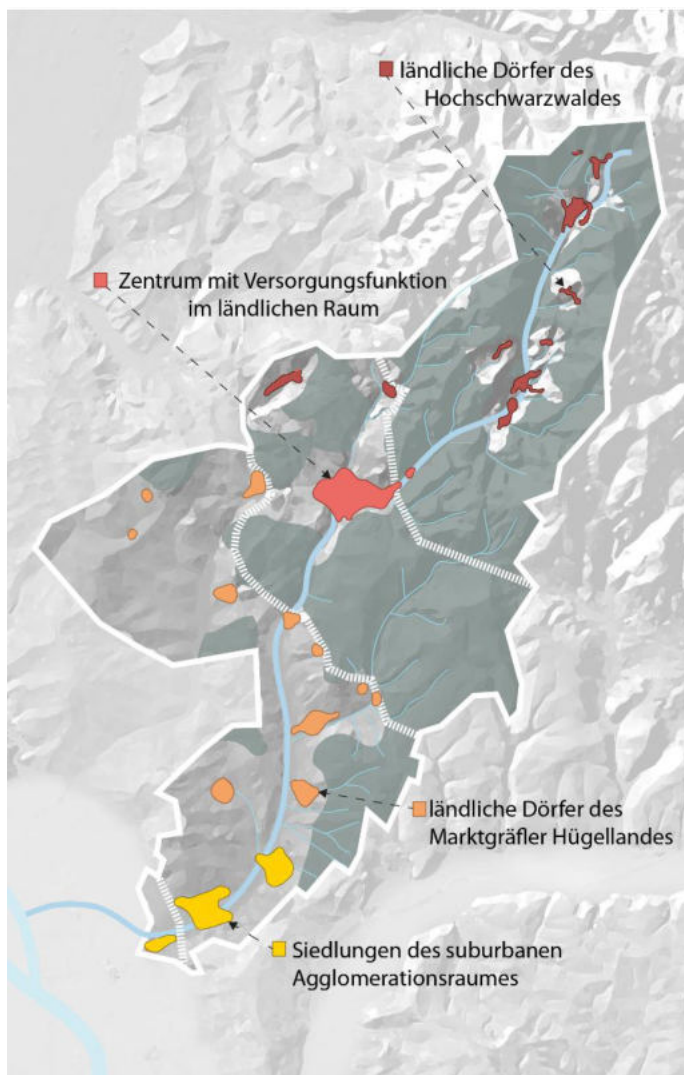
- Bevölkerung:
 - Im Vergleich zum LK Lörrach und zum Land BW überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum, besonders im vorderen Kandertal
 - Hohe Dynamik aufgrund der direkten Nachbarschaft zu den Städten Weil und Lörrach und zum Agglomerationszentrum der Agglo Basel
 - Überdurchschnittlich starker demografischer Wandel (Alterung der Gesellschaft)
- Arbeitsplätze:
 - Arbeitsplätze innerhalb des Kandertals konzentrieren sich auf Binzen und die Stadt Kandern
 - Starkes Wachstum in der Vergangenheit, Gewerbegebiete haben heute aber kaum mehr zusätzliches Entwicklungspotenzial
 - Kandertal insgesamt deutlich mehr Wohn- als Arbeitsstandort; starke Pendlerbeziehungen nach Lörrach, Weil a.R. und Basel
 - Rückläufige Zahlen bei den landwirtschaftlichen Betrieben, insbesondere bei den Haupterwerbsbetrieben
 - Rückläufige Übernachtungszahlen bei den Hotellerie-Betrieben
- Bevölkerungsprognose: Rund 1'200-2800 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner zwischen 2017 und 2035

2.3. Siedlung

Allgemeine Siedlungsstruktur

Die Siedlungsbereiche des Kandertals lassen sich vier verschiedenen Typen zuordnen (vgl. Abbildung 18):

Abbildung 18: Siedlungsstruktur Kandertal



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: eigene Darstellung

1) Ländliche Dörfer des Hochschwarzwaldes: Die Siedlungen des Hochschwarzwaldes sind sehr ländlich geprägt und gekennzeichnet durch eine geringe Besiedlungsdichte, viele Einfamilienhäuser, Hofstellen und kleine Mehrfamilienhäuser. Die Ortsteile Malsburg, Höfe und Marzell

sind typische Straßendörfer und erstrecken sich in der Talsohle der Kander entlang der Kreisstraße 6350. Ein klar abgegrenzter Ortskern ist nicht erkennbar. Auch die an den Hängen gelegenen Ortsteile Vogelbach, Lütschenbach, Kaltenbach und Käsacker konzentrieren sich entlang der Verkehrswege und besitzen keine klar abgrenzbaren Ortskerne. Eine Besonderheit ist die Kandertal-Rehaklinik. Sie liegt am Talschluss des Kandertals und bildet mit ihrem teilweise historischen jedoch immer mehrstöckigen Gebäudebestand eine Ausnahme im Siedlungscharakter des Hochschwarzwaldes.

2) Zentrum mit Versorgungsfunktion im ländlichen Raum: Die Kleinstadt Kandern liegt im Übergangsbereich vom Hochschwarzwald zum Markgräfler Hügelland und unterscheidet sich in ihrem Siedlungscharakter stark von den umliegenden Kommunen und den Kanderner Ortsteilen. Als Zentrum mit wichtiger Versorgungsfunktion im ländlichen Raum ist sie nicht nur durch eine größere Fläche und höhere Besiedlungsdichte gekennzeichnet, sondern das Siedlungsbild wird auch durch Mehrfamilienhäuser sowie vom Schornstein der Kandern Feuerfest GmbH dominiert. Besonders herauszustellen ist der intakte Ortskern mit historischem Gebäudebestand und wichtiger Versorgungs- sowie Begegnungsfunktion (Märkte, Veranstaltungen etc.). Die Kander im Siedlungsbereich ist kanalisiert und nicht direkt zugänglich, es verläuft jedoch abschnittsweise ein Fußweg entlang des Gewässers. Mehrere kleinere Gewerbegebiete verteilen sich auf das Siedlungsgebiet. Sie unterstützen die Versorgungsfunktion des Kleinzentrums, sind jedoch nicht prägend für das Siedlungsbild.

3) Ländliche Dörfer des Markgräfler Hügellandes: Die Siedlungsbereiche des Markgräfler Hügellandes, zu denen auch die eingemeindeten Ortsteile der Stadt Kandern zählen, besitzen einen sehr ländlichen Charakter. Ihre Bebauungsstruktur ist relativ homogen. Das Siedlungsbild wird geprägt von einer aufgelockerten Einfamilienhausbebauung und historischen Landwirtschaftsgebäuden, häufig mit den für Weinbaugebiete typischen Rundtoren. Die Dorfkerne sind mehrheitlich mit der übrigen Siedlungsstruktur verwoben und teilweise nur an der Kirche erkennbar. Meist haben sie wenig Bedeutung im öffentlichen Leben und für die Versorgung. Kleine Gewerbegebiete (soweit vorhanden) liegen immer am Siedlungsrand und sind gut in das Ortsbild integriert. Die Kommunen sind, sowie alle Bereiche des Kandertals, beliebte Pendlergemeinden in unmittelbarer Nähe zu den Beschäftigungszentren Lörrach, Weil am Rhein und Basel, in denen sich der Traum vom eigenen Einfamilienhaus noch verwirklichen lässt. Die abendliche Ruhe und der ländliche Charakter werden geschätzt.

4) Siedlungen des suburbanen Agglomerationsraumes: In den Gemeinden Rümplingen und Binzen ist die räumliche Nähe zu den Arbeitsplatzgebieten Lörrach, Weil am Rhein und Basel

sowie zur überregional bedeutsamen Verkehrsachse der A 98 deutlich durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen spürbar. Ebenso wie bei den anderen Gemeinden des Kandertals, ist das Siedlungsgebiet jedoch vom Wohnen geprägt. In den Ortskernen sowie entlang der Verkehrsachsen befinden sich kleinere Mehrfamilienhäuser sowie historische landwirtschaftliche Bausubstanz, ansonsten überwiegt eine aufgelockerte Einfamilienhausbebauung und vereinzelte Reihen- sowie Doppelhäuser. Eine Ausnahme stellen die zwei aus den 70er Jahren stammenden, 8-geschossigen Wohnblöcke in Rümplingen dar, die untypisch für die Siedlungsgebiete des Kandertals sind und deren Bauweise bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen keinen Maßstab der baulichen Entwicklung bildet. Der historische Ortskern von Binzen ist sehr gut erkennbar und besitzt mit einem Café sowie mehreren Einkaufsmöglichkeiten eine wichtige Bedeutung im öffentlichen Leben. Auch in Rümplingen ist ein traditionelles Zentrum im Bereich Dorfstraße/ Schererbrunnen/ Schlachthaus am baulichen Ensemble aus Kirche, Rathaus, Schlachthaus, Gemeindehaus, Kindergarten etc. erkennbar und für die Bevölkerung als Identifikationsraum (bspw. Maihock etc.) wichtig. Aufgrund der räumlichen Trennung des traditionellen Zentrums Rümplingen von zentralen Begegnungsstätten wie bspw. dem Ortscafé Jami unterscheidet sich der Charakter des Rümplinger Ortskerns jedoch erheblich von dem gut belebten historischen Zentrum Binzen.

Der suburbane Charakter beider Kommunen lässt sich auch an den flächenmäßig größeren Gewerbegebieten im Vergleich zu den anderen Kandertalgemeinden erkennen. Insbesondere der Binzener Gewerbepark «Dreiländereck» ist hierbei hervorzuheben.

Versorgungssituation

1) Einzelhandel: Die Versorgungssituation mit Gütern des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs konzentriert sich auf die Gewerbegebiete und Ortskerne von Binzen und Kandern. Entsprechend der Lage im ländlichen Raum, ist das Versorgungsangebot in den anderen Kommunen sowie in den Ortsteilen der Stadt Kandern auf ein Minimalangebot reduziert. Angebote bestehen hier zum Teil ausschließlich durch kleine Direktvermarkter (Hofläden, Abverkauf direkt aus der Backstube einer Großbäckerei) und Verkaufswägen. Die zentralen Einkaufsmöglichkeiten in Binzen und Kandern sind gut mit dem MIV und bedingt mit dem ÖPNV bzw. informellen Transportangeboten (Diakoniebus Malsburg-Marzell) erreichbar.

2) Medizinische Versorgung: Auch die medizinische Versorgung ist entsprechend der Lage im ländlichen Raum als ausreichend einzustufen. In Binzen, Kandern-Tannenkirch, Kandern-Stadt und Malsburg-Marzell finden sich Niederlassungen von Hausärzten, sowie in Kandern-Stadt einige Fachärzte (bspw. Zahnarzt, Gynäkologe). Heilpraktiker finden sich zum Teil auch in den kleineren Kommunen und Ortsteilen von Kandern (bspw. Feuerbach, Rümplingen, Schallbach,

Wittlingen). Es ist jedoch zu befürchten, dass sich die ärztliche Versorgung aufgrund altersbedingter Geschäftsaufgaben in den kommenden Jahren verschlechtern könnte. Senioren- und Pflegeheime finden sich nur in Kandern-Stadt. Darüber hinaus gibt es zwei Apotheken in Kandern-Stadt und eine in Binzen.

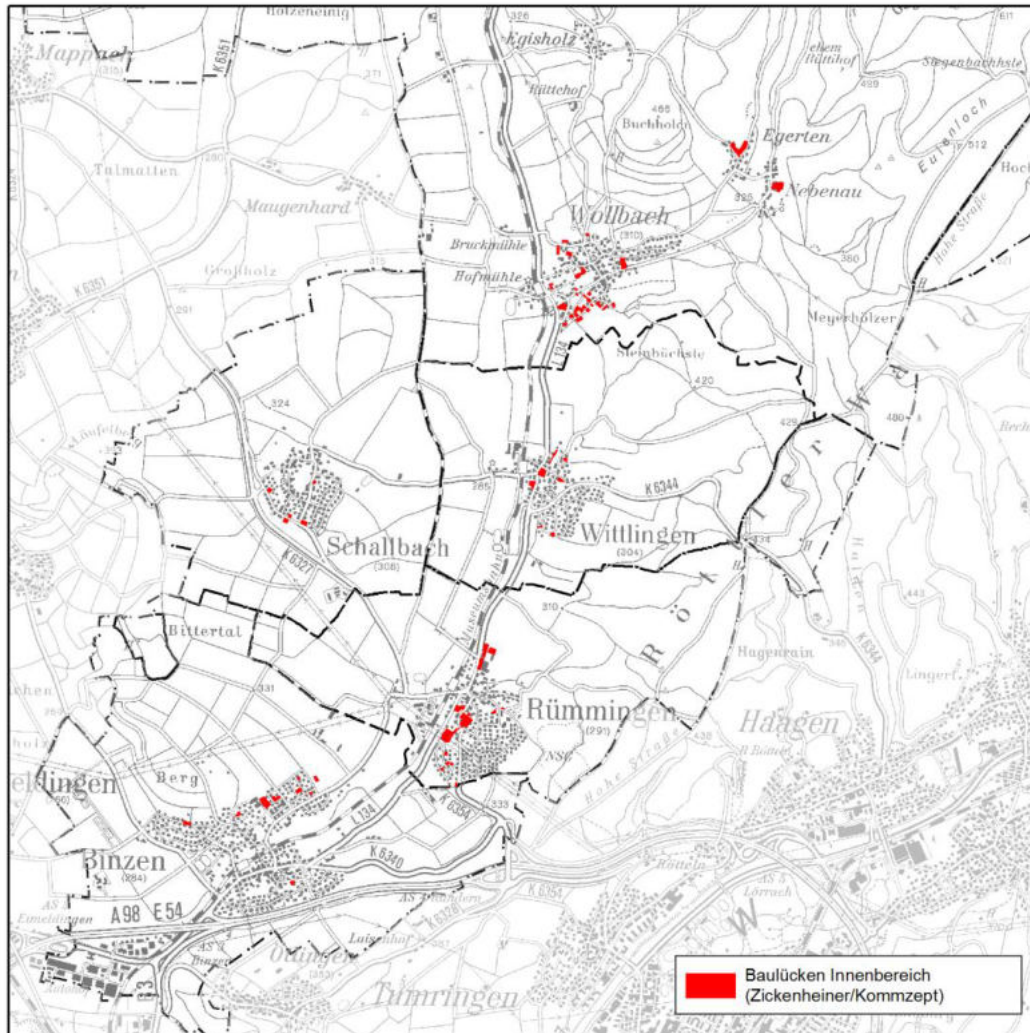
3) Betreuung – Bildung: Alle Kommunen des Kandertals verfügen über mindestens einen kommunalen Kindergarten. Kindergärten finden sich darüber hinaus auch in den Kanderner Ortsteilen Tannekirch, Feuerbach, Holzen und Wollbach. Auch die Versorgung der U3-jährigen ist über mehrere Krippen und Tagesmütter abgesichert. Darüber hinaus können alle Kommunen mindestens eine Grundschule anbieten, Kandern mit weiteren Grundschulen in den Ortsteilen Tannekirch und Wollbach sogar mehrere. In Kandern-Stadt befindet sich zudem die Black-Forest-Academy (BFA) mit angeschlossenem Internat, an der Schülerinnen und Schüler einen High-School-Abschluss machen können, sowie eine weiterführende Werkreal-/Real-/Gemeinschaftsschule. Mit einer Grundschulförderklasse und einem Waldorfkindergarten in Kandern-Stadt, einer Ganztagsgrundschule in Binzen sowie einer Naturparkgrundschule und einem geplanten Naturparkkindergarten in Rümmingen ergibt sich eine hohe Vielfalt an pädagogischen Schwerpunkten und Konzepten. Alle Bildungs- und Betreuungsangebote sind gut ausgelastet und lassen auch in den kommenden Jahren keine Kapazitätsengpässe erwarten. Die gymnasiale Oberstufe kann in den Gymnasien in Weil am Rhein und Lörrach besucht werden.

Potenzialflächen der Siedlungsentwicklung

Flächenpotenziale für eine zukünftige bauliche Entwicklung bestehen im Kandertal sowohl im Innenbereich durch die bauliche Nachverdichtung bzw. Umnutzung bestehender Bauflächen, sowie durch die Ausweisung von neuen Baugebieten am Siedlungsrand in den aktuell gültigen Flächennutzungsplänen (vgl. Kap. 1.2).

Eine Studie von Zickenheiner Architekten und Kommzept aus dem Jahr 2017 (vgl. Kap. 1.1) setzte sich intensiv mit den Innenentwicklungspotenzialen der Kommunen des Kandertals auseinander. Es konnten insgesamt 195 geeignete Innenentwicklungsflächen mit einer Gesamtgröße von 19,28 ha identifiziert werden. Es handelt sich dabei überwiegend um kleine Grundstücke in Wohn- und Mischgebieten, die eine besonders umsichtige Planung erfordern. Sie befinden sich größtenteils im Privatbesitz und sind somit nur bedingt für eine Nachverdichtung aktivierbar (vgl. Abbildung 19; Hinweis: weitere Abbildungen zu Innenentwicklungspotenzialen befinden sich im Anhang).

Abbildung 19: Innenentwicklungspotenziale Kandertal südlicher Bereich.



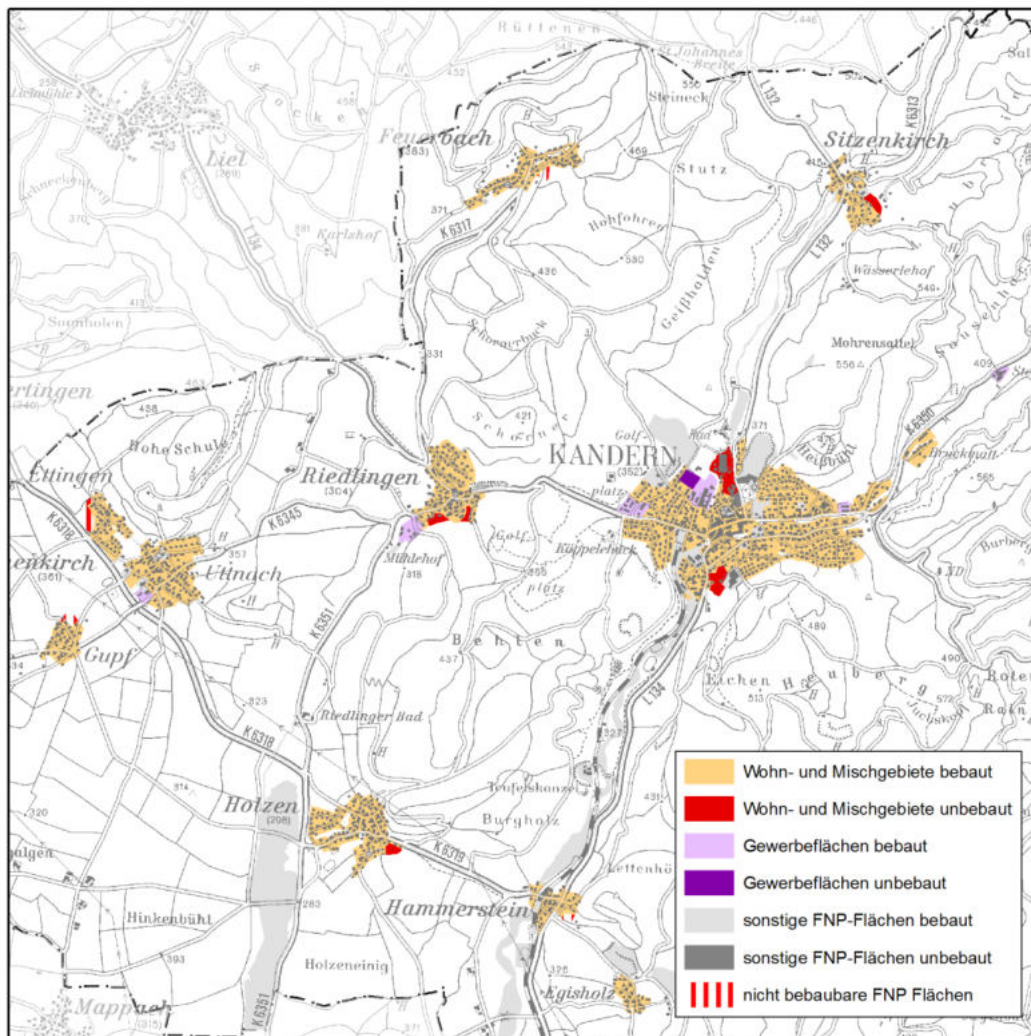
Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: Baulücken Zickenheiner/Kommzept (2017) bereinigt HHP (2019)

Darüber hinaus enthalten auch die gültigen Flächennutzungspläne der Kommunen bisher unbebaute Entwicklungspotenziale² von insgesamt 38,9 ha. Hiervon entfallen 19,5 ha auf Wohnbauflächen, 3,6 ha auf Mischgebiete, 2,6 ha auf Gewerbeflächen, 1,4 ha auf Gemeinbedarfsflächen und 11,8 ha auf sonstige Bau- und Grünflächen (vgl. Abbildung 20; Hinweis: weitere Abbildungen zu Potenzialen aus den Flächennutzungsplänen befinden sich im Anhang). Der größte An-

² Die Werte basieren auf den FNP-Daten aus dem Automatisierten Raumordnungskataster (AROK). Es handelt sich um ausgewiesene FNP-Baugebiete. Diese wurden hinsichtlich bereits bebauter Flächen bereinigt. Zudem wurde für alle ausgewiesenen FNP-Flächen in den Gemeindeinterviews erfasst, ob wichtige Gründe (bspw. Privateigentum) einer zukünftigen Realisierung entgegenstehen. Sollte dies der Fall sein, werden die Flächen in Folge als „nicht bebaubare FNP-Flächen“ geführt.

teil unbebauter Wohngebiete findet sich in Kandern mit 6,3 ha. In der Tendenz lässt sich sowohl aus den geringeren Innenentwicklungspotenzialen als auch aus dem geringeren Anteil unbebauter FNP-Flächen ein höherer Flächendruck in den Gemeinden des vorderen Kantertals erkennen. Dies ist durch die vergleichsweise größere Nähe zu den Arbeitsstätten in Basel, Weil und Lörrach erklärbar und lässt sich auch sehr gut an der Bevölkerungsdichte der einzelnen Kommunen erkennen, die mit zunehmender Entfernung zu den großen Arbeitsplatzzentren abnimmt (vgl. Tabelle 3).

Abbildung 20: Flächenpotenziale aus den Flächennutzungsplänen der Kommunen. Kandertal Mitte.



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: AROK-Daten überarbeitet

Tabelle 3: Bevölkerungsdichte und unbebaute Wohnbauflächen Kommunen Kandertal

Kommune	Gemeinde- fläche [km²]	Einw.-zahl 2017 [EW]	Bev.- Dichte [EW/km²]	Wohndichte [EW/ha inner- halb bestehen- der Wohn- und Mischgebiete]	Innenentwicklungs- potenzial in Wohn- und Mischgebieten [ha] (Zickenheiner)	Wohnbau- flächen unbebaut (FNP) [ha]	Entwicklungs- potenzial ge- samt [ha]
Malsburg- Marzell	24.90	1'513	61	46	3.40	2.27	5.67
Kandern	62.26	8'354	134	53	10.44	6.26	16.7
Wittlingen	4.50	945	210	51	0.94	2.37	3.31
Schallbach	3.95	788	199	47	0.50	3.76	4.26
Rümmin- gen	4.46	1'867	419	62	2.71	0	2.71
Binzen	5.81	3'011	518	59	1.29	4.80	6.09
Kandertal	105.88	16'478	156	-	19.28	19.46	38.74

Quelle: Flächengröße Kommunen Statistisches Landesamt BW (online); Zickenheiner/Kommzept (2017) bereinigt; AROK-Daten überarbeitet

Gegenüberstellung Wohnflächenbedarf - Wohnbauflächenpotenziale

Nachfolgend wird der zukünftige Flächenbedarf für Wohnbauflächen im Kandertal auf Basis der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kap. 2.2) und auf Grundlage der aktuell geltenden Flächennutzungspläne überschlägig ermittelt. Hierbei werden folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

- Der zukünftige Bedarf wird für das Zieljahr 2035 ermittelt. Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2040 liegen derzeit nicht vor und sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt, aufgrund der hohen Unsicherheiten für weit entfernte Prognosezeitpunkte, nicht zielführend.
- Die Bevölkerungsprognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg berücksichtigen nicht die Auswirkungen der Entwicklungen in den benachbarten Kantonen der Schweiz. Da diese jedoch für das Kandertal und seine Bevölkerungsentwicklung eine entscheidende Rolle spielen, werden die Prognosewerte der vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee in Auftrag gegebenen Fleck-Studie (Fleck, 2017) gewählt (vgl. Kapitel 2.2).
- Bei allen Gemeinden ist ein zusätzlicher Wohnbauflächenbedarf aus einem weiteren Rückgang der Belegungsdichte (Zunahme an Ein- und Zweipersonenhaushalten sowie Zunahme an Wohnfläche pro Einwohner durch Komfortbedarf) anzunehmen. Zur Berechnung des zusätzlichen Flächenbedarfs hat sich die Ermittlung über einen fiktiven Einwohnerzuwachs bewährt. Dieser wird mit einem Wert von 0,3% pro Jahr bemessen.
- Es wird von einer 30%-igen Aktivierungsrate der von Zickenheiner/Kommzept erfassten Innenentwicklungspotenziale ausgegangen. Diese wurden hinsichtlich ungeeigneter Flächen grob bereinigt (bspw. Lage im hochwassergefährdeten Bereich (HQ100)).

- Es wird davon ausgegangen, dass 50% der Fläche eines Mischgebiets zur Schaffung von Wohnraum genutzt wird.
- Folgende Bruttowohnmindestdichten wurden in Absprache mit dem RVHB für die einzelnen Kommunen angenommen:
 - Malsburg-Marzell: 50 EW/ha
 - Kandern: 70 EW/ha
 - Wittlingen: 50 EW/ha
 - Rümmingen: 50 EW/ha
 - Schallbach: 50 EW/ha
 - Binzen: 60 EW/ha
- Hieraus ergibt sich, auch unter der Prämisse einer geplanten regionalen Entwicklungsachse im Kandertal, eine durchschnittliche Bruttowohnmindestdichte von 60 EW/ha.

Tabelle 4: Ermittlung zusätzlicher Flächenbedarf Verwaltungsgemeinschaften Kandertal

Gebiet	EW Zahl zum Zeitpunkt der Planaufstellung (2017)	fiktiver EW Zuwachs durch Belegungsdichterückgang bis 2035	prognostizierte Einwohnerzahlen 2035	relativer Flächenbedarf [ha]	vorhandene Flächenpotenziale [ha]	zusätzlicher Flächenbedarf [ha]
VG Kandern/Malsburg-Marzell	9'867	533	10'536	20.0	14.2	5.8
GVV vorderes Kandertal (Kommunen des Raumkonzepts)	6'611	357	7'155	15.0	12.8	2.2
Kandertal	16'478	890	17'691	35.0	27.0	8.0

Tabelle: HHP, INFRAS

Bis 2035 entsteht durch Einwohnerzuwachs und Belegungsdichterückgang im Kandertal ein überschlägiger Wohnbauflächenbedarf von ca. 35 ha. Dem gegenüber stehen Kapazitäten von ca. 27 ha. Diese reichen bei einer durchschnittlichen Bruttomindestwohndichte von 60 EW/ha für ca. 1620 neue Einwohner aus. Daraus lässt sich schließen, dass die momentan vorhandenen Flächenreserven das tatsächliche Einwohnerwachstum der Gemeinden des Kandertals decken könnten. Da zusätzlich neben dem Einwohnerwachstum jedoch auch ein Wohnbauflächenbedarf aus einem Rückgang der Belegungsdichte pro Wohneinheit abgefangen werden muss, liegt ein Defizit von ca. 8 ha an Wohnbauflächen im Kandertal vor.

Dabei ist zu beachten, dass hierbei von einer Aktivierungsrate von 30% der verfügbaren Innenentwicklungspotenziale ausgegangen wurde. Es müssen deshalb von den einzelnen Kommunen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um dieses Nachverdichtungspotenzial zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, werden entsprechend größere Werte an zusätzlichen Wohnbauflächen am Siedlungsrand benötigt.

Hinweis: In diesen Berechnungen ist eine Nachverdichtung im Bestand, bspw. durch zusätzliche Stockwerke auf bestehenden Gebäuden, Anbauten an Gebäuden, zusätzliche Bauten auf untergenutzten Grundstücken, Umnutzung bestehender Parkflächen oder ähnliches, nicht berücksichtigt. Ebenso wie für Prognosen zusätzlich benötigter Gewerbeflächen, reicht hierfür die Datenbasis nicht aus. Hinsichtlich der Gewerbeflächenentwicklung ist jedoch davon auszugehen, dass die Wohnbauentwicklung im Kandertal in Zukunft im Vordergrund stehen wird. Darüber hinaus sind die angenommenen Dichtewerte zur Belegung der bisher unbebauten FNP-Flächen sehr gering. Im Teilkonzept Siedlung (Kap. 4.2) wird detailliert dargelegt, welche Dichtewerte für Neubaugebiete im Kandertal sinnvoll erscheinen und anzustreben sind.

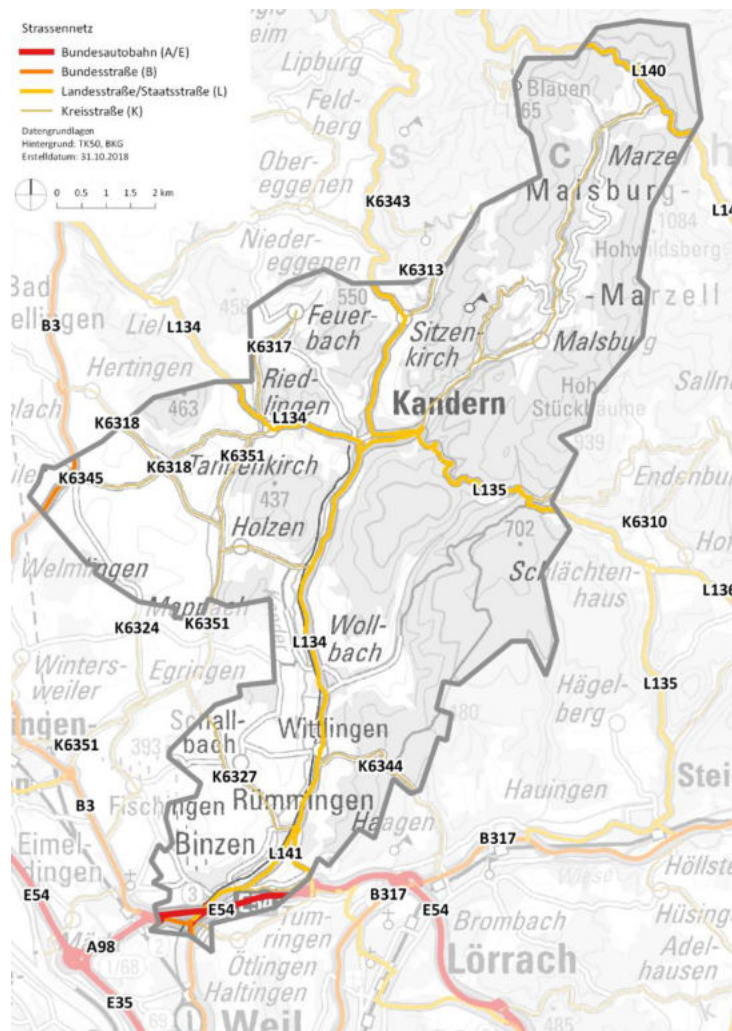
Zusammenfassende Darstellung Siedlung

- Vier Typen an Siedlungsbereichen:
 - Ländliche Dörfer des Hochschwarzwaldes
 - Zentrum mit Versorgungsfunktion im ländlichen Raum
 - Ländliche Dörfer des Markgräfler Hügellandes
 - Siedlungen des suburbanen Agglomerationsraumes
- Einzelhandel dem ländlichen Raum entsprechend auf Minimalangebot reduziert, ausbaufähig; Ausnahme: Versorgungszentren Binzen und Kandern-Stadt
- Medizinische Versorgung ausreichend; Gefahr der Unterversorgung durch altersbedingte Geschäftsaufgaben insbesondere im oberen Kandertal; Altenheime schlecht verteilt im Raum
- Betreuungs- und Bildungsangebot gut ausgeprägt; hohe Vielfalt an pädagogischen Schwerpunkten und Konzepten
- Aktuell: höherer Flächendruck in den Gemeinden des vorderen Kandertals
- Zusätzlicher Wohnbauflächenbedarf bis 2035, insbesondere hervorgerufen durch Belegungsdichterückgang (Annahme: Bevölkerungsentwicklung analog Studie Fleck, geringe Bebauungsdichte von 60EW/ha der bisher unentwickelten FNP-Flächen)

2.4. Verkehr

Die Verkehrsinfrastrukturen des Kandertals, namentlich das Straßennetz sowie die Bahntrasse der Kandertalbahn konzentrieren sich auf die Talsohle der Kander und haben eine ausgeprägt Nord-Süd-Ausrichtung mit Fokus auf die Zentren Weil am Rhein und Lörrach. In diese Richtung verläuft auch die Landesstraße 134 (vgl. Abbildung 21). Der Anschluss an die Bundesautobahn A98 erfolgt von Rümmlingen aus über die K6354. Quer zum Tal verlaufen die Landesstraßen 135 nach Steinen / Schopfheim, 134 nach Schliengen und die Landesstraße 140 von Müllheim über Malsburg-Marzell in das kleine Wiesental.

Abbildung 21: Straßennetz im Kandertal

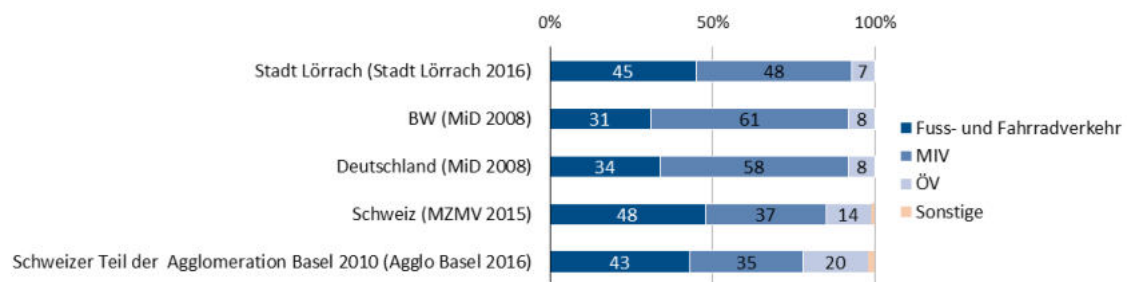


Grafik HHP, INFRAS. Quelle: siehe Legende

Modal Split

Das Verkehrsverhalten im Kandertal ist stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Abbildung 22 stelle die Verkehrsmittelanteile an berichteten Wegen für verschiedene Teilräume dar. Auf Landkreis- oder Gemeindeebene sind keine Datengrundlagen vorhanden. Die Stadt Lörrach hat 2016 eine Umfrage zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung gemacht. Aufgrund des städtischen Kontextes sind diese Werte jedoch nur bedingt mit dem ländlichen Raum Kandertal vergleichbar. Die Werte dürften eher im Bereich der Landeswerte liegen, mit 31% Fuß- und Fahrradverkehr, 61% MIV und 8% ÖV. Auf Schweizer Seite liegen die Werte für den Fuß- und Fahrradverkehr und den ÖV deutlich höher. Die ausgeprägte MIV-Mentalität ist auch ein prägendes Merkmal des Kandertals.

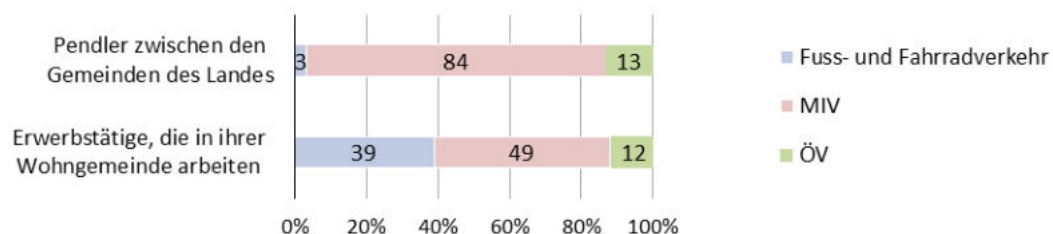
Abbildung 22: Verkehrsmittelanteile (Wege) im Vergleich



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: BFS 2015 (MZMV), BMVI 2010 (MiD), Stadt Lörrach 2016

Die MIV-Mentalität zeigt sich umso stärker im Berufsverkehr. Gemäß StaLa beträgt der MIV-Anteil auf dem täglichen Weg zur Arbeit, wenn der Arbeitsort außerhalb der Wohngemeinde liegt, 84% (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl (Wege) Berufsverkehr Land Baden-Württemberg 2016



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW

Motorisierter Individualverkehr

Im bundes- und landesweiten Vergleich ist der Motorfahrzeugbestand je 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner in den Gemeinden des Kandertals seit 2000 überdurchschnittlich gestiegen (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Kraftfahrzeugbestand je 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner (Motorisierungsgrad)

	2000	2018	Zunahme
Binzen	611	738	21%
Kandern	550	625	14%
Malsburg-Marzell	543	666	23%
Rümmingen	627	683	9%
Schallbach	626	646	3%
Wittlingen	599	671	12%
Baden-Württemberg	663	715*	8%
Deutschland	532	554*	4%
Schweiz	492	543*	10%

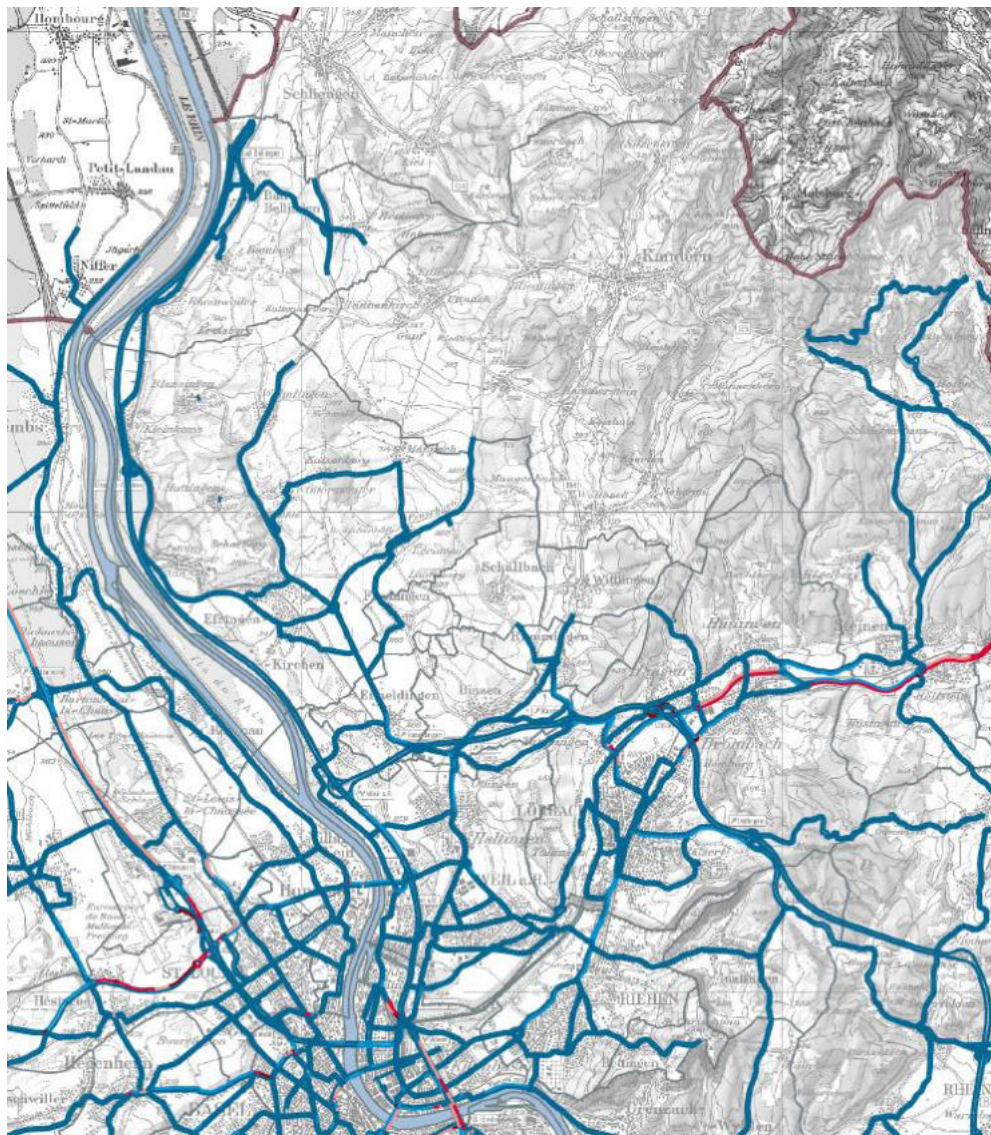
*Wert 2017

Tabelle HHP, INFRAS. Quelle: StaLa BW, DESTATIS, BFS

Abbildung 24 zeigt die Auslastung des Straßennetzes in der Agglomeration Basel zur Abendspitze (ASP) gemäß dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Basel für das Jahr 2010³. Demnach haben die abgebildeten Straßen im vorderen Kandertal in Richtung Weil, Basel und Lörrach noch mehr als 25% Kapazitätsreserven. Anders sieht die Situation beispielsweise im benachbarten Wiesental aus, wo auf gewissen Abschnitten der Bundesstraße 317 bereits die Kapazitätsgrenze erreicht wurde.

³ Das GVM Basel wird zurzeit überarbeitet. Basisjahr wird neu 2016 sein und Prognosejahr 2040. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2019 zur Verfügung stehen.

Abbildung 24: Auslastung Straßennetz Abendspitze 2010



Auslastung* 2010, je Richtung

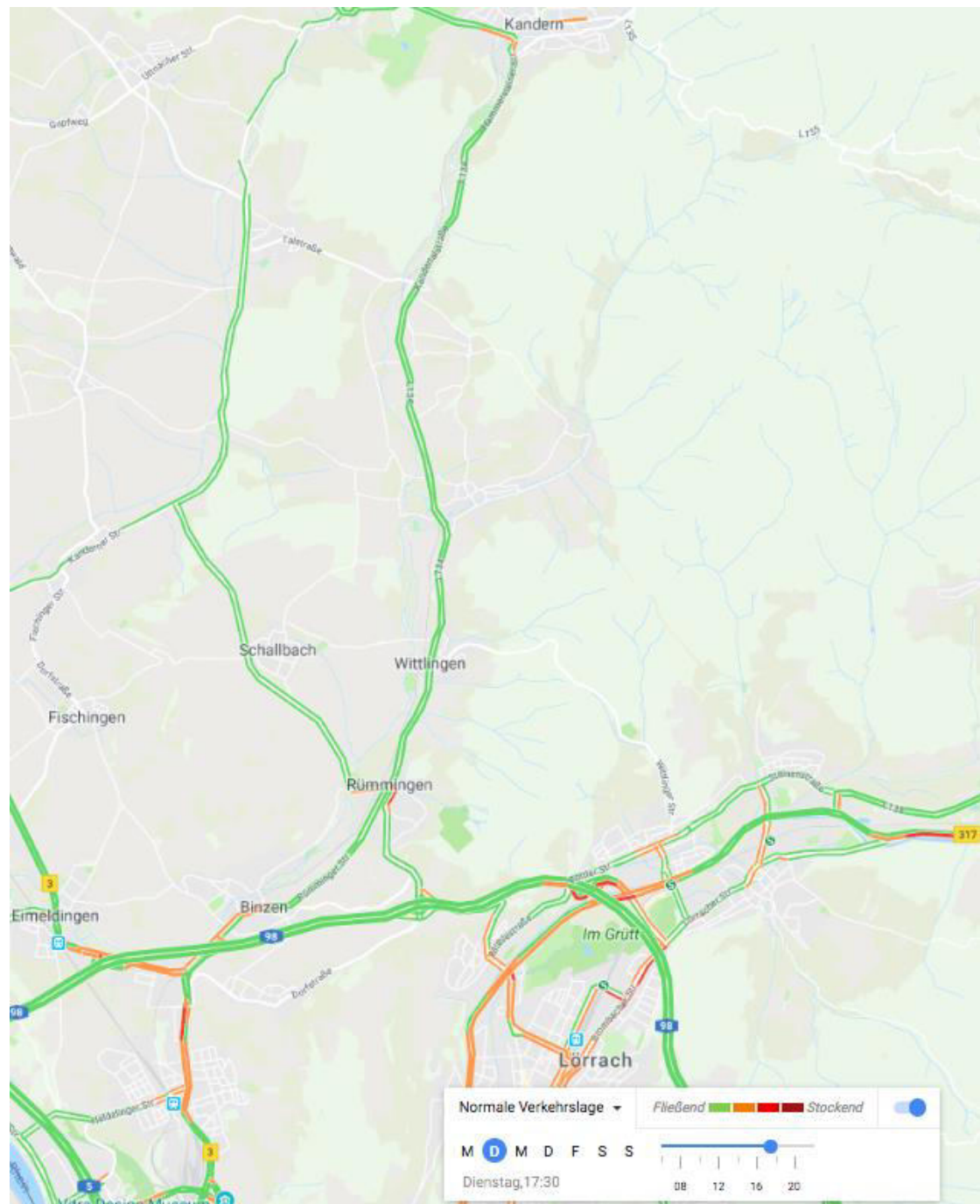
- unter 60%
- 60 bis 75%
- 75 bis 85%
- 85 bis 95%
- über 95%

* Quotient aus Spitzenstundenbelastung Abendspitze und maximaler Stundenkapazität (beides Modellwerte)

Grafik HHP, INFRAS. Quelle: Agglo Basel, 2016. Datenquelle: GVM Basel 2010

Ein Blick auf die Stausituation werktags zur Abendspitze gemäß Abbildung 25 bestätigt, dass der Verkehr auf der Landesstraße 134 durch das Kandertal überwiegend fließend verläuft.

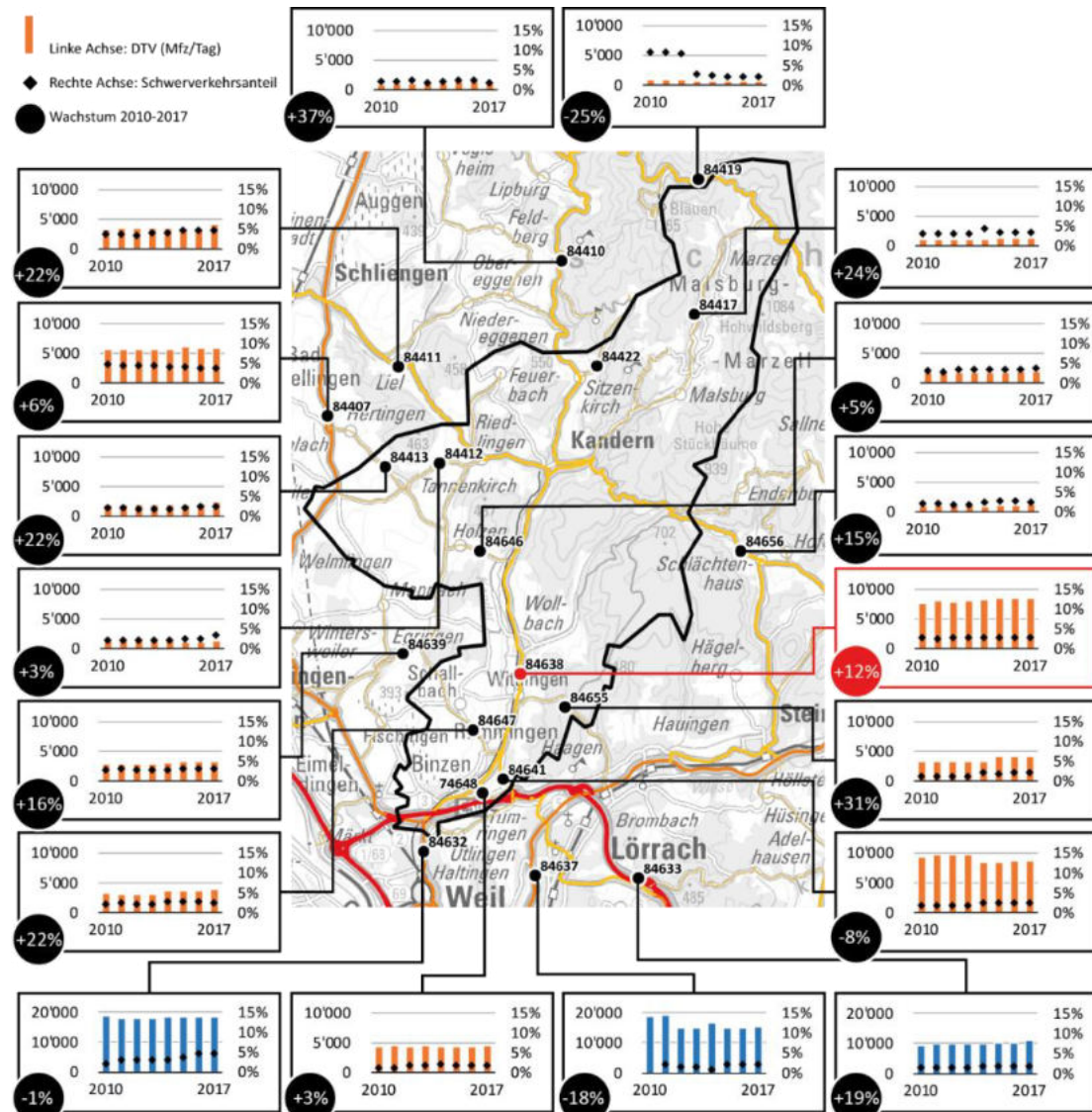
Abbildung 25: Stausituation werktags zur Abendspitze



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: Google Maps: Verkehrslage (Zugriff: Mai 2019)

Abbildung 26 zeigt die Straßenverkehrszählstellen in und um das Kandertal. Hervorzuheben ist die Landesstraße 134 zwischen Binzen und Kandern. Die Verkehrslast hat dort in den letzten sieben Jahren kontinuierlich um insgesamt 12% zugenommen und liegt heute bei rund 8'500 Fahrzeugen pro Tag. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3%. Innerhalb von Binzen liegt der Verkehrsstrom gemäß Erhebungen der Gemeinde durchschnittlich bei 10'000 Fahrzeugen am Tag. Die Landesstraße 134 und die Lörracher Straße zwischen Rümmingen und dem Autobahnanschluss sind im Kandertal mit Abstand die am stärksten belasteten Straßen. In Spitzenstunden wird heute bereits die Belastungsgrenze erreicht. Aufgrund der engen Platzverhältnisse auf der Lörracher Straße innerhalb Rümmingen werden dort heute bereits die Belastungsgrenzen erreicht. Das Projekt Ortsumfahrung Rümmingen steht in diesem Zusammenhang und geht nun in das Planfeststellungsverfahren (vgl. Kapitel 0 weiter oben). Der Verkehr zwischen Wittlingen und Lörrach auf der Kreisstraße 6344 hat in den letzten sieben Jahren gar um 31% zugenommen. Mit 22% ebenfalls stark zugenommen hat der Verkehr auf der Kreisstraße 6327 zwischen Rümmingen und Schallbach. Auch gegen Nordwesten, beispielsweise auf den Landstraßen 134 und 125, hat der Verkehr deutlich zugenommen, jedoch liegt die Belastung weit tiefer als gegen Süden. Dennoch kommt es auch im Ortskern Kandern (Bereich Bahnhofstraße) regelmäßig zu Beeinträchtigungen.

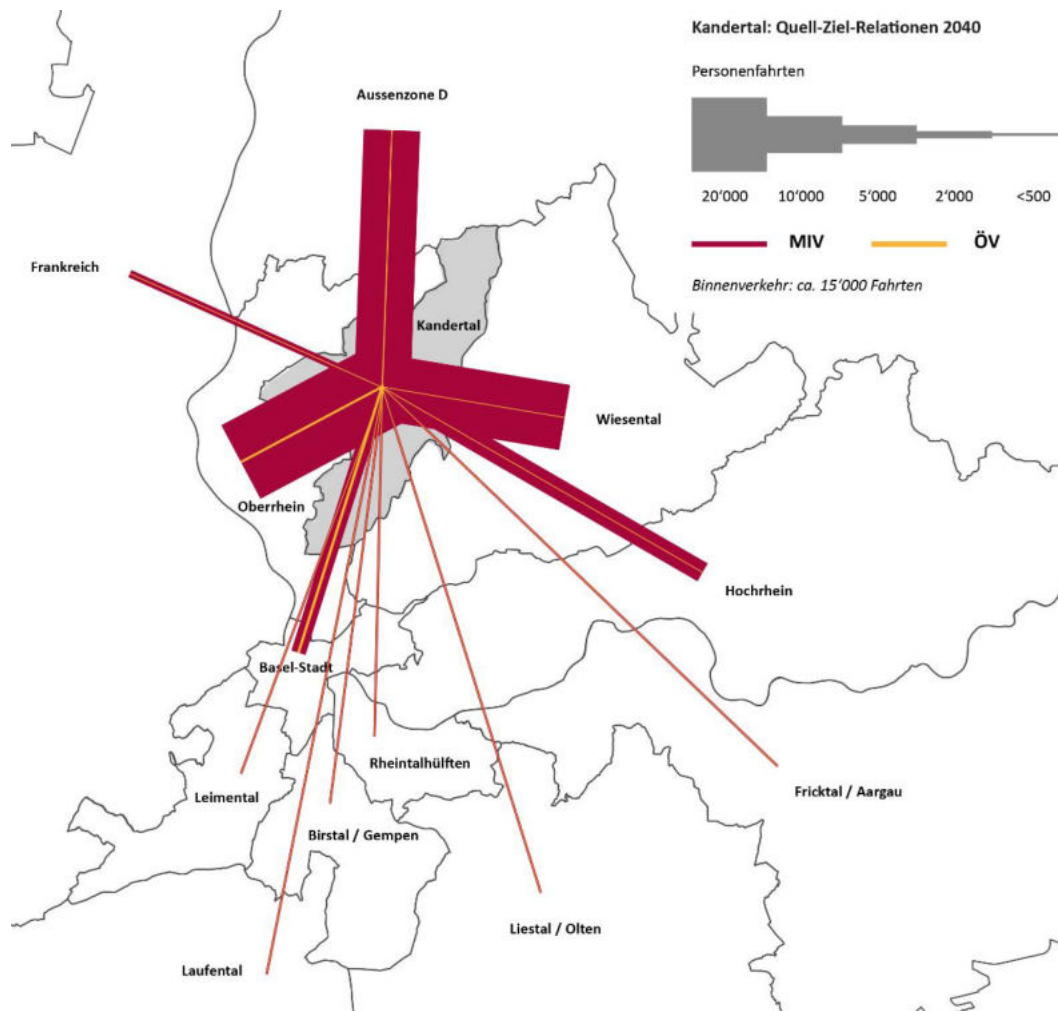
Abbildung 26: Dynamik Straßenverkehrsaufkommen 2010 bis 2017



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: SVZ BW

Die Verkehrsströme aus und in das Kandertal gemäß GVM Basel sind in Abbildung 27 dargestellt. Die Abbildung stellen den Gesamtverkehr dar, d.h. nicht bloß den Berufsverkehr, sondern alle Verkehrszwecke. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen gehen in Richtung Oberrhein (Weil), Wiesental (Lörrach), übriges Deutschland (Müllheim und nördlich davon) und Hochrhein (Grenznach-Wyhlen/Rheinfelden). Ein deutlich geringerer Verkehrsstrom geht in Richtung Basel. Auch gemäß GVM spielt der öffentliche Verkehr (ÖV) in dieser Region gegenüber dem MIV eine stark untergeordnete Rolle.

Abbildung 27: Verkehrsströme Kandertal / Agglomeration Basel 2040



Grafik HHP, INFRAS. Datenquelle: GVM Basel 2010

Öffentlicher Verkehr

Die Bus-Linien im Kandertal werden betrieben durch die Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG (SWEG) und Will Markgräfler Reisen (nur Linie 264). Der Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) ist für die Tarifgestaltung zuständig. Tabelle 6 zeigt das Busangebot im Kandertal. Insgesamt sieben Linien bedienen die Gemeinden des Kandertals. Hervorzuheben sind die beiden Buslinien 54 und 55, welche eine zentrale Rolle übernehmen (vgl. auch Abbildung 28):

- Linie 54: Direkte Anbindung der Stadt Kandern mit den Ortsteilen Hammerstein und Wollbach und der Gemeinde Wittlingen an den S-Bahnhof Brombach/Hauingen.
- Linie 55: Zentrale Längserschließung des Kandertals und direkte Anbindung ab der Stadt Kandern südwärts an Weil und die Stadt Basel.

Aufgabenträger ist grundsätzlich der Landkreis, der einen Teil der Linien finanziert. Die Linie 55 hat zwei Genehmigungen, eine für die Strecke Haltingen - Kandern (Aufgabenträger Landkreis) und eine für die Strecke Haltingen - Basel (Aufgabenträger Stadt Weil).

Tabelle 6: Bus-Angebot

Linie	Von/Nach	Anzahl Kurspaare / Takt (innerhalb des Kandertals)	Bemerkungen
1	Kandern Busbahnhof - Egringen - Binzen - Lörrach Busbahnhof	4 Kurse je Richtung (1 morgens, 2 mittags, 1 abends)	Am Wochenende 1-2 Kurse je Richtung Schulbusfunktion
2	Kandern Busbahnhof - Binzen - Rümmlingen - Lörrach Busbahnhof	14 Kurse je Richtung, nur einmal ab Kandern, sonst Binzen - Lörrach	Schulbusfunktion
4	Marzell Fachklinik Kandertal - Kandern - Schliengen - Bad Bellingen / Müllheim	8 Kurse je Richtung (2 morgens, 3 mittags, 3 abends), lange Standzeit in Kandern	Am Wochenende 3-5 Kurse je Richtung
15	Schliengen - Welmlingen / Bad Bellingen - Efringen - Binzen - Lörrach / Weil am Rhein	8 Kurse je Richtung, 4 morgens, 2 mittags, 2 abends	Am Wochenende 4-5 Kurse je Richtung Schulbusfunktion
54	Kandern Busbahnhof - Wollbach - Wittlingen - Lörrach – Brombach/Hauingen Bf	Stundentakt von 5:30 bis 24 Uhr	Stundentakt auch am Wochenende
55	Kandern Busbahnhof - Rümmlingen - Binzen - Haltingen - Weil am Rhein - Basel Claraplatz	Stundentakt von 5:30 bis 19:30, Verdichtung morgens und abends	Stundentakt auch am Samstag, am Sonntag ausgedünnt
264	Schliengen - Obereggenen - Kandern - Müllheim	Zwischen Kandern und Müllheim 2-3 Kurse je Richtung, von und nach Schliengen keine	Schulbusfunktion

Tabelle HHP, INFRAS.

Das Bus-Angebot im Kandertal lässt sich wie folgt beschreiben:

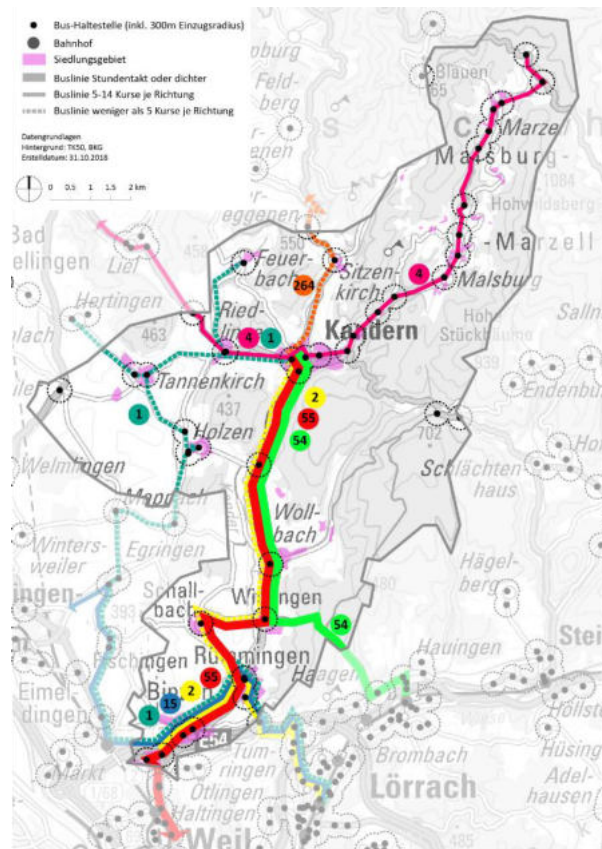
- Abgesehen von den Linien 54 und 55 besteht das Angebot aus vielen Einzelfahrten ohne erkennbare Takte.
- Das Liniennetz ist sehr kompliziert und ist geprägt durch viele Stich-Erschließungen von Weilern und Ortschaften und damit wenig übersichtlich.
- Zusammengenommen ist das Angebot der Linien 1, 2, 4, 15 und 264 wenig benutzerfreundlich. Abgesehen von der Linie 4 erfüllen diese Linien eine wichtige Schulbusfunktion.
- Es bestehen räumliche (bspw. Tannenkirch, Feuerbach und Holzen) und zeitliche Erschließungsdefizite (Randstunden, Wochenende)
- Die vielen Linien-Überlagerungen in der Talsohle des Kandertals aber auch tangential verdeutlichen die hohe Nachfrage in beide Richtungen.

- Von Malsburg-Marzell in Richtung Weil / Lörrach muss in Kandern umgestiegen werden. Die Linie 4 fährt zwar in Richtung Schliengen weiter, hat aber eine lange Standzeit in Kandern.
- Die Linie 55 bedient die Hauptachse im Stundentakt, in Spitzenzeiten sogar im Halbstundentakt, hat aufgrund der vielen Halte bis Basel jedoch eine sehr lange Fahrzeit (48 Minuten von Kandern nach Basel) und ist damit im Vergleich zum MIV wenig kompetitiv.
- Die Ortsteile Sitzenkirch, Feuerbach, Tannenkirch und Holzen werden nur mit einem sehr geringen Bus-Angebot von weniger als 5 Kursen je Richtung bedient.
- Neu geplant ist eine Flughafenlinie von Lörrach über Binzen – Haltingen - Saint Louis bis zum Euroairport (Linie 53).⁴

In Abbildung 28 sind die Bus-Haltestellen und deren Einzugsradien im Kandertal abgebildet. Es lässt sich erkennen, dass einige Ortsteile und Quartiere, beispielsweise in Binzen oder in Kandern, außerhalb der Einzugsgebiete liegen und damit einen weiteren Zugangsweg zum öffentlichen Verkehr haben. Damit steigt der Anreiz, das eigene Fahrzeug zu verwenden.

⁴ Ausschreibung läuft für einen 5-jährigen Versuchsbetrieb ab 2021.

Abbildung 28: Bus-Netz und Angebotsdichte



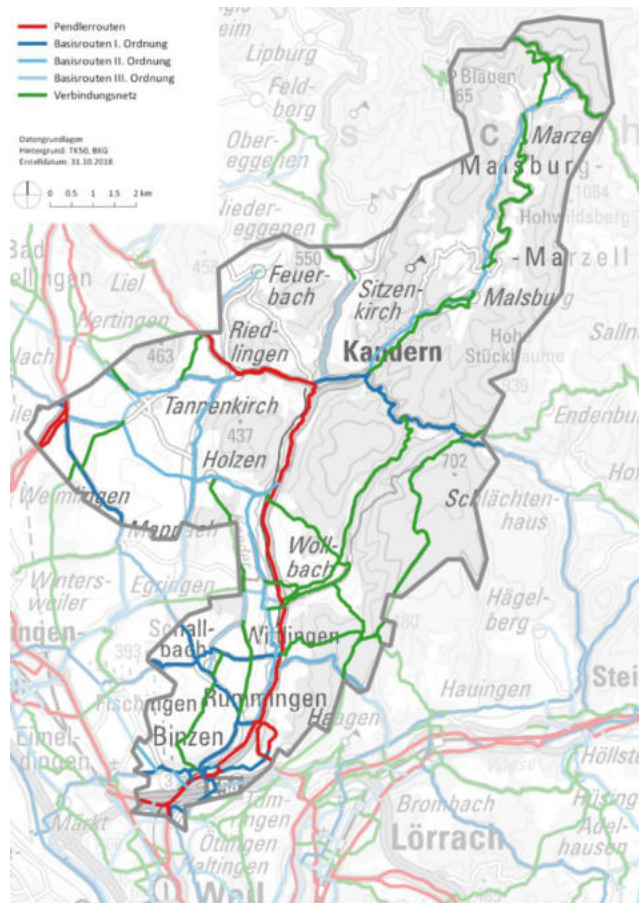
Grafik HHP, INFRAS. Quelle: siehe Legende

Fahrradverkehr

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach definiert und klassifiziert gemeindeübergreifende Radverkehrsachsen (vgl. Abbildung 29). Zudem werden die zu erzielenden Führungsformen festgelegt. Hintergrund des Radverkehrskonzepts ist das von der Landesregierung proklamierte ehrgeizige Ziel eines Radverkehrsanteils von 20% am Modal Split (2008 beträgt dieser 8% in Baden-Württemberg). Der Landkreis Lörrach wiederum hat dieses Ziel auf verschiedene Teilgebiete heruntergebrochen und sieht für das Kandertal einen Radverkehrsanteil von 15% bis 2025 vor. Folgende Kategorien werden im Radverkehrskonzept unterschieden:

- Pendler Routen: Überregionale Verbindung, kontinuierliche Führungsformen mit Zielsetzung «Radschnellverbindung»
- Basisrouten: Regionale Verbindung, Visualisierung der Radverkehrsführung, Einbezug touristischer Radrouten
- Verbindungsnetz: Nahräumige Verbindung

Abbildung 29: Radverkehrskonzept 2013



Grafik HHP, INFRAS. Quelle: Landkreis Lörrach, 2013

Zur Umsetzung des Konzepts wurden für jede Gemeinde konkrete bauliche Maßnahmen bestimmt. Aus heutiger Sicht sind folgende Problemstellen hervorzuheben:

- Das heutige Radwegenetz weist große Lücken auf und ist insgesamt unzureichend ausgebaut.
- Zwischen Kandern und Malsburg-Marzell wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Aufgrund der geringen Straßenbreite führt dies zu Konflikten mit dem MIV und entsprechenden Sicherheitsrisiken.
- Auch Innerorts erfolgt die Radverkehrsführung oft im Mischverkehr.
- Entlang der Kandertalbahn ist ein Radweg teilweise ausgebaut. Dennoch sind Radfahrerinnen und Radfahrer zwischen Binzen und Hammerstein immer wieder gezwungen, die stark frequentierte Landesstraße 134 zu benutzen.
- Die kleineren Ortsteile der Gemeinde Kandern sind nicht an den Radweg angebunden.

Kombinierte Mobilität

Tabelle 7 zeigt die Park and Ride (P+R) Anlagen an den Bahnhaltestellen der umliegenden Gemeinden des Kandertals. Abgesehen vom großen Parkhaus am Bahnhof Lörrach sind die Parkplätze kostenfrei. Die Fahrradabstellplätze sind überwiegend überdacht. An einigen Bahnhöfen sind auch Fahrradboxen vorhanden. Darüber hinaus ist auch bei der Endhaltestelle der Museumsbahn Kandertal in Kandern ein Parkplatz vorhanden.

Tabelle 7: P+R Anlagen an den umliegenden Bahnhöfen

Bahnhof	Fahrradabstellplätze	Parkplätze kostenfrei	Parkplätze kostenpflichtig
Bad Bellingen	20	20	-
Eimendingen	54	38	-
Haltingen	10	14	-
Brombach/Hauingen	40	-	-
Lörrach-Haagen	20	13	-
Lörrach Schwarzwaldstraße	14	-	-
Lörrach Hbf	40	7	345
Steinen	128	66	-
Schliengen	96	39	-

Tabelle HHP, INFRAS. Quelle: Stationsdatenbank NVBW, 2018

Zusammenfassende Darstellung Verkehr

- Gut ausgebautes Straßennetz mit Kapazitätsreserven, örtliche Engpässe
- Viele tangentielle Verkehrsbeziehungen, in Richtung Stadt Basel eher untergeordnet
- Hoher MIV Anteil, besonders im Arbeitsverkehr, zusammen mit einem hohen Motorisierungsgrad
- Steigende Verkehrsbelastung, besonders in Ortskernen bereits an der Kapazitätsgrenze
- Parkplatzbewirtschaftung in Binzen und Kandern (Zeitbeschränkung, keine Gebühren), aber sonst kaum MIV-hemmende Massnahmen (ÖV-Priorisierung, Parkplatzmanagement in anderen Gemeinden, etc.)
- Unübersichtliches und wenig benutzerfreundliches Busnetz
- Lange ÖV-Fahrzeiten auf der Hauptachse in Nord-Süd Richtung (Linie 55), ab Binzen grosse Zeitverluste bis Badischer Bahnhof infolge Stauerscheinungen.
- Räumliche (Ortsteile) und zeitliche Erschließungsdefizite (Randzeiten, Wochenende) beim ÖV
- Anspruchsvolle Topografie für den Radverkehr
- Dennoch erhebliches Entwicklungspotenzial im Radverkehr, besonders auf der Hauptachse, gerade auch mit der zunehmenden Elektrifizierung (E-Bike Boom)

2.5. Fazit: Stärken und Schwächen

Basierend auf der Analyse können folgende Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken der Region Kandertal zusammengefasst werden:

Tabelle 8: SWOT-Analyse Kandertal gesamt

Stärken	Schwächen
▪ Stabiles Bevölkerungswachstum ▪ Hohe Nachfrage nach Wohnstandorten «im Grünen» ▪ Nähe zu den Arbeitsplatzzentren Weil a. R., Lörrach und Basel ▪ Lebendige Dorfgemeinschaften; reges Vereinsleben ▪ Vielfältige pädagogische und Betreuungsangebote für Familien mit Kindern ▪ Gut ausgebautes Straßennetz mit Kapazitätsreserven ▪ Attraktive Landschaftsräume mit wichtiger (Nah-)Erholungsfunktion ▪ Kandertal-Museumsbahn «Chanderli» als Tourismusbringer insbesondere für Kandern ▪ Gute Zusammenarbeit der Kommunen innerhalb der VG und des GVV	▪ Schwer aktivierbare Innenentwicklungspotenziale ▪ Geringe Versorgungsfunktion und Attraktivität von Dorfkernen (abgesehen von der Stadt Kandern und Binzen) ▪ Geringe Anzahl Altenheime, ungleiche räumliche Verteilung ▪ Geringe Anzahl an Arbeitsplätzen und wenig freie Gewerbeflächen außerhalb von Binzen und Kandern → geringe Gewerbesteuererinnahmen und hohes Pendleraufkommen ▪ Unübersichtliches und teilweise unattraktives ÖV-Angebot (geringe Taktdichten, langen Reisezeiten, geringes Angebot in Randzeiten) ▪ Schwach ausgebautes Radwegenetz, große Lücken ▪ Konzentration auf den MIV → Innerörtliche Überlastungen des Straßennetzes zu Spitzenstunden ▪ Keine touristischen Hotspots ▪ Zunehmende Überprägung der freien Landschaften im vorderen Kandertal durch Siedlungs- und Infrastrukturvorhaben ▪ Kander als Fließgewässer kaum erlebbar
Chancen	Risiken
▪ Koordinierte Siedlungsentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg; grundsätzlich ähnliche Entwicklungsabsichten der Kommunen ▪ Innenentwicklungspotenziale aufgrund freierwerdender Hofstellen ▪ Verlagerung in der Verkehrsmittelwahl in Richtung ÖV und Radverkehr durch Verbesserungen des Angebots ▪ Bestehende Bahntrasse der Museumsbahn (Reaktivierung Kandertalbahn) ▪ Entwicklung einer durchgängigen Freiraumachse entlang der Kander ▪ Entwicklung von Naherholungs- und Tourismuskonzepten zur Unterstützung der Landschaftspflege und zur Generierung kommunaler Einnahmen ▪ Anbau anderer landwirtschaftlicher Produkte wird durch den Klimawandel möglich	▪ Steigende Grundstücks- und Wohnraumpreise aufgrund der hohen Nachfrage ▪ Ausdehnung des Siedlungsgebiets mit gleichzeitigem Verlust der wertvollen Landschaft ▪ Starker demografischer Wandel, zunehmende Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln und Gefahr der Unterversorgung (insb. im medizinischen Bereich) ▪ Steigende MIV-Belastung, besonders im vorderen Kandertal ▪ (Haupterwerbs-)Landwirtschaft rückläufig, Landschaftspflege in Zukunft nicht sichergestellt (Offenhaltung insbesondere im oberen Kandertal) und Verlust von Direktvermarktern mit wichtiger Versorgungsfunktion ▪ Gefährdungen durch Klimawandel (Hochwasser, Trinkwassergewinnung, Veränderung Lebensräume, Trockenheit Landwirtschaft)

Tabelle: HHP, INFRAS

3. Räumliche Entwicklungsvarianten und Ziele

3.1. Referenzentwicklung für übergeordnete Trends

Als Grundlage für die Entwicklungsvarianten des Kandertals sind neben den Ergebnissen der Stärken-Schwächen-Analyse auch die zu erwartenden übergeordneten Trends zu berücksichtigen. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Demographischer Wandel:** Gemäß StaLa BW wird der Anteil über 65-Jähriger von heute rund 20% bis ins Jahr 2035 auf über 50% steigen. Neben Fragen rund um die Sozialversicherungen hat die Alterung der Gesellschaft vielseitige Auswirkungen auf die Raum- und Verkehrsentwicklung. So werden beispielsweise vermehrt altersgerechte Wohnformen, wie betreutes Wohnen, Pflegeheime oder Mehrgenerationenhäuser benötigt. Auch altersentsprechende Infrastrukturen, wie ÖV, Ärzte und Krankenhäuser müssen ausgebaut werden.
- **Urbanisierung:** Nach Dekaden einer überdurchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung in ländlichen Gemeinden mit entsprechend starker Zersiedelung, zeigen sich seit rund 10 Jahren deutliche Anzeichen einer Reurbanisierung ab. Der Bevölkerungsrückgang in der Stadt Basel beispielsweise konnte gestoppt bzw. in ein Wachstum gedreht werden. Der Siedungsdruck vom Agglomerationszentrum in die umliegenden Korridore, wie das Kandertal, bleibt infolge knappen Baulands in Basel, Lörrach und Weil und entsprechenden Preisunterschieden jedoch weiterhin hoch und könnte sich zukünftig weiter erhöhen.
- **Multilokale Lebensweisen:** Die Individualisierung der Gesellschaft, unterstützt durch die zunehmende Digitalisierung, lassen standortunabhängigere Arbeits- und Wohnformen an Bedeutung gewinnen. Jüngere und urbaner orientierte Personen sind dafür besonders prädestiniert. Räumlich können davon insbesondere ländliche Gebiete, wie bspw. das Kandertal, profitieren, die zunehmend an Attraktivität gewinnen, wenn die entsprechenden Infrastrukturen ausreichend ausgebaut sind, um bspw. eine Tätigkeit von zu Hause (Home-office) zu gewährleisten. Ein gut ausgebautes und schnelles Breitbandnetz ist hierfür Voraussetzung.
- **Zunehmende Mobilität:** Mobilität bleibt auch in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheiten ein überdurchschnittlich hohes Gut. Kaum sinkende Verkehrsleistungen trotz Benzinpreishöchststand im Jahr 2008 und anschließender Wirtschaftskrise haben dies eindrücklich illustriert. Zwar sind gewisse Sättigungen sowie neue Mobilitätstrends erkennbar (Sharing, Multimodalität, E-Mobilität, etc.), das anhaltende strukturelle Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft sowie vergleichsweise stabile Transportkosten lassen bisher aber keine echte Trendumkehr bezüglich Verkehrsleistung pro Kopf erkennen. Viel Hoffnung liegt in den weiteren Digitalisierungstrends. Aber diese haben häufig gegenläufige Wirkungen (z.B.

mehr Lieferverkehr durch zunehmenden Online-Handel vs. weniger Verkehr infolge dynamischer, planbarer Logistikketten und Vermeidung von Leerfahrten).

- **Steigendes Umweltbewusstsein und Entschleunigung:** Neben weiterem Wachstum gibt es aber auch Gegentrends in Richtung mehr Nachhaltigkeit. Der Konsum regionaler und nachhaltig produzierter Lebensmittel gewinnt an Bedeutung. Auch der Wert der Landschaften für Erholung, Gesundheit und Klimaschutz rückt in dicht besiedelten Regionen immer stärker ins Bewusstsein. Stress bei Erwerbstätigen und Alterung der Gesellschaft unterstützen den «Entschleunigungs-Trend». Das Bewusstsein für ein ökologisches Verhalten betrifft aber nur Teile der Gesellschaft und wird häufig überkompensiert durch Mehrkonsum andernorts (z.B. Flugreisen).
- **Landschaftsnutzung und Klimawandel:** Ein grundlegender Strukturwandel ist auch in der Landwirtschaft zu verzeichnen. Seit den 50er Jahren führt eine zunehmende Mechanisierung zu einem Rückgang der Betriebe und Beschäftigten im Agrarsektor, wohingegen die Flächengrößen und Tierbestände pro Betrieb stetig steigen. Der Strukturwandel ist an der Landschaft ablesbar: es finden sich immer weniger Strukturelemente in den landwirtschaftlich geprägten Offenlandbereichen und die Offenhaltung wirtschaftlich unrentabler (Hang-)Bereiche wird zu einem Problem. In Zeiten zunehmender Starkregenereignisse durch den Klimawandel, ist der Verlust von Strukturelementen (bspw. Hecken, Feld- und Ackerrainen etc.), die einer Bodenerosion auf landwirtschaftlichen Flächen vorbeugen, als problematischer Trend einzustufen. Auf der anderen Seite bietet der Klimawandel Chancen für den Anbau anderer Kulturen.

3.2. Räumliche Entwicklungsvarianten

Aufbauend auf der Stärken-Schwächen-Analyse und den beschriebenen Trends werden verschiedene räumliche Entwicklungsvarianten für die vier Handlungsfelder strukturelles Wachstum, städtebauliche Steuerung, Verkehr und Landschaft ausgewiesen (vgl. Tabelle 9). Sie zeigen mögliche Entwicklungsrichtungen für das Kandertal auf und dienen dazu, strategische Entwicklungsziele für das Kandertal und darauf aufbauend eine zielführende Raumkonzeption zu entwickeln. Im Fazit des jeweiligen Handlungsfeldes wird dargestellt für welche Entwicklungsrichtung sich die Kommunen des Kandertals entschieden haben.

Tabelle 9: Überblick Entwicklungsvarianten

Strukturelles Wachstum	Variante 1: Moderate Bevölkerungsentwicklung, Fokus auf bestehende Zentren
	Variante 2: Dynamische Bevölkerungsentwicklung und funktionale Aufwertung von Ortskernen
Städtebauliche Steuerung	Variante 1: Konzentration auf Innenentwicklung
	Variante 2: Inanspruchnahme unbebauter FNP-Flächen und Siedlungserweiterungsgebiete
Verkehr	Variante 1: Ausbau Bus- und Fahrradnetze und kombinierte Mobilität
	Variante 2: Reaktivierung Kandertalbahn
Landschaft	Variante 1: Kandertal als lokales Naherholungsgebiet
	Variante 2: Kandertal als attraktiver Landschaftspark für die Region

Tabelle: HHP, INFRAS

Strukturelles Wachstum

Das erste Handlungsfeld bezieht sich auf das zukünftige strukturelle Wachstum, dessen räumliche Verteilung und Dynamik. Folgende Varianten stehen hier zur Diskussion:

▪ Variante 1: Moderate Bevölkerungsentwicklung, Fokus auf bestehende Zentren

Die Kommunen des Kandertals streben eine moderate Bevölkerungsentwicklung an. Der Einwohnerzuwachs orientiert sich dabei an der Prognose von Fleck, welche von einem Wachstum von rund 1'200 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern ausgeht (2017-2035). Die Bevölkerungsentwicklung wird dabei auf die bestehenden Zentren Binzen und Kandern-Stadt konzentriert. In den anderen Kommunen der regionalen Entwicklungsachse Kandertal wird nur eine geringfügige Entwicklung stattfinden. Die verstärkte Einwohnerentwicklung in den Zentren Binzen und Kandern-Stadt geht einher mit einem entsprechenden Ausbau der Versorgungseinrichtungen und des kulturellen Angebots (bspw. Kino, Ausstellungen, etc.). Das Kandertal ist somit geprägt von zwei urban-anmutenden, qualitativ hochwertig gestalteten Zentren, welche zentrale Versorgungsfunktionen auch für die umliegenden Wohngemeinden übernehmen.

▪ **Variante 2: Dynamische Bevölkerungsentwicklung und funktionale Aufwertung von Ortskernen**

Als regionale Entwicklungsachse und Korridor der Agglomeration fängt das Kandertal einen entsprechenden Anteil des Bevölkerungsdrucks der Agglomeration Basel sowie des Landkreises Lörrach auf. Die Bevölkerungsentwicklung gestaltet sich weitaus dynamischer als die von Fleck prognostizierten 1'200 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner bis 2035 (z.B. +2'000 – 3'000 Einwohnerinnen und Einwohner analog obere Variante StatLa). Alle Gemeinden der regionalen Entwicklungsachse verzeichnen ein verstärktes Bevölkerungswachstum. Das Kandertal hat weiterhin zwei Zentren mit den wichtigsten Ausstattungen von regionaler Bedeutung (Kandern, Binzen). Die Ortskerne der einzelnen Kommunen werden aufgewertet und abgestimmt auf die zunehmend wachsende Wohnbevölkerung. Die Versorgungssituation und nötigen Infrastrukturen (bspw. Schulen, Kindergärten) werden gezielt gestärkt, so dass die Kommunen gegenseitig ergänzende Funktionen im Kandertal übernehmen können.

Fazit Strukturelles Wachstum

Die Kommunen des Kandertals streben ein qualitativ hochwertiges Wachstum an, welches sich auf alle Kommunen der regionalen Entwicklungsachse (Binzen-Kandern) möglichst gleichmäßig verteilt. Die Bevölkerungsentwicklung geht einher mit einem dezentralen Ausbau der Versorgungseinrichtungen an gut mit ÖV erschlossenen Standorten und Aufwertung von Ortskernen.

Städtebauliche Steuerung

Das zweite Handlungsfeld beschäftigt sich mit der städtebaulichen Steuerung der Siedlungsentwicklung. Die beiden dargestellten Varianten unterscheiden sich in der angestrebten Verdichtung der Siedlungsbereiche sowie der Gewerbeflächenentwicklung:

▪ **Variante 1: Konzentration auf Innenentwicklung**

Die Schonung des offenen Landschaftsraumes ist zentrales Ziel im Kandertal. Aus diesem Grund wird eine konsequente, qualitativ hochwertige Innenentwicklung der Gemeinden angestrebt. Diese geht einher mit höheren Wohndichten und hierfür geeigneten Wohnbautypologien (bspw. mehrstöckige Mehrfamilienhäuser). Hierfür werden gezielte Anstrengungen der Kommunalverwaltungen unternommen, verfügbare Innenentwicklungspotenziale zu aktivieren. Die Innenentwicklung wird flankiert durch eine qualitätsvolle Gestaltung innerörtlicher Grün- und Freiflächen, sowie einer Attraktivierung der Ortskerne durch die Ansiedelung von dienstleistungsorientierten Gewerbebetrieben. Die Entwicklung bisher unbe-

bauter FNP-Flächen besitzt nachrangige Priorität und findet ebenfalls möglichst flächensparend statt (keine Einfamilienhausgebiete). Eine Ausweisung von neuen Gewerbeflächen am Siedlungsrand wird nicht angestrebt. Gewerbeansiedelungen im Bestand (insbesondere im Ortskern) werden gefördert.

▪ **Variante 2: Inanspruchnahme unbebauter FNP-Flächen und Siedlungserweiterungsgebiete**

Die in den Flächennutzungsplänen ausgewiesenen und bisher unbebauten FNP-Flächen werden prioritär für eine Siedlungsentwicklung herangezogen. Die Gebiete werden analog der momentan vorliegenden Wohnbautypologien (Ein- und Mehrfamilienhausgebiete) entwickelt. Da die Nachfrage der prognostizierten Einwohnerentwicklung so nicht gedeckt werden kann, werden – zu Lasten des freien Landschaftsraums – zusätzlich zu den FNP-Flächen neue Baugebiete am Siedlungsrand erschlossen. Diese werden zum Teil auch als Mischgebiete ausgewiesen, um Potenzialflächen für die Ansiedelung von dienstleistungsorientierten Gewerbebetrieben vorzuhalten.

Fazit Städtebauliche Steuerung

Im Vordergrund steht ein deutlicher Fokus auf die Innenentwicklung. Alle Gemeinden ergreifen Maßnahmen, um innere Reserven zu mobilisieren und das zukünftige Wachstum innerhalb der heute bereits bestehenden Siedlungsgebiete zu ermöglichen. Dies muss einhergehen mit einer qualitativ hochwertigen Gestaltung von Gebäuden, öffentlichem Raum und siedlungsorientierten Freiräumen. Siedlungserweiterungen sind in optimal mit dem ÖV erschlossenen Lagen zur Deckung der Wohnungsnachfrage denkbar.

Verkehr

Das Handlungsfeld Verkehr fokussiert auf den Angebotsausbau im ÖV. Das Projekt «Reaktivierung der Kandertalbahn» steht seit Längerem im Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Als Alternative wird der Bahnlösung die Optimierung und der Ausbau des bestehenden Bus-Netzes gegenübergestellt.

▪ **Variante 1: Ausbau Bus- und Fahrradnetze und kombinierte Mobilität**

Das bestehende Bus-Netz wird hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit und Angebotsdichte optimiert und ausgebaut. Schnellbusachsen in Richtung Weil / Lörrach / Basel bieten eine attraktive und kompetitive Alternative zum MIV. Während Verkehrsspitzen werden die Busse gegenüber dem MIV möglichst priorisiert, insbesondere im vorderen Kandertal. Neben der radialen Nord-Süd-Achse werden auch die tangentialen Achsen gestärkt. Der Angebotsausbau im Bus-Netz wird begleitet durch konsequente Förderung des Radverkehrs (inkl. E-Bikes) mittels Ausbaus des Radwegenetzes. Dritter Pfeiler der Variante ist die Förderung der kombinierten Mobilität, Elektro-Mobilität, Sharing-Pooling sowie längerfristige neue Formen eines automatisierten Verkehrs.

▪ **Variante 2: Reaktivierung Kandertalbahn**

Der Betrieb der Kandertalbahn wird wiederaufgenommen und die Bahn wird in das Regio-S-Bahn-Netz integriert (mit direkter Anbindung nach Lörrach). Dies geht einher mit straßenseitigen flankierenden Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung (bspw. Parkplatzpolitik und konsequente Verkehrsberuhigung in Ortschaften). Das Kandertal erhält damit eine starke Bahnachse und die zukünftige Bevölkerungsentwicklung wird auf deren Einzugsgebiete gelenkt. Bus- und Fahrradnetz werden konsequent auf die S-Bahn abgestimmt und periphere Ortsteile werden damit angebunden. An den Bahnhöfen werden neue Schnittstellen zu MIV und Radverkehr geschaffen (P+R).

Fazit Verkehr

Kurz- und mittelfristig muss eine attraktivere ÖV- und Fahrraderschließung sowie die Förderung der E-Mobilität und neuer Formen der kombinierten Mobilität erzielt werden. Die Frage nach dem richtigen längerfristigen öffentlichen Verkehrssystem für das Kandertal wird in einem parallelen Prozess bearbeitet (vgl. Kapitel 1.1). Beim öffentlichen Verkehr liegt in der kurzfristigen Perspektive der Fokus auf einer Optimierung des Bussystems und bessere Anbindung ans übergeordnete S-Bahn-System. Im Falle der Reaktivierung der Kandertal S-Bahn muss das Bussystem optimal auf die Bahn abgestimmt werden.

Landschaft und Erholung:

Das Handlungsfeld Landschaft und Erholung bezieht sich auf die zukünftige Ausrichtung und Förderung der Landschaftsentwicklung und Erholungsnutzung im Kandertal.

▪ **Variante 1: Kandertal als lokales Naherholungsgebiet**

Das Kandertal ist primär Naherholungsgebiet für die lokale Bevölkerung. Die bestehenden Erholungsräume und Angebote werden gemäß der jeweiligen Gemeindefestlegungen erhalten.

bzw. aufgewertet (z.B. Ausbau der Wanderwege, Beseitigung Konfliktstellen Rad- und Fußwege). Zur Förderung der lokalen Naherholungen wird eine Attraktivierung der Kander (öffentlich zugängliche Bachufer) in den Siedlungs(rand)bereichen durch kommunale Projekte angestrebt. Die Sicherung der ökologischen Vielfalt und die Landschaftspflege werden überwiegend von Landschaftserhaltungsverbänden sowie Nebenerwerbslandwirten durchgeführt. Nutzungskonflikte werden kommunal gelöst.

▪ **Variante 2: Kandertal als attraktiver Landschaftspark für die Region**

Die Kommunen des Kandertals nutzen die landschaftlichen Qualitäten, um das Kandertal gemeinsam zu einem attraktiven Naherholungs- und Tourismusgebiet, auch für benachbarte Regionen, zu entwickeln. Bestehende touristische Attraktoren (Blauen Aussichtsturm, Chanderli, Wolfsschlucht, Fernwander- und Radwege) werden weiterentwickelt und beworben und um neue Attraktoren ergänzt (bspw. Erlebbarmachung der Kander i.S. eines Kandertal-parks auch mit Querbezügen entlang der anderen Fließgewässer im Raum, Einkehrmöglichkeiten, Mountainbike-Trails, Wanderwegenetz mit guter Anbindung an ÖV usw.). Touristische Hotspots sind untereinander verknüpft (ÖV, Rad). Für die Landschaftsräume werden prioritäre Nutzungen festgelegt, um Nutzungskonflikte zu verringern. Die Sicherung der ökologischen Vielfalt und der Landschaftspflege wird mit touristischen Konzepten verknüpft.

Fazit Landschaft und Erholung

Die Erhaltung der hochwertigen Landschaften des Kandertals für Landwirtschaft, Naturschutz und Erholungsnutzung ist den Kommunen des Kandertals ein besonderes Anliegen. Das Kandertal soll als grüne Entwicklungsachse entwickelt werden, in der die Landwirtschaft sowie die Umsetzung der Biotopvernetzung dazu beitragen attraktive Erholungslandschaften für die Bevölkerung zu entwickeln und zur Klimaanpassung beizutragen.

4. Raumkonzept Kandertal 2040

4.1. Ziele der zukünftigen Entwicklung des Kandertals

Die folgenden Entwicklungsziele auf Grundlage der dargelegten Handlungsfelder definieren die übergeordneten Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Kandertals. Die Entwicklungsziele sind auf die übergeordneten Planungen abgestimmt und berücksichtigen gleichzeitig die kommunalen Zielsetzungen.

Abbildung 30: Zielsystem Raumkonzept Kandertal 2040



Grafik HHP, INFRAS.

Entwicklungsziel 1: Grüne Entwicklungsachse Kandertal – hochwertige und multifunktionale Landschaften für Menschen, Tiere und Pflanzen

Im gesamten Kandertal wird eine konsequente Innenentwicklung angestrebt, um die zwischen den Siedlungsgebieten liegenden Landschaftsräume für den Naturschutz, die Landwirtschaft und die Erholungsnutzung sowie aufgrund ihrer Bedeutung zur Klimaanpassung zu bewahren. Eine Stärkung lokaler Direktvermarkter und eine bessere Vernetzung von Landwirten mit Tourismusbetrieben und Landschaftserhaltungsverbänden führt dazu, dass auch die durch den Strukturwandel der Landwirtschaft gefährdeten Offenlandbereiche in ihrer charakteristischen Ausprägung gesichert werden. Die einzelnen Nutzungsansprüche an den Raum schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern werden optimal aufeinander abgestimmt. Die Charakteristik der einzelnen Landschaftsräume des Kandertals wird so gestärkt, dass sich das Gebiet von den bestehenden Ballungszentren Weil, Lörrach und Basel mit dem Motto abhebt: Qualitatives Wohnen und Leben in der grünen Entwicklungsachse Kandertal.

Entwicklungsziel 2: Qualitativ hochwertiges Wachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes

Das Einwohnerwachstum wird möglichst auf die bestehenden Siedlungsbereiche innerhalb des Kandertals konzentriert, um die Flächeninanspruchnahme im Außenbereich zu reduzieren. Hierzu findet eine konsequente Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale mit an den Charakter der Siedlungsgebiete angepassten Wohnbautypologien statt. Diese qualitativ hochwertige Innenentwicklung geht einher mit einem dezentralen Ausbau der Versorgungseinrichtungen und einer Belebung der Ortszentren. Im vorderen Kandertal sowie der Stadt Kandern werden höhere Dichten angestrebt, als in den ländlichen Dörfern des Markgräfler Hügellandes und des Schwarzwaldes. Bisher unbebaute Wohn- und Mischgebiete werden schrittweise unter Zugrundelegung geeigneter Wohndichten entwickelt. Es werden keine neuen Einfamilienhausgebiete gebaut und die Entwicklung von preisgünstigem Wohnraum für Familien steht im Vordergrund. Zudem soll dem anhaltenden Belegungsdichterückgang mittels der Schaffung altersgerechter Wohnformen und weiteren geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt werden. Zu einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung gehören außerdem multifunktionale und gut zugängliche Freiräume im Siedlungsgebiet und dessen direktem Umfeld, die neben ihrer Bedeutung für das Lokalklima auch zur Erhaltung der Biodiversität beitragen und zur Erholung dienen.

Entwicklungsziel 3: Attraktive ÖV- und Fahrradbindung für ein siedlungsverträgliches Verkehrswachstum – Entwicklungsoption Kandertalbahn

Der bestehende Verkehr wird durch eine verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr effizient abgewickelt und möglichst reduziert. Der zukünftige Mehrverkehr durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird hauptsächlich über den ÖV und den Fuß- und Radverkehr abgewickelt. Voraussetzung dafür ist ein dichtes, konkurrenzfähiges Angebot an ÖV-Verbindungen zwischen den Gemeinden und Ortslagen und zu den umliegenden Arbeitsplatzzentren Lörrach, Weil und Basel. In kurz- bis mittelfristiger Perspektive bilden starke und (überlagert) beschleunigte Busachsen das Rückgrat. Das Busnetz muss im Falle der Reaktivierung optimal auf die S-Bahn abgestimmt werden, die dann die Haupteerschließungsfunktion übernehmen würde. Durch den Ausbau der kombinierten Mobilität (Bike and Ride, Park and Ride), der Förderung der E-Mobilität (v.a. Ladestationen) und neuer Mobilitätsangebote (z.B. automatisierte Shuttles) werden die Transportketten besser miteinander verknüpft. In den Ortskernen werden die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen möglichst reduziert, Fuss- und Fahrradverkehr aufgewertet und der ÖV priorisiert. In Er-

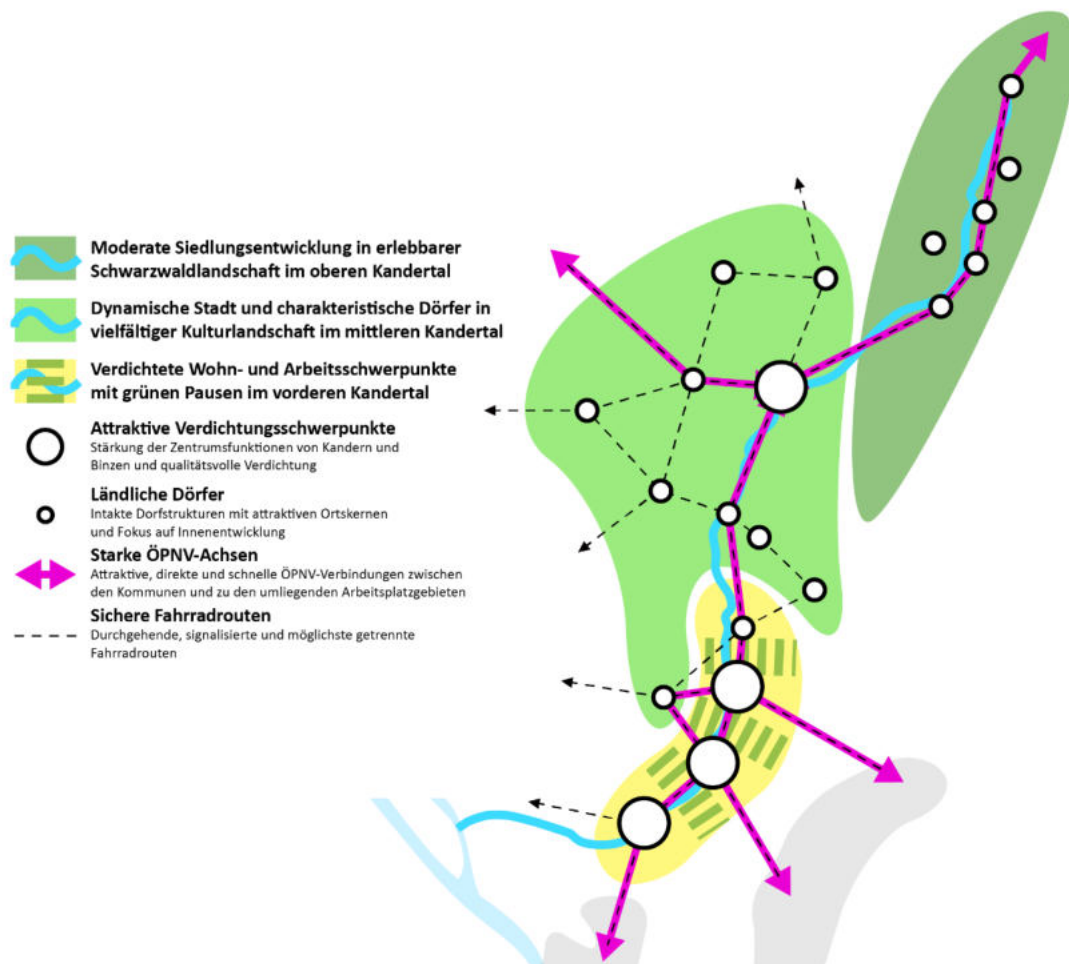
gänzung zum ÖV ist mit hoher Priorität ein zusammenhängendes, direktes und sicheres Fahrradnetz zu erstellen, neben der Talachse vor allem auch bezüglich Querverbindungen zum Wiesental und Oberrhein. Die lokalen Fußverkehrsnetze sind attraktiv und sicher zu gestalten.

Entwicklungsziel 4: Starke gemeindeübergreifende Zusammenarbeit

Die regionale, gemeindeübergreifende Zusammenarbeit, die im Zuge des Projekts «Raumkonzept Kandertal 2040» aufgebaut wurde, ist weiter zu fördern und pflegen. Die interkommunale Abstimmung bei Fragen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie zu soziokulturellen Themenfeldern soll intensiviert werden. Es geht dabei auch um den Aufbau nachhaltiger institutioneller Organisationsformen, beispielsweise in der Bewirtschaftung von Innenentwicklungspotenzialen oder Gewerbeflächen. Die Wertschätzung und nachhaltige Nutzung von Natur- und Landschaftsräumen soll gemeindeübergreifend aktiv gefördert werden. Im Weiteren soll der soziokulturelle Austausch zwischen benachbarten Gemeinden gestärkt werden (Vereinskultur, Festivitäten, Gastronomie, etc.).

Die folgende Darstellung zeigt das übergeordnete Konzept und die Leitideen des Raumkonzepts Kandertal. Die Leitideen werden in den nachfolgenden Teilkonzepten räumlich und inhaltlich weiter konkretisiert.

Abbildung 31: Konzeptschema Raumkonzept Kandertal 2040



Grafik HHP, INFRAS.

4.2. Teilkonzept Siedlung

Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten im vorderen, mittleren und oberen Kandertal sind bezüglich der Siedlungsentwicklung verschiedene Ziele in den jeweiligen Bereichen anzustreben. Im vorderen Kandertal, sprich den Kommunen Binzen, Rümplingen und Wittlingen soll zukünftig eine starke Verdichtung erzielt werden, da die Kommunen strategisch günstiger zu den Arbeitsplatzzentren in Weil, Lörrach und Basel liegen und aufgrund des erhöhten Bevölkerungs- und Verkehrsdrucks der bestehende Landschaftsraum zwischen den Siedlungsbereichen bereits stark reduziert wurde. Einem Zusammenwachsen der Siedlungen zu einem Siedlungsband ist durch konsequente Maßnahmen der Nachverdichtung mit höheren Wohndichten, welche die ortsspezifischen Qualitäten und Erfordernisse (bspw. Freihalten von wichtigen Luftleitbahnen) berücksichtigen, vorzubeugen. Die Verdichtung geht einher mit einer Stärkung der Ortskerne. Selbiges gilt für die Stadt Kandern, die als Unterzentrum im ländlichen Raum bestimmte urbane Qualitäten im Siedlungsbild aufweisen kann. In den übrigen ländlich geprägten Dörfern des mittleren und oberen Kandertals steht hingegen eine moderate Innenentwicklung unter Bewahrung des dörflichen Charakters im Vordergrund. Für das Teilkonzept Siedlung wurden Lupen einzelner Schwerpunkträume erstellt. Sie stellen exemplarisch geeignete Maßnahmen der zukünftigen Siedlungsentwicklung, aufbauend auf den Entwicklungszielen des Teilkonzepts Siedlung, dar.

- Die bestehenden Innenentwicklungspotenziale in allen Siedlungsbereichen des Kandertals werden hauptsächlich für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums genutzt. Insbesondere im vorderen Kandertal sowie in der Stadt Kandern werden hierbei mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser entwickelt, die zu einer höheren Wohndichte beitragen, sich jedoch vom Erscheinungsbild an die jeweiligen ortsspezifischen Gegebenheiten anpassen. In den ländlich geprägten Dörfern des mittleren und oberen Kandertals sind bei der Innenentwicklung ebenfalls an das Ortsbild angepasste Mehrfamilien- oder Reihenhäuser anzustreben, Einfamilienhäuser zählen auch in den Dörfern nicht mehr zur bevorzugten Bauart. Es sind zudem neue Bautypologien, die an die dörflichen Strukturen angepasst sind, zu entwickeln.
- Zur Deckung der Wohnungsnachfrage durch die prognostizierte Bevölkerungszunahme, werden die in den Flächennutzungsplänen ausgewiesenen und bisher unbebauten Wohn- und Mischbauflächen schrittweise entwickelt. Es werden an die Siedlungsstruktur angepasste Dichten für die Neubaugebiete gewählt (vgl. Tabelle 11). Bei der Entwicklung von Baugebieten am Siedlungsrand ist auf eine qualitätsvolle Ausgestaltung der Siedlungsränder als Übergang zum offenen Landschaftsraum, sowie auf die Schaffung einer ausreichenden Zahl von multifunktionalen Grünflächen in den Baugebieten zu achten. Sollte in Einzelfällen die

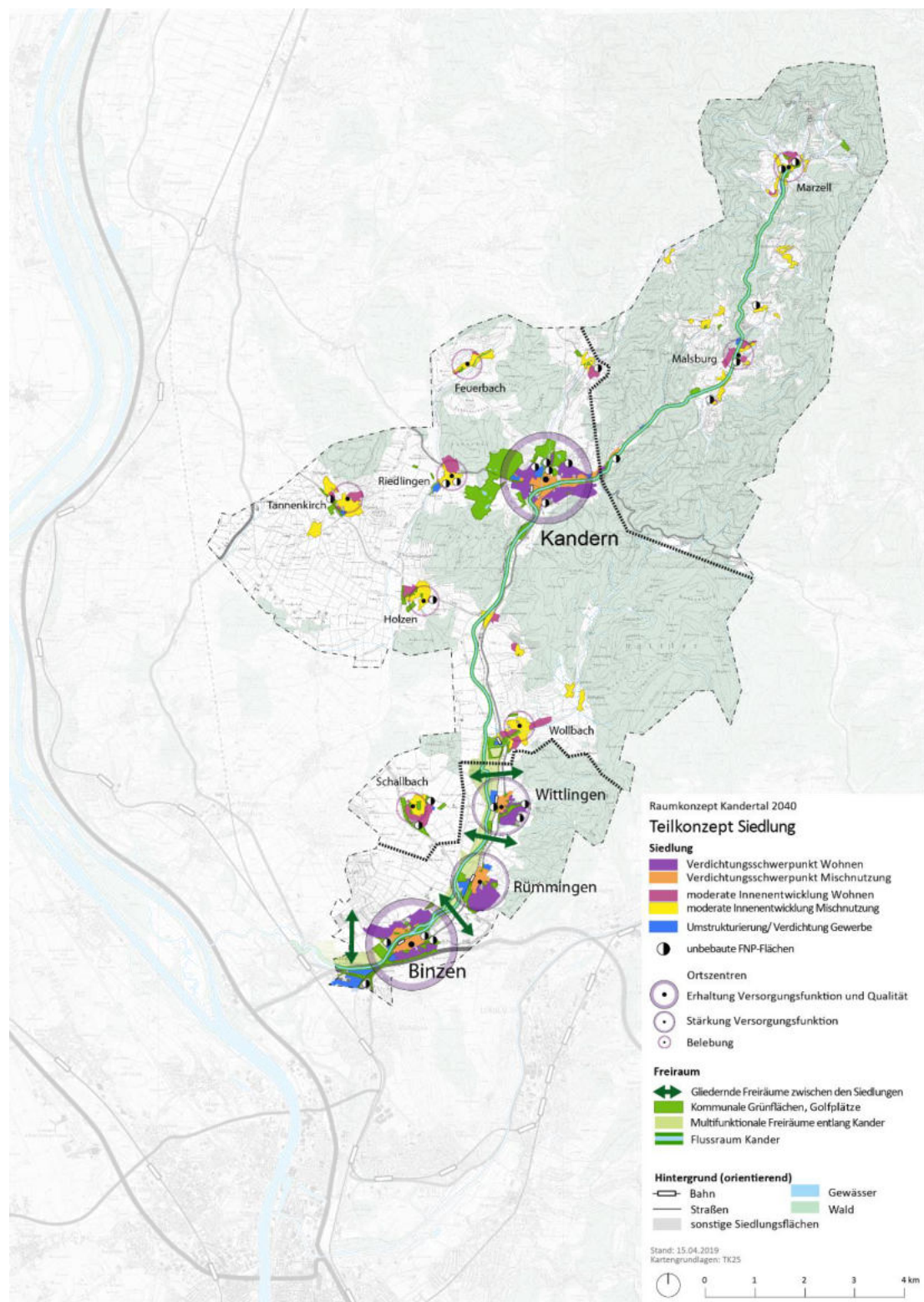
Wohnungsnachfrage nicht durch im FNP ausgewiesene Wohn- und Mischbauflächen gedeckt werden können, sind in gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen neue Baugebiete zu entwickeln.

- Das Kandertal strebt eine gute soziale Durchmischung an, weshalb bei der Schaffung von neuem Wohnraum (sowohl im Innen- als auch im Außenbereich) der Schaffung von preisgünstigem und für Familien geeigneten Wohnkonzepten ein entsprechendes Gewicht beigemessen wird. Die bestehende Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur lässt derzeit keine Engpässe erkennen, ist jedoch bei entsprechender Bevölkerungszunahme familiengerecht weiterzuentwickeln.
- Durch die Schaffung von altersgerechten Wohnformen und -konzepten (bspw. kleinere Wohnungen, Mehrgenerationenwohnen, Senioren-WGs) wird dem anhaltenden Belegungsdichterrückgang in den Kommunen entgegengewirkt. Dadurch freiwerdende Einfamilienhäuser sind im Zuge des Generationenwechsels dichter zu nutzen.
- Die Ortskerne von Rümplingen und Wittlingen sollen in ihrer Versorgungsfunktion gestärkt werden. In Rümplingen sollten hierzu insbesondere Innenentwicklungspotenziale entlang der Wittlinger/Schallbacher und Lörracher Straße aktiviert werden. In Wittlingen eignen sich die Innenentwicklungspotenziale entlang der L134 für eine Stärkung der Versorgungsfunktion. In beiden angesprochenen Bereichen kann der Durchgangsverkehr vom oberen Kandertal ins Rheintal wichtiger Frequenzbringer sein. Für die Stärkung der Versorgungsfunktion bieten sich die Erdgeschosse an, in den Stockwerken darüber sollte die Entwicklung von Wohnraum Priorität besitzen.
- Die Ortskerne von Binzen und Kändern sind in ihrer derzeitigen Qualität zu sichern und weiterzuentwickeln. Auch die Ortskerne der ländlichen Dörfer sollen in ihrer Identität gestärkt und möglichst belebt werden. Hierbei stehen insbesondere die Bereiche um die Ortsbildprägenden Kirchen im Fokus.
- Insbesondere im oberen Kandertal ist bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen auf eine landschaftsverträgliche Ausgestaltung zu achten, da hier die hohe Reliefenergie sowie Schutzgebiete entsprechende Restriktionen darstellen. Es gilt hier insbesondere behutsame Arrondierungen zwischen den locker bebauten Siedlungskörpern vorzunehmen und dabei die typische Baukultur des Schwarzwaldes aufzugreifen und neu zu interpretieren. Dies ermöglicht eine bauliche Weiterentwicklung mit höheren Wohndichten sowie eine Sicherung vorhandener Infrastrukturen bei einer gleichzeitigen Erhaltung der hochwertigen Kulturlandschaft.
- Bei der Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale können an geeigneten Stellen (ausreichend große Räumlichkeiten verfügbar) kleine dienstleistungsorientierte Gewerbebetriebe

im Bestand mitentwickelt werden, um zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Auch die Umstrukturierung und Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete kann Potenzial für weitere Arbeitsplätze im Kandertal bieten. Die Entwicklung unbebauter Gewerbegebiete am Siedlungsrand hat nachgeordnete Priorität, sollte aber bei ausreichender Nachfrage nicht ausgeschlossen sein, da durch die Schaffung lokaler Arbeitsplätze die Pendlerströme etwas reduziert werden können.

- Im Falle einer Reaktivierung der Kandertalbahn wird das Kandertal aufgrund der guten ÖV-Anbindung zu den Arbeitsplatzzentren zunehmend attraktiver, weshalb mit höheren Zuwachsraten als den von Fleck prognostizierten 1200 Einwohnern zu rechnen ist. Für diesen Fall sind neue Bauflächen in guter Erreichbarkeit zu den Haltestellen der Kandertalbahn zu erschließen, die das Bevölkerungswachstum aufnehmen können. Sie sind mit an die Siedlungsstruktur angepassten Wohndichten (vgl. Tabelle 11) zu entwickeln.

Abbildung 32: Teilkonzept Siedlung



Grafik: HHP, INFRAS

Anzustrebende Dichtewerte für Neubaugebiete

Die Kommunen im Kandertal streben ein qualitativ hochwertiges Wachstum an (vgl. Kap. 4.1), welches möglichst auf die bestehenden Siedlungsgebiete und bisher unbebauten FNP-Flächen im Kandertal konzentriert wird und nur in Einzelfällen neue Siedlungsgebiete am Rand erschließt (bspw. fehlende Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich des aktuellen FNP). Sollten jedoch Neubaugebiete erschlossen werden, sind für diese höhere Bebauungsdichten anzustreben.

Für die Diskussion möglicher Bebauungsdichten in Neubaugebieten wurden städtebauliche Entwürfe bzw. jüngst entwickelte Baugebiete im Kandertal ermittelt (vgl. Tabelle 10) die bereits höhere Wohndichten aufweisen und als Referenzbeispiele für die Diskussion dienen können.

Tabelle 10: geplante/realisierte Dichtewerte neuer Baugebiete des Kandertals

Name Beispiel	Bruttofläche gesamt [ha]	EW gesamt	EW/ha	EW/ha (Kalkulationsgrundlage)
Kandern Tonwerke	5,00	440-550	88-110	90
Rümmingen Tonwerke	3,20	350	109	110
Binzen Kandergrund	2,08	300-350	144-168	150

Tabelle HHP, INFRAS

Bei der Entwicklung von an den Bestand angepassten Neubaugebieten (bisher unbebaute FNP-Flächen, zusätzliche Entwicklungsoptionen) mit hohen Wohnqualitäten trotz verdichteter Bauweise, erscheinen die in Tabelle 11 dargestellten Dichtewerte für die einzelnen Kommunen vorstellbar. Dies setzt voraus, dass bei der Entwicklung von Baugebieten mit höherer Dichte alle Neubauten architektonisch sowie in punkto Freiraumgestaltung mit hoher Qualität und ideal angepasst an die bestehenden kommunalen Verhältnisse erfolgen. Hierzu sind in jedem Fall qualitätssichernde Maßnahmen (vgl. Maßnahmen S1 und S2 Handlungsprogramm) erforderlich.

Tabelle 11: angestrebte Dichtewerte für zukünftige Neubaugebiete in den Kommunen des Kandertals

Kommune	Angestrebte Dichtewerte in EW/ha	Erläuterung
Binzen	120-150	• Kleinzentrum laut Regionalplan • regionale Entwicklungsachse • Verdichtungsschwerpunkt TK Sied. • Nähe Weil/Basel/LÖ • Lage entlang Haupterschließungsachse und Kandertalbahn
Rümmingen	110-150	• Verdichtungsschwerpunkt TK Sied. • regionale Entwicklungsachse • Nähe Weil/Basel/LÖ • Lage entlang Haupterschließungsachse und Kandertalbahn
Wittlingen	70-120	• Verdichtungsschwerpunkt TK Sied. • regionale Entwicklungsachse • Nähe Weil/Basel/LÖ • stärkere ländliche Prägung als Rümmin- gen und Binzen • Lage entlang Haupterschließungsachse und Kandertalbahn
Schallbach	60-90	• moderate Siedlungsentwicklung TK Sied. • regionale Entwicklungsachse • starke ländliche Prägung • Nähe Weil/Lörrach/Basel
Kandern Stadt	150-180	• Unterzentrum laut Regionalplan • regionale Entwicklungsachse • Verdichtungsschwerpunkt TK Sied. • Lage entlang Haupterschließungsachse und Kandertalbahn
Kandern Ortsteile		• moderate Siedlungsentwicklung TK Sied. • starke ländliche Prägung • regionale Entwicklungsachse
Wollbach, Hammerstein	60-110	• Lage entlang Haupterschließungsachse und Kandertalbahn
Tannenkirch, Riedlingen	60-90	• günstige Lage nach Schliengen und Bad Bellingen
restliche Ortsteile	50-60	• keine höheren Dichten denkbar
Malsburg-Marzell		
Kernorte Malsburg, Höfe, Marzell, Kliniken	60-110	• Arrondierungen zwischen den Sied- lungskörpern und entlang Durchgangs- straße eignen sich für höheren Wohn- dichten in den Kernorten • Strukturwandel der Kliniken bedingt Nachnutzung für Wohnen, aufgrund der massiven Bauweise der Kliniken sind hier Wohnformen mit höheren Dichten gut denkbar
restliche Ortsteile	50-60	• keine höheren Dichten denkbar

4.3. Teilkonzept Landschaft

Betrachtet man die landschaftlichen Änderungsprozesse des Plangebiets in den vergangenen Jahren, so treten vor allem die Veränderungen durch die zunehmende Bebauung und die anhaltende Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrsinfrastrukturen in den Vordergrund. Auch ein Strukturwandel in der Landwirtschaft einhergehend mit einer Intensivierung in bestimmten Gebieten und Nutzungsaufgaben in Ungunstlagen ist zu erkennen. Das Teilkonzept Landschaft greift die spezifischen Charakteristika der einzelnen Landschaftsräume des Kandertals auf und strebt durch deren in-Wert-Setzung eine optimale Ausbildung des Raumes für Naturschutz, Kulturlandschaft und Erholungsnutzung an. Dabei wurden die fachlichen Vorstellungen von Natur- und Landschaftsschutz mit den Anforderungen der Menschen an ihren Erholungsraum verknüpft und sinnvoll abgewogen.

Herauszustellen ist für das gesamte Kandertal die Erhaltung bestehenden Grünraumqualitäten in den Siedlungsgebieten sowie am Siedlungsrand (Parks, Sportflächen, Spielplätze etc.). Diese tragen insbesondere in Zeiten des Klimawandels und bei der angestrebten Nachverdichtung (vgl. Teilkonzept Siedlung) zu einer hohen Wohnraumqualität bei. Bestehende Landschaftliche Qualitäten und identitätsstiftende Orte sind zu erhalten und weiterzuentwickeln (bspw. Stärkung Direktvermarkter, Zusammenarbeit LEV, klimaangepasster Waldumbau). Darüber hinaus sind die Wander- und Radrouten im Kandertal auszubauen und besser miteinander zu vernetzen. Dadurch wird eine naturverträgliche Fortbewegung und Erholungsnutzung unterstützt.

Grüne Pausen im vorderen Kandertal

- Die Erhaltung der gliedernden Freiräume (grüne Pausen) zwischen den Siedlungsgebieten im vorderen Kandertal besitzt oberste Priorität. Neben ihrer Bedeutung für die Naherholung besitzen sie eine wichtige Funktion für das Lokalklima, die Klimaanpassung und den Biotopverbund. Die Gebiete sind gemeinsam mit der Bevölkerung und lokalen Landwirten mit ‚Leben zu füllen‘. Die stark unter Druck stehende Landschaft und ihre positiven Werte für Mensch und Natur sollen ins Bewusstsein der Leute gerückt werden, um einen Schutz und eine Gestaltung des Landschaftsraumes anzuregen ohne zusätzliche Schutzgebietsausweisungen anzustreben, ganz nach dem Motto: „Schutz durch Nutzung“. Da der Flussraum der Kander die verschiedenen Freiraumstrukturen im vorderen Kandertal im Sinne eines Rückgrats verbindet, ist diese Charakteristik besonders herauszustellen. Bei zukünftigen Planungen von Infrastrukturvorhaben und Siedlungsentwicklungen ist der Erhaltung und Attraktivierung der Gebiete ein besonderes Gewicht bei der Abwägung beizumessen.
- Die Funktion der Kander als bedeutsame Achse im Biotopverbund feuchter Standorte, ist durch geeignete Maßnahmen in den Uferbereichen zu stärken. Dies trägt auch zur Anpassung

sung an den Klimawandel bei. Der Gewässerkörper ist für den Migrationsbedarf von Fischen durchgängig zu gestalten. Insbesondere in den bedeutsamen Naherholungsbereichen sowie innerhalb der Siedlung ist bei der Wahl der Maßnahmen auf eine Vereinbarkeit von Naturschutz und Erholungsnutzung zu achten.

- Die siedlungsnahen Landschaftsräume entlang der Kander sowie die am Siedlungsrand gelegenen Sportflächen besitzen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Ortschaften des vorderen Kandertals eine zentrale Bedeutung für die Naherholung. Sie sollen als multifunktionale Freiräume gestärkt werden. In Bereichen eines innerörtlichen Fließgewässerverlaufs (Binzen und Kandern) bietet es sich an, den Raum entlang des Gewässers als innerörtliche Grünachse auszubilden.

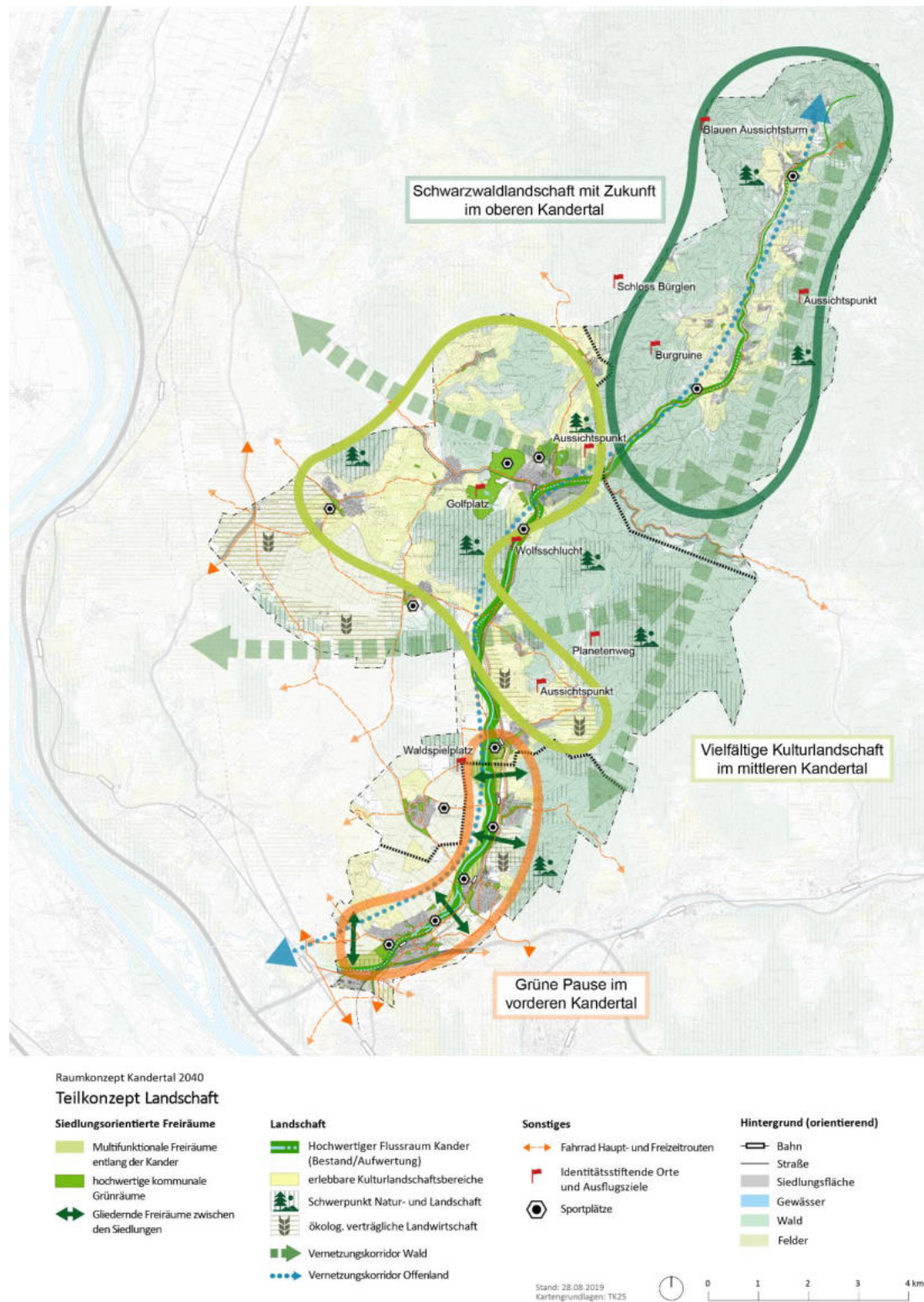
Vielfältige Kulturlandschaft im mittleren Kandertal

- Charakteristisch für die Landschaft im mittleren Kandertal ist das Nutzungsmosaik aus Weinbergen, Streuobstwiesen und Grünlandnutzung im Übergangsbereich zwischen Markgräfler Hügelland und Schwarzwald. Diese kulturlandschaftlich hochwertigen Bereiche werden, auch aufgrund der hochwertigen Blickbezüge, von der ortsansässigen Bevölkerung bevorzugt zur Naherholungszwecken genutzt. Sie sind mit ihren wertgebenden Landschaftselementen zu erhalten und in Wert zu setzen (bspw. Stärkung Direktvermarkter, Most-/Weinbesen etc.).
- Die intensiv genutzten Ackerbereiche des Markgräfler Hügellandes sind durch strukturierende Elemente anzureichern und ökologisch verträglich zu nutzen. Dies trägt zur Diversifizierung der Landschaft, zum Biotopverbund und zum Schutz der hochwertigen Böden vor Erosion bei. Die Ansprüche der Offenlandarten sind hierbei zu beachten.
- Die durch Grünlandnutzung geprägten Talbereiche von Kander und Wollbach, als Einfallstore in den Schwarzwald, sind offen zu halten. Eine attraktive Wegeführung zwischen den beiden Tälern mit gleichzeitiger in Wert Setzung guter Aussichtspunkte macht den Raum für die Erholungsnutzung interessant.
- Die bewaldeten Höhenrücken sowie die Waldinseln sind als regional bedeutsame Kerngebiete für den Verbund von Waldlebensräumen und wichtige Erholungsbereiche vor einer Zerschneidung zu bewahren und durch naturnahen Waldumbau aufzuwerten. Auch die Kander als wichtiges Element im Biotopverbund wird entsprechend aufgewertet. Darüber hinaus werden bestehende Biotopverbundkonzeptionen (bspw. MOBIL, Biotopverbund Region Hochrhein-Bodensee) schrittweise umgesetzt.
- Die Ausgestaltung der Landschaft unterstützt die Anpassung an den Klimawandel.

Erlebbare Schwarzwaldlandschaft mit Zukunft im oberen Kandertal

- Der reizvolle Wechsel aus Mischwaldgesellschaften und Grünlandnutzung ist kennzeichnend für das obere Kandertal. Die Erhaltung des über Jahrhunderte entstandenen Wald-Offenland-Mosaiks als wichtige Grundlage für das Natur- und Landschaftserleben und die Erholungsnutzung ist durch geeignete Konzepte zu gewährleisten. Hierbei sind zukunftsweisende Ideen zu finden, die eine In-Wert-Setzung der Landschaft ermöglichen, ganz im Sinne von Schutz durch Nutzung.
- Bei zukünftigen Siedlungsentwicklungen ist darauf zu achten, die Entwicklungsbereiche gut in die Landschaft zu integrieren. Die traditionelle Baukultur des Schwarzwaldes sollte hierzu aufgegriffen und neu interpretiert werden, um preisgünstiges und familiengerechtes Wohnen mit höheren Wohndichten zu ermöglichen aber gleichzeitig die typische Schwarzwaldcharakteristik zu erhalten.
- Die ausgedehnten Waldgebiete spielen eine zentrale Rolle im Verbund von Waldlebensräumen und bei der Anpassung an den Klimawandel. Sie sind als überregional bedeutsame Kerngebiete in ihrer Funktion zu stärken.

Abbildung 33: Teilkonzept Landschaft



Grafik: HHP, INFRAS

4.4. Teilkonzept Verkehr

Vorbemerkung: *Hauptaufgabe eines Raumkonzeptes im Bereich Verkehr ist die verbesserte Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das heißt, mit den vorangegangenen Teilkonzepten Siedlung und Landschaft sollen verkehrsschonende strukturelle Voraussetzungen geschaffen werden um Wege zu verkürzen und wo möglich auch zu vermeiden. Eine generelle Verkehrsreduktion ist aber von verschiedenen übergeordneten Rahmenbedingungen abhängig (Energiepreise, individuelle Präferenzen, Werthaltung, u.a.m.), worauf das Raumkonzept wenig Einfluss hat. Das folgende Teilkonzept Verkehr fokussiert somit auf die Möglichkeiten der Region, sei dies infrastrukturell oder über nicht-infrastrukturelle Handlungsfelder. Diese Handlungsfelder werden im Rahmen der Verkehrsstudie des Landkreises vertieft, namentlich auch bezüglich Entwicklungsoption Kandertalbahn.*

Ausbau ÖV-Angebot und kombinierte Mobilität

Höchste Priorität haben der Ausbau des ÖV und des Radverkehrs. Im ÖV übernehmen starke Bushauptkorridore (mindestens 1h-Takt) die Hapterschließungsfunktion. Bei den bestehenden Hauptlinien 54 nach Lörrach Brombach/Hauingen und 55 nach Basel stehen Taktverdichtungen und Angebotsausbau in den Randzeiten im Vordergrund. In Ergänzung zu den bestehenden Hauptlinien werden neue Tangenten zwischen Kandern und Schliengen geschaffen und die bestehende Tangente zwischen Rümplingen und Lörrach gestärkt. Neu geplant ist zudem eine tangentielle Flughafenlinie von Lörrach über Binzen – Haltingen – Saint Louis bis zum Euroairport. Bei allen tangentialen Buslinien ist auf schlanke Umsteigebeziehungen auf die Bahn zu achten. Ein großes Handicap des Busverkehrs sind die langen Reisezeiten, insbesondere auch auf dem Abschnitt zwischen Binzen und Basel Bad Bf. Aufgrund des hohen MIV-Aufkommens während Verkehrsspitzen. Auf der Achse Kandern – Basel werden deshalb zur Verkürzung der Reisezeiten in den Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitze) zusätzlich zur Linie 55 überlagerte Express-Busse (ohne Schlenker über Schallbach) angeboten, die nur bis Haltingen Bahnhof verkehren und schlanke Anschlüsse auf die Regionalzüge gewähren (RegioExpress nach Weil a. R. und Basel Bad Bf, verkehrt im Stundentakt). Dadurch lässt sich ein Zeitgewinn von etwa 15 Minuten zwischen Kandern und Basel Bad Bf erzielen (gesamte Reisezeit heute 48 Minuten). Sollte die Tramlinie 8 in Weil a. R. bis Läublin Park verlängert werden, kann die Expressbuslinie auch auf diese abgestimmt werden. Für alle Buslinien sind in den Ortsdurchfahrten und -einfahrten konsequente ÖV-Priorisierungen einzuführen. Auf der Achse Kandern Malsburg-Marzell-Blauen wird ein Bushauptkorridor mit verbesserter Taktung zur touristischen Erschließung des oberen Kandertals eingerichtet. Auf dem gesamten Busnetz ist die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Gefäßgrößen sind der Nachfrage angepasst flexibel einzusetzen

und verstärkende Schülerbusse sind zu prüfen. Zur besseren Anbindung der peripheren Ortslagen Holzen, Tannenkirch, Riedlingen, Feuerbach, Sitzenkirch und Malsburg-Marzell (außersaisonal) stehen flexible Angebotsformen im Vordergrund. Kurzfristig sind dies insbesondere Bürgerbusse und Rufbusse aber auch Sharing-Systeme und multimodale Ansätze (Park&Ride, Bike&Ride). Längerfristig sind dabei auch die Potenziale neuer Angebotstrends wie das automatisierte Fahren mit zu berücksichtigen (Shuttles). Beim Busbahnhof Kändern wird zudem eine grössere P&R Station angeboten. Die Innenentwicklung wird auf die bereits gut erschlossenen Gebiete nahe an den Haltestellen der Bushauptkorridore fokussiert. Gegebenenfalls sind neue Haltestellen bei größeren Arealentwicklungen (z.B. Tonwerke-Areal Kändern) einzuplanen.

Entwicklungsoption Kandertalbahn

Die Kandertal S-Bahn ist als Entwicklungsoption offen zu halten. Momentan werden verschiedene Möglichkeiten der Reaktivierung der Bahn und die Weiterentwicklung des straßenseitigen ÖPNV durch die parallele Erarbeitung eines Verkehrskonzepts im Auftrag des Landkreises untersucht. Kern der Verkehrsstudie sind verschiedene ÖV-Angebotskonzepte Bahn/Bus. Einbezogen werden auch Überlegungen zu Einrichtungen der kombinierten Mobilität an den ÖV-Haltestellen (Park & Ride, Bike & Ride, Zugänge Radverkehr, etc.), aber keine systematische Überprüfung der Radwegnetze.

Die S-Bahn ist für das Raumkonzept Kandertal 2040 kurz- bis mittelfristig nicht wegleitend für die weitere Siedlungsentwicklung. Falls die S-Bahn realisiert wird, sind Flächen im nahen Einzugsgebiet der Bahnhalttestellen prioritäre Innenentwicklungs- und langfristige Siedlungserweiterungsgebiete. Im Falle einer Reaktivierung steht eine Durchbindung in Richtung Lörrach (z.B. Verlängerung S5 Weil a. R. – Steinen) oder Basel Bad Bahnhof im Fokus, um eine direkte Anbindung an die großen Arbeitsplatzgebiete zu ermöglichen. Das Busnetz müsste im Falle einer S-Bahn Einführung komplett umorganisiert werden. Es müsste als Feinverteilsystem bzw. Zubringer zur Bahn umgestaltet werden und hat die peripheren Ortslagen an die nächste S-Bahn-Haltestelle anzubinden und schlanke Anschlussbeziehungen zu gewährleisten. Für den kombinierten Verkehr werden zusätzliche P&R-Standorte an allen Bahnhalttestellen angeboten. Die S-Bahn Haltestellen-Lagen in den Gemeinden des Kandertals sind auf mögliche Entwicklungsareale zu optimieren (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Optimierungs- und Siedlungsentwicklungspotenzial Haltestellen Kandertal S-Bahn

Kandern	Entwicklungspotenzial im direkten Bahnumfeld
Hammerstein	Sehr geringes Potenzial, Bedeutung Haltepunkt zur Anbindung Holzen und Eggisholz
Wollbach	Zahlreiche Innentwicklungspotenziale im näheren Einzugsgebiet des Bahnhofs
Wittlingen	Großes unbebautes Gewerbegebiet in direkter Nähe zum Bahnhof
Rümmingen	Innentwicklungspotenziale im näheren Einzugsgebiet des Bahnhofs nutzen
Binzen	Nähe zu Entwicklungsareal Kandergrund, Prüfung einer Haltestellenverschiebung nach Osten (zur besseren Anbindung des Zentrums und des unbebauten Wohngebiets im Osten von Binzen)

Tabelle HHP; INFRAS.

Ausbau Radverkehrsnetz, konsequente Straßenverkehrsberuhigung und Klimaschutz im Verkehr

Im Radverkehr wird der konsequente Ausbau der Hauptrouten (Pendler Routen) vorangetrieben. Dies beinhaltet eine kontinuierliche Führung, möglichst als baulich separierte Radwege. Das Radverkehrsnetz hat sowohl im Haupttal (parallel zur Landesstrasse L134 und zur Bahntrasse) wie vor allem auch auf den Querverbindungen ins Wiesental und den Oberrhein Aufwertungsbedarf. Dabei sind die landschaftlichen Eingriffe zu minimieren. Größter Handlungsbedarf liegt an folgenden Stellen vor (von Süden nach Norden):

- Ortseinfahrt und -durchfahrt Binzen: Keine Führung, Mischverkehr
- Zwischen Binzen und Rümmingen: Netzlücke, unbefestigter Weg
- Ortsdurchfahrt Rümmingen: Teilweise keine Führung, Mischverkehr (Wittlinger und Lörracher Straße).
- Ortsdurchfahrten Wittlingen und Wollbach: Keine Führung, Mischverkehr
- Zwischen Wollbach und Hammerstein: Keine Führung, Mischverkehr
- Ortsdurchfahrt Kandern: Keine Führung, Mischverkehr
- Radwege Feuerbachtal und Riedingen
- Querverbindung Wittlingen – Brombach
- Querverbindung Rümmingen - Lörrach

In den Ortskernen müssen die Verkehrsberuhigung, Aufwertung der öffentlichen Straßenräume sowie ÖV-Priorisierungen deutlich konsequenter umgesetzt werden. Die Zugänglichkeit für den MIV muss sichergestellt sein, erhöhte Widerstände sind aber für die Aufenthaltsqualität und sichere Führung des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie eine vermehrte Verlagerung auf den ÖV wichtig.

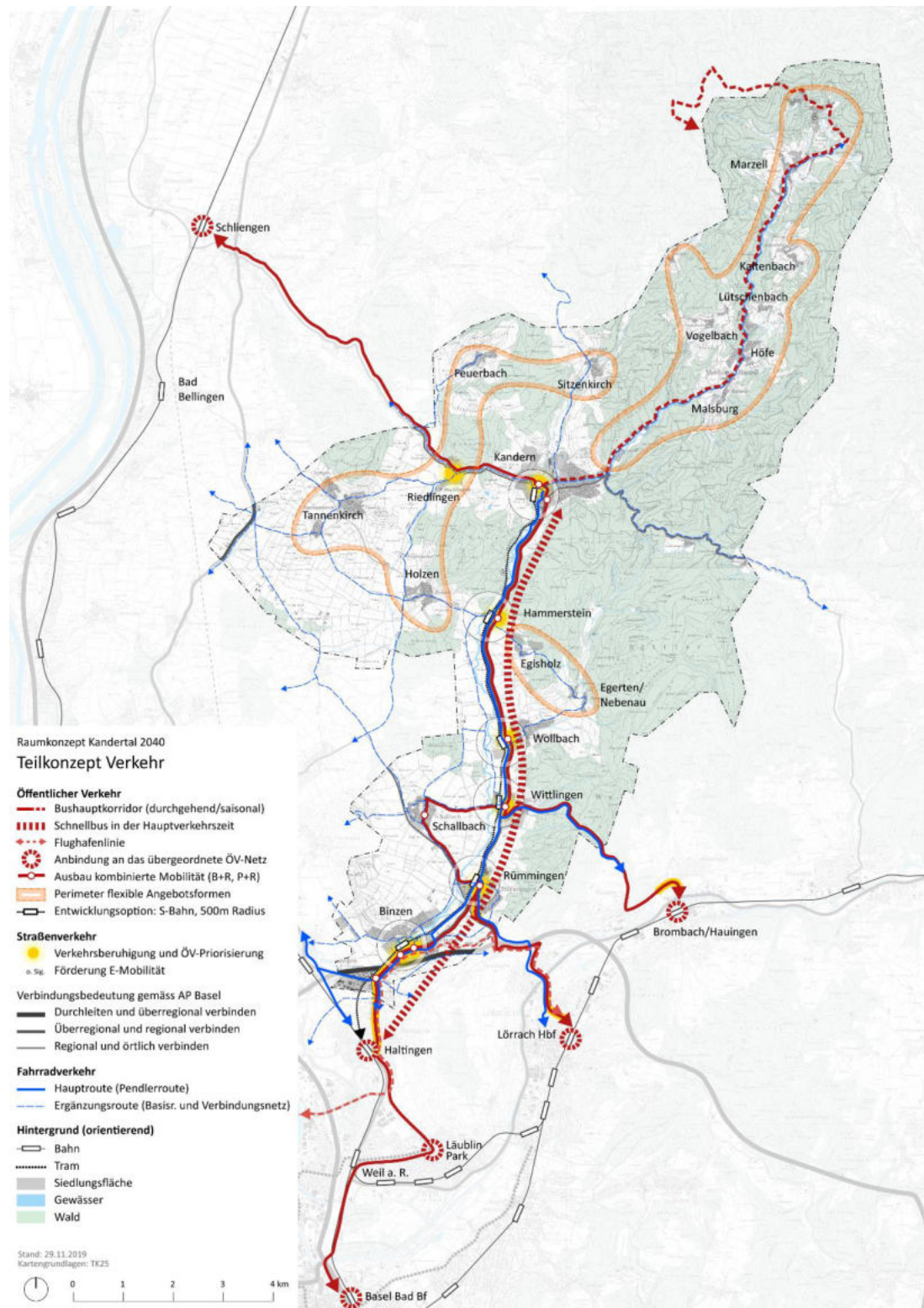
Tabelle 13: Handlungsbedarf Verkehrsberuhigung und Aufwertung Ortskerne

Kommune	Bereich	Verkehrsberuhigung	Aufwertung Straßenraum	Sichere Führung Fuß- und Radverkehr
Kandern	Hammersteinerstraße und Bahnhofstraße	X	X	X
Riedlingen	Ortsstraße und Lieler Straße	X	X	X
Hammerstein	Kandertalstraße	X		X
Wollbach	Basler Straße			X
Wittlingen	Kandertalstraße	X	X	X
Rümmingen	Wittlinger, Binzener und Lörracher Straße	X	X	X
Binzen	Hauptstraße	X	X	X

Tabelle HHP; INFRAS.

Neben der anvisierten Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuß- und Fahrradverkehr sind auch innerhalb des MIV **klimaschonendere Mobilitätsformen** im Rahmen des Möglichen zu unterstützen. Ein zentrales Thema ist dabei die Förderung der E-Mobilität, sowohl im MIV wie im E-Bike Bereich. Mit kommunalen Ladestationen kann sich das Kandertal als Vorreiterregion positionieren. Des Weiteren sind Mobilitätsformen zu unterstützen, welche die Besetzungsgrade in den Personenkraftwagen erhöhen und somit die Fahrleistungen reduzieren. Dazu gehören alle erdenklichen Formen des Sharing und Pooling, welche im Zuge der Digitalisierung neue Potenziale erlangen. Die Gemeinden können namentlich Standplätze sicherstellen und bei der Parkierung Vorzugsbehandlungen umsetzen.

Abbildung 34: Teilkonzept Verkehr



Grafik HHP, INFRAS.

5. Maßnahmen und Umsetzung

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Maßnahmenschwerpunkte innerhalb der vier Entwicklungsziele. Dabei werden Angaben gemacht zu zeitlichen Prioritäten und Zuständigkeiten. Die Federführung in der Umsetzung liegt bei den Gemeinden. Daneben wird eine aktive Beteiligung des Landkreises Lörrach von hoher Bedeutung sein. Zudem werden eine Abstimmung zwischen und eine geeignete Bündelung von einzelnen Maßnahmenschwerpunkten notwendig sein. Die einzelnen Maßnahmenschwerpunkte werden in den folgenden Kapiteln weiter erläutert.

Tabelle 14: Maßnahmenüberblick

Maßnahmenschwerpunkt	Federführung	Zeithorizont
Siedlung		
S1: Konsequente und qualitätsvolle Nachverdichtung in bestehenden Siedlungsbereichen	alle Gemeinden in Eigenregie	kurz- bis mittelfristig
S2: Schrittweise Entwicklung neuer Baugebiete mit hohen Wohndichten und guter Lebensqualität	alle Gemeinden in Eigenregie	mittel- bis langfristig
S3: Weiterentwicklung und Aufwertung der Ortskerne	alle Gemeinden in Eigenregie	kurz- bis mittelfristig
S4: Umstrukturierung von Gewerbegebieten	Gemeinden des Raumkonzeptes gemeinsam	mittel- bis langfristig
S5: Verdichtung und Belebung Bahnhofsgelände	alle Gemeinden in Eigenregie	langfristig
Landschaft		
L1: Erhaltung und Entwicklung guter innerörtlicher Grünraumqualitäten und hochwertiger Siedlungsränder	alle Gemeinden in Eigenregie	kurz- bis mittelfristig
L2: Entwicklungskonzept „Grüne Pausen vorderes Kandertal“	Gemeinden Rümelingen, Wittlingen und Binzen gemeinsam	mittelfristig
L3: Entwicklungskonzept „Kulturlandschaftliche Vielfalt in der grünen Entwicklungsachse Kandertal“	Gemeinden des Raumkonzeptes gemeinsam	mittelfristig
L4: Förderung eines standortgerechten und sanften Tourismus im oberen Kandertal	Kandern und Malsburg-Marzell gemeinsam	mittelfristig
L5: Weiterentwicklung der Kander hinsichtlich Biotopverbund und Erholungsnutzung	Gemeinden gemeinsam mit RP Freiburg und LRA Lörrach	mittelfristig
L6: Förderung des Biotopverbundes in Wald und Offenland	Gemeinden des Raumkonzeptes gemeinsam	mittelfristig

Verkehr		
V1: Ausbau Fahrradnetz, Schließung von Netzlücken und Schaffung von durchgehenden Hauptrouten für den Pendlerverkehr	Gemeinden mit Landkreis	kurzfristig
V2: Ausbau regionales Busnetz, Bushauptkorridore und Schnellbusachse	Landkreis Lörrach	Kurz-/mittelfristig
V3 Gestaltung Ortsdurchfahrten und Verkehrsberuhigung	Gemeinden zusammen mit Landkreis (Fachbereich Straßen)	mittelfristig
V4: Konzept alternative Angebotsformen, E-Mobilität und Pilotprojekte	Landkreis Lörrach zusammen mit Gemeinden	mittelfristig
V5 Entwicklungsoption Kandertalbahn	Landkreis Lörrach	Kurzfristig (Verkehrsstudie)
Zusammenarbeit und Kommunikation		
Z1: Regionale Zusammenarbeit, Umsetzungsprogramm Raumkonzept Kandertal	Projektrat Raumkonzept	mittelfristig
Z2: Regionale Information, Kommunikation und Mitwirkung	Projektrat Raumkonzept	mittelfristig

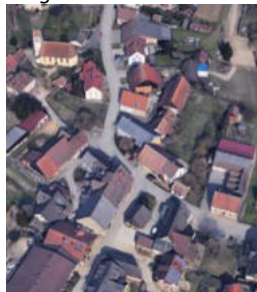
Tabelle INFRAS, HHP

5.1. Maßnahmen Siedlung

S1: Konsequente und qualitätsvolle Nachverdichtung in bestehenden Siedlungsbereichen		
Maßnahmen	▪ Ausdrückliche politische Bekenntnisse zur Innenentwicklung (bspw. kommunale Leitbilder, Ziele im Regionalplan) ▪ periodische Anpassung des dargestellten Flächenbedarfs im FNP ▪ Innenentwicklung und Flächenrecycling (Umnutzung/Konversion von leerstehenden Gebäuden bzw. Altbauaktivierung; Aufstockung/Erweiterung bestehender Gebäude; Schließung von Baulücken/Bestandsergänzungen; Ersatzneubauten) als Querschnittsaufgabe im Verwaltungsaufbau der Kommunen verankern (dauerhafte Organisationseinheit Flächenressourcenmanagement inkl. dauerhafte Finanzierung) ▪ Systematische Erfassung von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungspotenzialen (Flächen-, Bauland-, Altlasten- und Baulückenkataster) ▪ Erstellung von Abwägungsgrundlagen zur Berücksichtigung von Umwelt- und Ortsbildbelangen bei Innenentwicklungsvorhaben (bspw. qualifizierter Landschaftsplan Innenbereich) ▪ Sensibilisierung und Kontaktpflege zu Grundstückseigentümern und privaten Akteuren; direkte Ansprache und Beratung zu Entwicklungs- und Fördermöglichkeiten sowie Unterstützung bei der Bereitstellung bestehenden Wohnraums (Einliegerwohnungen) ▪ Aktive Liegenschaftspolitik der Kommunen zum Erwerb von Potenzialflächen; ggf. Prüfung von Baugeboten etc. ▪ Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten und Zielbildern für die Nachverdichtungsbereiche ▪ ▪ Überprüfung und ggf. Anpassung der Bauordnung in Innenentwicklungsbereichen (Erhöhung GRZ, GFZ, Angaben zu Quartiersgeeigneten Wohnbautypologien) ▪ Schaffung von frühzeitiger Transparenz und Teilnahmemöglichkeiten im Hinblick auf Innenentwicklungsvorhaben ▪ Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen ▪ Aufwertung der öffentlichen Räume (Plätze, Straßenräume) zur Verbesserung der Lebensqualität in verdichteten Gebieten ▪ Bei Nachverdichtung auf kommunaleigenen Flächen: ○ Lancierung architektonischer Ideenwettbewerbe ○ Innenstadtnahes Seniorenwohnen schaffen; Altersgerechte Wohnformen bzw. neue Wohnkonzepte ermöglichen (Senioren-WGs, Mehrgenerationenhäuser etc.) ○ Infrastrukturelle Weiterentwicklung der Siedlungsbereiche für die spezifischen Zielgruppen (bspw. Spielplätze, für Rollatoren geeignete Gehwegbeläge, etc.) ○ Ansiedelung von dienstleistungsorientiertem Gewerbe fördern ○ Innerstädtische Grünraumqualitäten mitentwickeln (vgl. Maßnahme L1)	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
hoch	kurz- bis mittelfristig	Gemeinden in Eigenregie
Regionale Abstimmung		
▪ Regionalplan Regionalverband Hochrhein-Bodensee ▪ Landratsamt Lörrach ▪ RP Freiburg Referat 21		

Beispiel:

Mögliche Nachverdichtung Ortskern Schallbach



■ Gebäude Bestand □ Gebäude Neu ■ Öffentlicher Straßenraum ■ Grünraum

Referenzbeispiele

links: Neubau Kindertagesstätte Kyritz, Quelle: kklf.architekten

mitte: moderner Anbau an historisches Gebäude Hederplatz Weimar, Quelle: Gildehausreich Architekten

rechts: zweistöckiger Anbau an Bestandsgebäude Ursula Haede, Quelle: Baufritz.de

weiterführende Literatur/hilfreiche Handlungsleitfäden

- Umweltbundesamt (2015): Ratgeber Innenentwicklung organisieren. Kommunale Organisationsstrukturen für ein effizientes Flächenressourcenmanagement im Praxistest. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/innenentwicklung-organisieren-kommunale>
- Bundesstiftung Baukultur (2018): Besser Bauen in der Mitte. Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Online verfügbar unter: https://www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/78/downloads/bsbk_besser-bauen-in-der-mitte.pdf

S2: Schrittweise Entwicklung neuer Baugebiete mit hohen Wohndichten und guter Lebensqualität**Maßnahmen**

- Berücksichtigung höherer Wohndichten (vgl. Tabelle 11) sowie weiterer relevanter Ergebnisse des Raumkonzeptes in bereits laufenden Planverfahren (FNP/LP/Bebauungspläne)
- Nachfrageorientierte schrittweise Entwicklung bisher unbebauter Baugebiete mit höheren Wohndichten (vgl. Tabelle 11) und starker interkommunale Abstimmung (Vermeidung Überangebot)
- Lancierung von qualitätssichernden Verfahren mit klaren Dichte-, Qualitäts- und Grünraumvorgaben der Bebauung (bspw. Architektenwettbewerbe für Neubaugebiete)
- Aktive Liegenschaftspolitik der Kommunen zum Erwerb von Potenzialflächen; ggf. Prüfung von Baugeboten etc.
- Erstellung von Grünordnungsplänen; Feldkontrolle festgesetzter Anpflanzbindungen
- Schaffung von Anreizen zur Begrünung privater Flächen (Wettbewerbe, Pflanzenschenkungen, Informationen zu Fassaden-/Dachbegrünungen)
- Gute Erschließung der Wohngebiete mit dem ÖV: Neue Bushaltestelle, ggf. leichte Verschiebung des Bahnhaltepunkts in Richtung der Siedlung (vgl. Teilkonzept Verkehr)
- Gute Einbettung der Wohngebiete in das Fuß- und Radverkehrsnetz
- Wohnen für junge Familien, Alte und sozial Schwache ermöglichen:

- festgesetzter Anteil sozialer und barrierefreier Wohnungsbau bei Neubaugebieten
- gute Mischung großer (familiengerechter) und kleiner (Singles/Senioren) Wohneinheiten
- Baugebietsentwicklungen gemeinsam mit Wohnungsbaugenossenschaften
- Neue Wohnformen (Mehrgenerationenwohnen, betreutes Wohnen, Senioren-WGs) in Neubaugebieten mit entwickeln

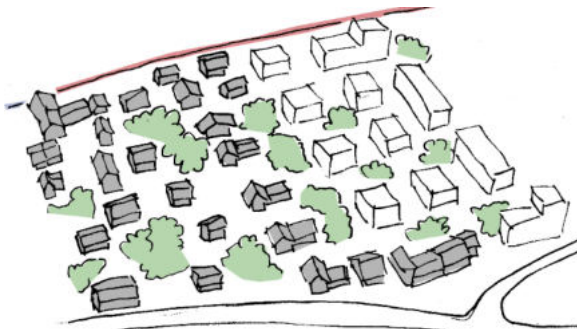
Priorität	Zeithorizont	Federführung
mittel	mittel- bis langfristig	Gemeinden in Eigenregie

Regionale Abstimmung

- Regionalplan Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach
- Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach
- Fahrradnetzplanung Agglo Basel

Beispiel:

Dichtere Bebauung unbebauter FNP-Flächen Binzen



■ Gebäude Bestand □ Gebäude Neu ■ Gleisraum ■ Grünraum

Referenzbeispiele



*links: Autofreies Reihenhausesgebiet Unterschleißheim, Quelle: Riedl,
mitte: Mehrfamilienhaus-Block Rümplingen, Quelle: Riedl*

S3: Weiterentwicklung und Aufwertung der Ortskerne

Maßnahmen

- Lancierung von Strategiediskussionen und Pilotprojekten zur Belebung der Ortskerne mit gleichzeitiger Beruhigung des MIV i.S.v. Dörfliche Entwicklungskonzepte/„Unsere lebendige Mitte“ (unter intensiver Beteiligung der lokalen Bevölkerung)
- Lancierung von Projekten zur Umgestaltung öffentlicher Plätze oder leerstehender/untergenutzter Gebäude (Schaffung von Begegnungsräumen)
- Siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten (vgl. V3)
- Lancierung von Projekten/Strategiediskussionen zur Verbesserung der Versorgungssituation in den peripheren Gemeinden (bspw. Malsburg-Marzell, Ortsteile Kandern)
- Denkmalpflege zur Erhaltung historischer Gebäude
- Entwicklung von Strategien zur Folgenutzung von Gebäuden in den Kernbereichen (bspw. Coworking oä.)
- Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden, insbesondere zu den Themen Denkmalschutz und Verkehrsberuhigung

Verdichtungsschwerpunkte (Kandern, Binzen, Rümmingen, Wittlingen):

- Erhaltung und Stärkung der Versorgungsfunktion der Ortskerne bspw. durch
 - Einbeziehung lokaler Versorger an kommunalen Festen/Veranstaltungen/Meetings
 - Unterstützung von Kooperationen von Gewerbetreibenden mit lokalen Versorgern (bspw. vergünstigter Mittagstisch)
 - administrative/inhaltliche/finanzielle Unterstützung von bauwilligen Versorgungsbetrieben
 - Lancierung von Pilotprojekten zur Verbesserung der Versorgungsfunktion (bspw. genossenschaftlicher Dorfladen)
 - Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung zur Bedeutung lokaler Produkte

Priorität	Zeithorizont	Federführung
hoch	kurz- bis mittelfristig	Gemeinden in Eigenregie

Regionale Abstimmung

- RP Freiburg (Denkmalschutz, Stadtsanierung)
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Einzelhandelserhebung 2017, Regionalplan)

Referenzbeispiele



Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt (Schwarzenburgstraße, Köniz / CH)

S4: Umstrukturierung von Gewerbegebieten

Maßnahmen	▪ Einführung Gewerbegebietsmanagement (überkommunal sinnvoll) ▪ Erfassung von Brachflächen und Leerständen in Gewerbegebieten, Mobilisierung dieser Flächen ▪ Erstellung von integrierten Gebietsentwicklungskonzepten mit Vorschlägen zur städtebaulichen Qualifizierung sowie zur Entwicklung, Aufwertung und Vernetzung von Freiräumen und für flächensparende Parkierungskonzepte ▪ Aufbauen von Netzwerken dialogoffener Unternehmer ▪ Initiierung von Pilotmaßnahmen gemeinsam mit ortsansässigen Unternehmen	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
gering	mittel- bis langfristig	Gemeinden des Raumkonzeptes gemeinsam

Regionale Abstimmung

- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Einzelhandelserhebung 2017, Regionalplan)
- Landratsamt Stabstelle Strukturpolitik
- IHK

Referenzbeispiele

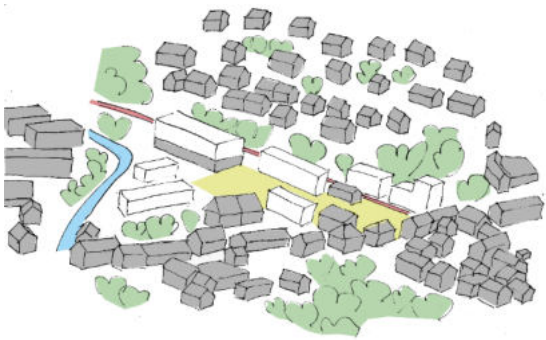
- Modellvorhaben Augsburg - Gewerbeschwerpunkt Lechhause: Integrierte Gebietsentwicklung (<https://augsburg-ost.de/>)
- Modellvorhaben Karlsruhe – Gewerbequartier Grünwinkel: Ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenmanagement durch Kooperation (<http://www.regeko-karlsruhe.de/>)



Vernetzungstreffen „Unternehmerfrühstück“ Quelle: augsburg-ost.de

S5: Verdichtung und Belebung Bahnhofsgebiete

Maßnahmen	▪ Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale im direkten Bahnumfeld: ○ Umnutzung/Konversion von leerstehenden Gebäuden bzw. Altbauaktivierung ○ Aufstockung/Erweiterung bestehender Gebäude ○ Schließung von Baulücken/Bestandsergänzungen ○ Ersatzneubauten ▪ Attraktivierung der öffentlichen Straßenräume ▪ Nutzungsdurchmischung und Belebung des Bahnhofplatzes (bspw. Versorgungsangebote, Post, Bank, Ärzte etc.) ▪ Erhalt und Förderung der Durchgrünung	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
gering bei Reaktivierung Kandertalbahn: mittel	langfristig	Gemeinden entlang der Kandertalbahn in Eigenregie
Regionale Abstimmung		
▪ Landkreis Lörrach, ÖV-Angebotsplanung		

Beispiel:*Verdichtung Bahnhof Kandern*

■ Gebäude Bestand □ Gebäude Neu ■ Gleisraum ■ Öffentlicher Straßenraum ■ Grünraum ■ Kander

Referenzbeispiele

Aufstockung Bürogebäude Rigiblick Emmen (links) Quelle: gzp Architekten, Aufstockung Jetzinger (mitte) Quelle: planholz.at, Entwurf Perspektive-Rathausgalerie (rechts) Quelle: Gartenlabor Bruns



Aufstockung Rheinzink vorher (links) und nachher (rechts) Quelle: dach.de

5.2. Maßnahmen Landschaft

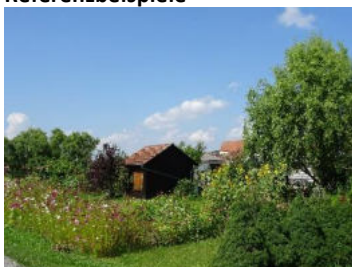
L1: Erhaltung und Entwicklung guter innerörtlicher Grünraumqualitäten und hochwertiger Siedlungsrande

Maßnahmen	- Planungsrechtliche Sicherung bestehender innerörtlicher Grünflächen und Grünstrukturen (FNP, Baumschutzsatzung, etc.) - Weiterentwicklung öffentlicher Grünflächen zu multifunktionalen Erholungsräumen (Grünflächenkonzepte, Wettbewerbe, etc.) - Fachgerechte und regelmäßige Pflege von innerörtlichen Grünflächen/-strukturen sicherstellen (Grünflächenpatenschaften, Baumpatenschaften, städtische Mitarbeiter) - Schaffung neuer Freiräume bei Innenentwicklungsvorhaben und Neubaugebieten (Grünordnungspläne); Förderung halböffentlicher Freiräume insb. in sehr dichten Siedlungsbereichen - Nutzung von Ausgleichsmaßnahmen zur Aufwertung und Schaffung innerörtlicher Grünstrukturen - Bewusstseinsbildung zu Funktionen von Siedlungsgrün - Anreize und Beratung zur Begrünung privater Flächen (Beratung Fassaden-/Dachbegrünung, Wettbewerbe: blühende Balkone/Gärten, unser blühendes Dorf oä.) - Erarbeitung von qualifizierten Landschaftsplänen - Aufwertung der Siedlungsrande hinsichtlich Naherholung (gute Wegeführung, Zugänglichkeit der Landschaft sicherstellen, Aufenthaltsbereiche am Siedlungsrand schaffen) - Nutzung von Ausgleichsmaßnahmen zur Eingrünung von Siedlungsrandern - Berücksichtigung der Ortseingrünung bei Erstellung von Bebauungsplänen - Überprüfung von Anpflanzbindungen in Bebauungsplänen am Siedlungsrand	
------------------	--	--

Priorität	Zeithorizont	Federführung
hoch	kurz- bis mittelfristig	Gemeinden in Eigenregie

Regionale Abstimmung: nicht erforderlich

Referenzbeispiele



Multifunktionaler Siedlungsrand Unterjesingen; Quelle: Riedl



Erlebbarer Innenhof München; Quelle: Riedl



Dachbegrünung bei Neubauprojekten; Quelle: Riedl

L2: Entwicklungskonzept „Grüne Pausen vorderes Kandertal“

Maßnahmen	■ Planungsrechtliche Sicherung bestehender Freiräume zwischen den Siedlungen (FNP, Regionalplan) ■ Bewusstseinsbildung zu den Funktionen der Grünen Pausen ■ Erarbeitung überkommunales Nutzungskonzept „Grüne Pausen vorderes Kandertal“ gemeinsam mit Bevölkerung und Landwirten ○ Analyse Nutzungskonflikte ○ Entwicklungsziele ○ Maßnahmenprogramm ○ Aufbau überkommunaler Akteursnetzwerke ■ Festlegung und Unterstützung von Pilotprojekten der Umsetzung
------------------	--

Priorität	Zeithorizont	Federführung
hoch	mittelfristig	Gemeinden vorderes Kandertal (Rümmingen, Binzen, Wittlingen)

Regionale Abstimmung:

- Regionalplan Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach, Fachbereich Landwirtschaft & Naturschutz LRA Lörrach
- Fahrradnetzplanung Agglo Basel
- Projekt MOBIL

Referenzbeispiele:



Quelle: ILF – Aufwertung von Siedlungsrandern

Birspark Landschaft: <https://www.sl-fp.ch/de/stiftung-landschaftsschutz-schweiz/landschaft-des-jahres/2012-birspark-landschaft-85.html>

L3: Entwicklungskonzept „Kulturlandschaftliche Vielfalt in der grünen Entwicklungsachse Kandertal“

Maßnahmen	■ Erarbeitung eines überkommunalen oder mehrerer teilräumlicher Nutzungskonzepte „Kulturlandschaftliche Vielfalt in der grünen Entwicklungsachse Kandertal“ zur Findung innovativer und tragfähiger Lösungen einer Erhaltung charakteristischer Kulturlandschaftselemente und einer Verbesserung der Erholungsnutzung ■ Förderung der Naherholung durch Ausbau und bessere Vernetzung von Fuß- und Radwegen ■ Initiierung von Akteursnetzwerken (LEV, Direktvermarkter, Naturschutzverbände, etc.) ■ Erarbeitung von Konzepten zur Förderung von Direktvermarktern ■ Festlegung und Unterstützung von Pilotprojekten der Umsetzung ■ Bewusstseinsbildung zu den Funktionen und den Gefährdungen charakteristischer Kulturlandschaftselemente (Streuobstwiesen, Weinbau, Wiesentäler, Schwarzwälder-Wald-Offenland-Mosaik)	
------------------	--	--

Priorität	Zeithorizont	Federführung
mittel	mittelfristig	Gemeinden des Raumkonzepts gemeinsam

Regionale Abstimmung:

- Landschaftsrahmenplan Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- Agglomerationsprogramm-Basel

Referenzbeispiele:

- Projekt Energiebündel und Flowerpower Mössingen: <http://www.energiebueudel-und-flower-power.de/das-projekt/>
- Plattformen zur Vermittlung von Streuobst und Wochenendgrundstücken <http://www.mybaeumle.de/> oder <http://www.mystueckle.de/>
- Maschinen-/Geräteverleih Streuobstwiesen <http://www.vielfalt-kreis-tuebingen.de/Startseite/markt-platz/Maschinenboerse.html>
- Veredelung landwirtschaftlicher Produkte bspw. Cidre anstatt Most, Birnensecco oä. <http://www.netzwerk-streuobst.de/tag/der-roete-moessinger/>



Charakteristische Kulturlandschaftselemente im mittleren Kandertal Quelle: HHP

L4: Förderung eines standortgerechten und sanften Tourismus im oberen Kandertal

Maßnahmen	▪ Erarbeitung eines Tourismus-Konzeptes für das obere Kandertal ▪ Analyse von Nutzungskonflikten Tourismus/Naturschutz/Landnutzung ▪ Analyse von gemischten Nutzungsformen (z.B. saisonal) ▪ Proaktive Initiierung und Vermarktung von Attraktionspunkten, Unterstützung von Eigentümern/Projektinitianten, Initiierung von Akteursnetzwerken (z.B. Agrotourismus) ▪ Lückenschlüsse und Qualitätsverbesserungen bei Rad und Wanderwegen ▪ (saisonaler) Ausbau ÖPNV (bspw. mit Fahrradanhänger) im oberen Kandertal	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
mittel	mittelfristig	Kandern und Malsburg-Marzell gemeinsam
Regionale Abstimmung:		
▪ LRA Lörrach Stabstelle Strukturförderung und Tourismus, Fachbereich Landwirtschaft & Naturschutz ▪ Projekt MOBIL		

L5: Weiterentwicklung der Kander hinsichtlich Biotopverbund und Erholungsnutzung

Maßnahmen	▪ Aufwertung der Kander für die Erholungsnutzung in den Siedlungsbereichen und dem direkten Siedlungsumfeld ○ punktuelle Zugänglichkeit zum Wasser ○ attraktive Wegeführung entlang des Gewässers (Rad- und Wanderwege) ○ gepflegte Uferbereiche mit Aufenthaltsmöglichkeiten (bspw. Bänke) ▪ Durchgehende Aufwertung der Kander für den Biotopverbund ○ Umsetzung der in den Begleitdokumentation zur Wasserrahmenrichtlinie benannten Maßnahmen ○ Naturnahe Umgestaltung bisher ausgebauter Fließgewässerabschnitte, Beseitigung von Wanderbarrieren, Förderung Eigendynamik Fließgewässer ○ Erstellung eines Gewässerentwicklungsplans	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
mittel	mittelfristig	Gemeindeverwaltung gemeinsam mit RP Freiburg (zuständig für Gewässer I. Ordnung) und LRA Lörrach

Regionale Abstimmung:

- Landschaftsrahmenplan Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- UNB Landkreis Lörrach
- Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach
- Fahrradnetzplanung Agglo Basel
- **Projekt MOBIL**

Referenzbeispiele



Zugänglichkeit Kander Kandern-Ortsmitte



Ammer in Tübingen -Beliebter Ort der Naherholung; Riedl

L6: Förderung des Biotopverbundes in Wald und Offenland

Maßnahmen	▪ Erhaltung von Kernflächen und Verbindungselementen/Trittsteinen des Biotopverbunds im Wald und Offenland ▪ Beseitigung von Gefahrenstellen und Wanderbarrieren ▪ Stärkung der Durchgängigkeit des Offenlands durch ökologische Anreicherung strukturarmer Bereiche des Offenlandes ▪ Vermeidung weiterer Zerschneidung von Wald- und Offenlandflächen ▪ Umsetzung Biotopvernetzungsconzepte ▪ Bewusstseinsbildung bei Landbewirtschaftern ▪ Vertragsnaturschutzmaßnahmen
------------------	--

Priorität	Zeithorizont	Federführung
mittel	mittelfristig	Gemeinden des Raumkonzepts gemeinsam

Regionale Abstimmung:

- Biotopverbund Regionalverband Hochrhein-Bodensee
- LRA Lörrach „Naturschutzfachliche Besonderheiten und Biotopvernetzung im Landkreis Lörrach“
- Landschaftsrahmen- und Regionalplan Hochrhein-Bodensee
- RP Freiburg
- Projekt MOBIL
- Interreg-Projekt „Grenzüberschreitender Biotopverbund in der Oberrheinniederung zwischen St. Louis und Karlsruhe“

5.3. Maßnahmen Verkehr

Vorbemerkung: Die Maßnahmen im Verkehr werden im Rahmen der Verkehrsstudie des Landkreises weiter konkretisiert.

V1: Ausbau regionales Fahrradnetz

Erläuterung

Ziel ist ein attraktives, lückenloses und signalisiertes Fahrradnetz im Kandertal. Dieses bietet einerseits direkte und schnelle Hauptrouten für den Pendlerverkehr und andererseits ergänzende Routen für die Feinerschließung (Korridornetz).

Maßnahmen

- In Ergänzung zum Radverkehrskonzept 2013 werden die aktuellen Schwachstellen im Hauptrouten- und Ergänzungsroutennetz in jeder Gemeinde bestimmt (Netzlücken, Sicherheitsdefizite, ungenügende Signalisation). - > erste Hinweise dazu Kapitel 4.4.
- Zur Behebung der Schwachstellen werden Projekte lanciert. Die Planung und Umsetzung der Fahrrad-Hauptrouten im Haupttal sowie den Querverbindungen hat dabei oberste Priorität.
- In diesem Zuge können neue Projektanträge beim Agglomerationsprogramm Basel gestellt werden.

Priorität

Hoch

Zeithorizont

Kurzfristig

Federführung

Gemeinden mit Landkreis

Regionale Abstimmung

- Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach
- Agglo Basel (Teilstrategie Veloverkehr)



Teilkonzept Verkehr – Ausschnitt Fahrradnetz

V2: Ausbau regionales Busnetz

Erläuterung

Der öffentliche Verkehr soll zukünftig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiger sein. Dazu ist neben Taktverdichtungen, tageszeitlicher Ausdehnung der Angebote auch eine Beschleunigung notwendig.

Maßnahmen

- Das ÖPNV-Angebot wird attraktiver gestaltet. Der Angebotsausbau in Randzeiten, die Systematisierung und Taktverdichtung auf den Hauptkorridoren, die Reisezeitverkürzung und die Optimierung von Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn (Lörrach, Schliengen) stehen dabei im Vordergrund (siehe Teilkonzept Verkehr). Zentrale Projekte sind:
 - Weiterentwicklung der beiden Tangenten nach Schliengen und nach Lörrach zum Hauptkorridor (in Ergänzung zu den bestehenden Hauptkorridoren). In der touristischen Hauptsaison betrifft dies auch den Korridor nach Malsburg-Marzell (bis auf den Blauen).
 - Schnellbus zur Beschleunigung der Reisezeit in Richtung Basel (zusätzlich zur Linien 55) in der Hauptverkehrszeit mit schlanken Anschlüssen in Haltingen auf den stündlichen RegioExpress für Berufspendelnde.
 - Verkehrslenkende Maßnahmen zur konsequenten Priorisierung des Busverkehrs gegenüber MIV
 - Neue Flughafenlinie Lörrach – Binzen – Haltingen – Saint Louis – Euroairport mit grenzüberschreitender Tangentialfunktion auch fürs Kandertal

Priorität

Hoch

Zeithorizont

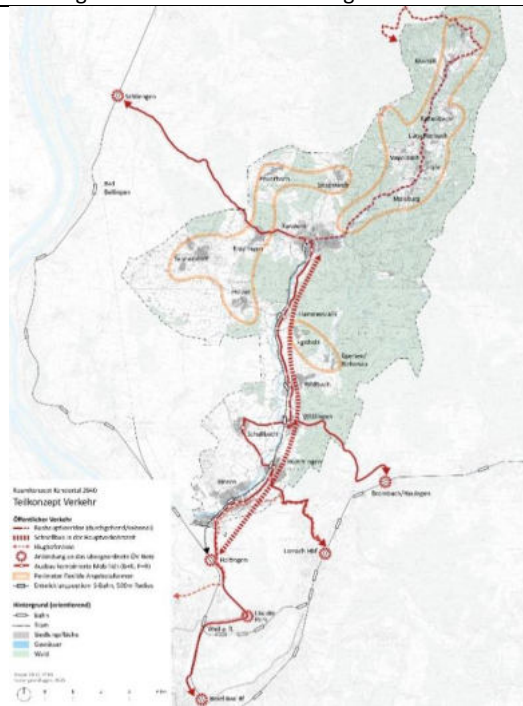
Kurz-/mittelfristig

Federführung

Landkreis Lörrach

Regionale Abstimmung

- Taktgeber ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab 2020



Teilkonzept Verkehr – Ausschnitt ÖV

V3: Gestaltung Ortsdurchfahrten und Verkehrsberuhigung

Erläuterung	Die hohe Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten entlang der L134 sowie Kreisstrassen (insb. Rümmingen – Lörrach) ist ein großes Hemmnis hinsichtlich Aufwertung von Ortskernen (Maßnahme S3). Der Handlungsbedarf auf den einzelnen Abschnitten ist im Kapitel 4.4 / Tabelle 13 beschrieben. Hier gilt es entsprechende Planungen zu lancieren.	
Maßnahmen	▪ Schwachstellenanalysen ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) zur siedlungsverträglichen Gestaltung von Ortsdurchfahrten ▪ Abstimmung mit Fahrradnetz (Maßnahme V1) ▪ Konsequente ÖV-Priorisierung bei Ortsdurchfahrten/-einfahrten ▪ Reduzierung des innerörtlichen Ziel-/Quellverkehrs ▪ Verkehrslenkende Maßnahmen zur Verlangsamung des Durchgangsverkehrs ▪ Mitwirkungsprozesse ▪ Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden im Kandertal oder mit Gemeinden in anderen Regionen	
Priorität	Zeithorizont	Federführung
Hoch	Mittelfristig	Gemeinden zusammen mit Landesstraßenbau-Verwaltung/RP Freiburg

Regionale Abstimmung

- Fachbereich Straßen Landkreis Lörrach

Referenzbeispiele



Siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt (Schwarzenburgstraße, Köniz / CH)

V4: Konzept alternative Angebotsformen, E-Mobilität und Pilotprojekte

Erläuterung	Ein regionales Konzept für alternative Angebotsformen soll dazu beitragen, die peripheren Ortslagen im Kandertal attraktiv und kundenfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr zu erschließen. Integraler Bestandteil soll auch ein Förderkonzept zur E-Mobilität und anderen neuen Mobilitätsformen sein.	
Maßnahmen	▪ Erarbeitung einer Konzeptstudie, um verschiedene alternative Angebotskonzepte zu prüfen. Neben bekannten flexibleren Angeboten (Bürgerbusse, o.ä.) müssen dabei auch zukünftige Entwicklungen wie die Elektromobilität, Sharing-/Pooling-Angebote und (längerfristig) das automatisierte Fahren mitgedacht und in das Konzept einbezogen werden. ▪ Konzept Förderung E-Mobilität (e-MIV, e-Bikes), insbesondere hinsichtlich öffentlichen Ladestationen in den Kommunen bzw. an den wichtigsten Zielpunkten. ▪ Standortsicherung für entsprechende Park- und Sammelplätze ▪ Lancierung von Pilotprojekten, idealerweise unterstützt durch entsprechende Förderprogramme des Bundes, Landes oder Landkreises.	
Priorität Mittel	Zeithorizont Mittelfristig	Federführung Landkreis Lörrach zusammen mit Gemeinden

Regionale Abstimmung

- Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach
- Agglomerationsprogramm Basel



E-Tankstelle in Wolfsburg

V5: Entwicklungsoption Kandertalbahn

Erläuterung	Mitentscheidend für die Weiterentwicklung des straßenseitigen ÖPNV ist die (laufende) Prüfung der Entwicklungsoption Kandertalbahn. Hierzu braucht es einen Richtungsentscheid, um die weiteren Planungsschritte definieren zu können. Wichtige Grundlage dazu wird die laufende Verkehrsstudie des Landkreises sein. Zudem muss eine Abstimmung erfolgen mit dem Reaktivierungsprogramm Schiene des Landes BW		
Maßnahmen	▪ Erarbeitung eines Verkehrskonzepts zur Prüfung von verschiedenen Möglichkeiten der Reaktivierung der Bahn und deren Vor- und Nachteile. ▪ Neue Kosten-Nutzen-Studie und Grundsatzentscheid (basierend u.a. auf dem vorliegenden Raumkonzept). ▪ In der Folge Weiterentwicklung bzw. Anpassung des straßenseitigen ÖPNV. Einbezogen werden auch Überlegungen zu Einrichtungen der kombinierten Mobilität (Park & Ride, Bike & Ride etc.).		
Priorität	Zeithorizont	Federführung	
Hoch	Kurzfristig	Landkreis Lörrach und Zweckverband Regio S-Bahn	
Regionale Abstimmung			
▪ Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach ▪ Trinationale S-Bahn Basel (Tireno)			



Heutige Kandertalbahn



Zukünftige S-Bahn?

5.4. Maßnahmen Zusammenarbeit und Kommunikation

Z1: Regionale Zusammenarbeit		
Erläuterung	Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts Kandertal gilt es, die zukünftige Organisationsform, die Verantwortlichkeiten und die weiteren Umsetzungsschritte zur Stärkung der regionalen Zusammenarbeit zu definieren.	
Maßnahmen	▪ Für die wichtigsten Inhalte der Maßnahmenschwerpunkte wird eine Agenda festgelegt. Dies kann z.B. in Form von 5-Jahres-Schwerpunktprogrammen erfolgen. ▪ Die Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmenschwerpunkte werden definiert. Es wird mittelfristig eine funktionsfähige regionale Organisationsstruktur etabliert. Dazu gibt es verschiedene Ansätze, von der vollständigen Übertragung von Aufgaben an bestehende Gremien wie der GVV vorderes Kandertal oder die VG Kandern/Malsburg-Marzell bis hin zur Schaffung einer regionalen Geschäftsstelle.	
Priorität Mittel	Zeithorizont Mittelfristig	Federführung Projektrat Raumkonzept Kandertal
Regionale Abstimmung		
▪ Bestehende regionale Gremien wie der GVV vorderes Kandertal oder die VG Kandern/Malsburg-Marzell ▪ Korridorprozess Oberrhein (Agglo Basel)		
Z2: Regionale Information, Kommunikation und Mitwirkung		
Erläuterung	Auf einer gemeinsamen Internetplattform kommuniziert die Kandertalgemeinden ihre Angebote (z.B. Veranstaltungen, Wander- und Fahrradwege, Ausflugsziele) sowie aktuell laufende regionale Projekte und Maßnahmenschwerpunkte.	
Maßnahmen	▪ In einem ersten Schritt wird ein Konzept für eine entsprechende Internetplattform entwickelt.	
Priorität Mittel	Zeithorizont Mittelfristig	Federführung Projektrat Raumkonzept Kandertal

5.5. Ausblick

Das Raumkonzept wird Mitte März 2020 der interessierten Bevölkerung im Rahmen eines zweiten Forums präsentiert. Darüber hinaus wollen die Kommunen eine gemeinsame Absichtserklärung (Charta) zu dessen Umsetzung unterzeichnen. Sobald diese Schritte erfolgt sind wird die Umsetzung des Raumkonzeptes in Angriff genommen. Dazu ist folgendes vorgesehen:

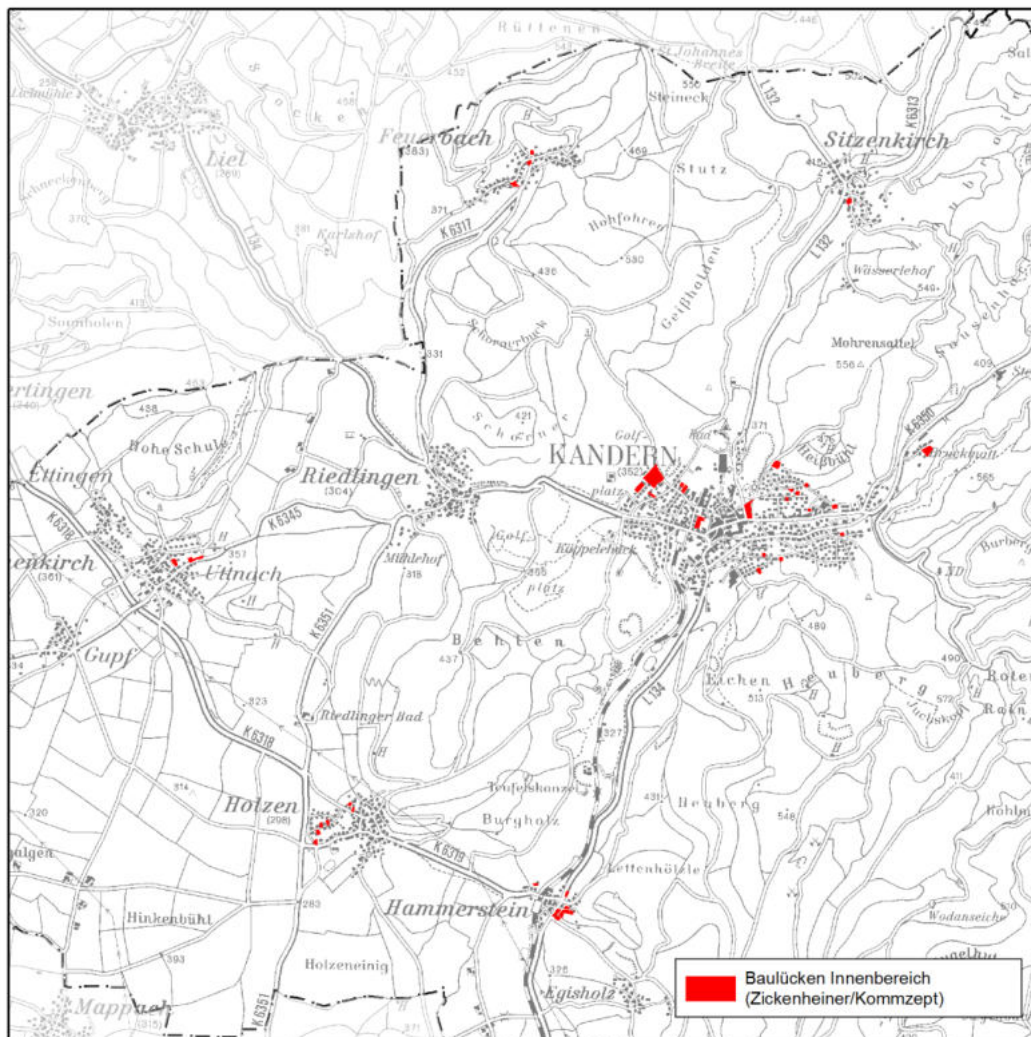
- **Organisationsform:** Es ist geplant, dass der Projektrat, zusammengesetzt aus den Bürgermeistern der Kandertal-Gemeinden, durch je einen Vertreter der Gemeinderäte erweitert wird. Die Leitung obliegt zumindest in der Anfangsphase der bevölkerungsstärksten Gemeinde Kandersteg. Der erweiterte Projektrat tagt in periodischen Abständen, mindestens einmal jährlich. Er setzt die Themenschwerpunkte und lanciert Projekte. Zur Umsetzung von Projekten werden Ausschüsse gebildet. Die Regionsvertreter begleiten den weiteren Umsetzungsprozess.
- **Themen setzen und priorisieren:** Aus dem Maßnahmenkatalog des Raumkonzepts werden Themen definiert, die in interkommunaler Zusammenarbeit angegangen werden sollen. Die Themen werden Zeithorizonten zugeordnet und mit den übergeordneten Planungsprozessen des Landkreises, der Region, der Agglomeration, u.a. abgestimmt.
- **Projekte umsetzen:** In regelmäßigen Abständen sollen konkrete Projekte aus dem Maßnahmenkatalog initiiert werden. Dazu werden innerhalb des Projektrates Ausschüsse gebildet. Bei Projekten im Verantwortungsbereich des Landkreises oder anderen übergeordneten Stellen ist deren Einbezug zwingend.
- **Information und Kommunikation:** Über den Umsetzungsprozess werden Gemeinderäte und Bevölkerung in periodischen Abständen informiert. Es ist zu prüfen, ob dazu eine neue internetbasierte regionale Informationsplattform eingerichtet werden soll und / oder die Forumsveranstaltungen als ständiges Gefäß etabliert werden.

Anhang

Zu Kapitel 2.3.:

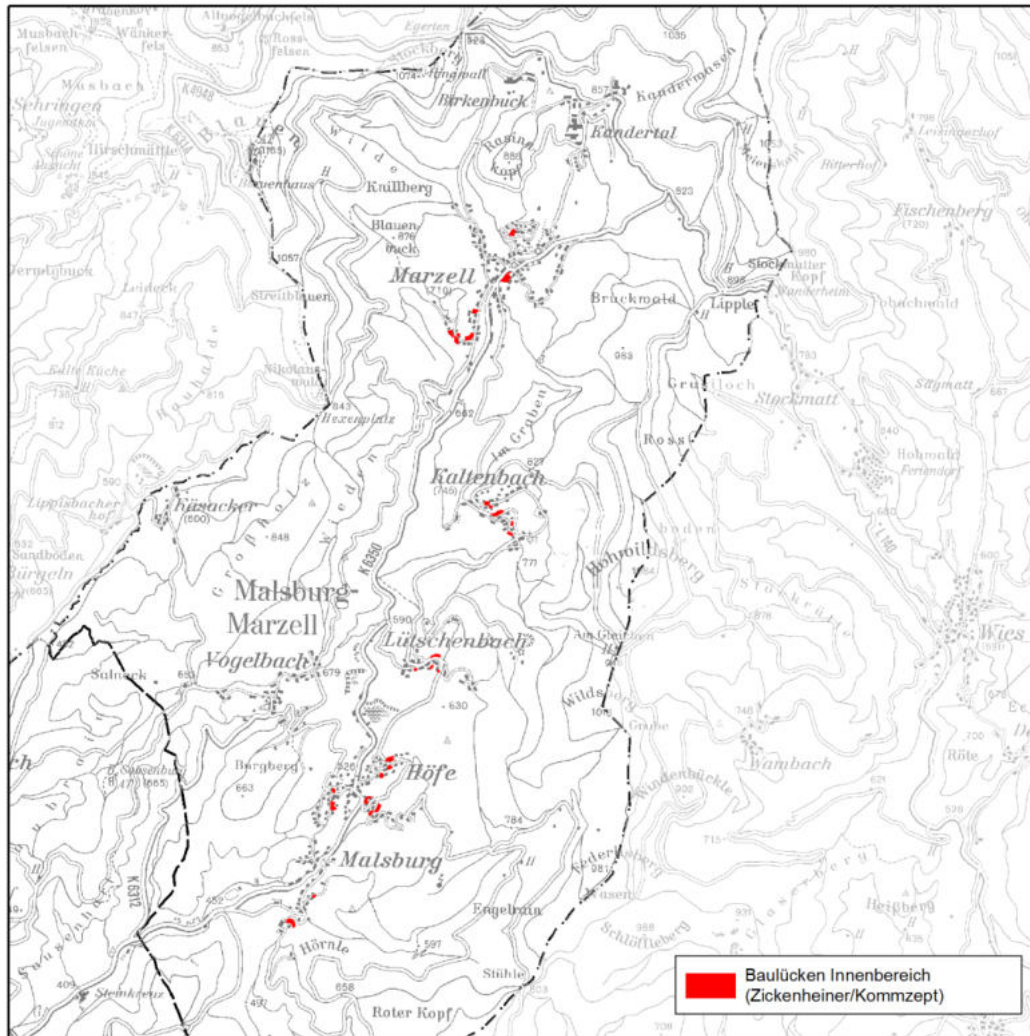
Innenentwicklungspotenziale Kandertal

Abbildung 35: Innenentwicklungspotenziale Kandertal mittlerer Bereich



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: Baulücken Zickenheiner/Kommzept (2017), bereinigt HHP (2019)

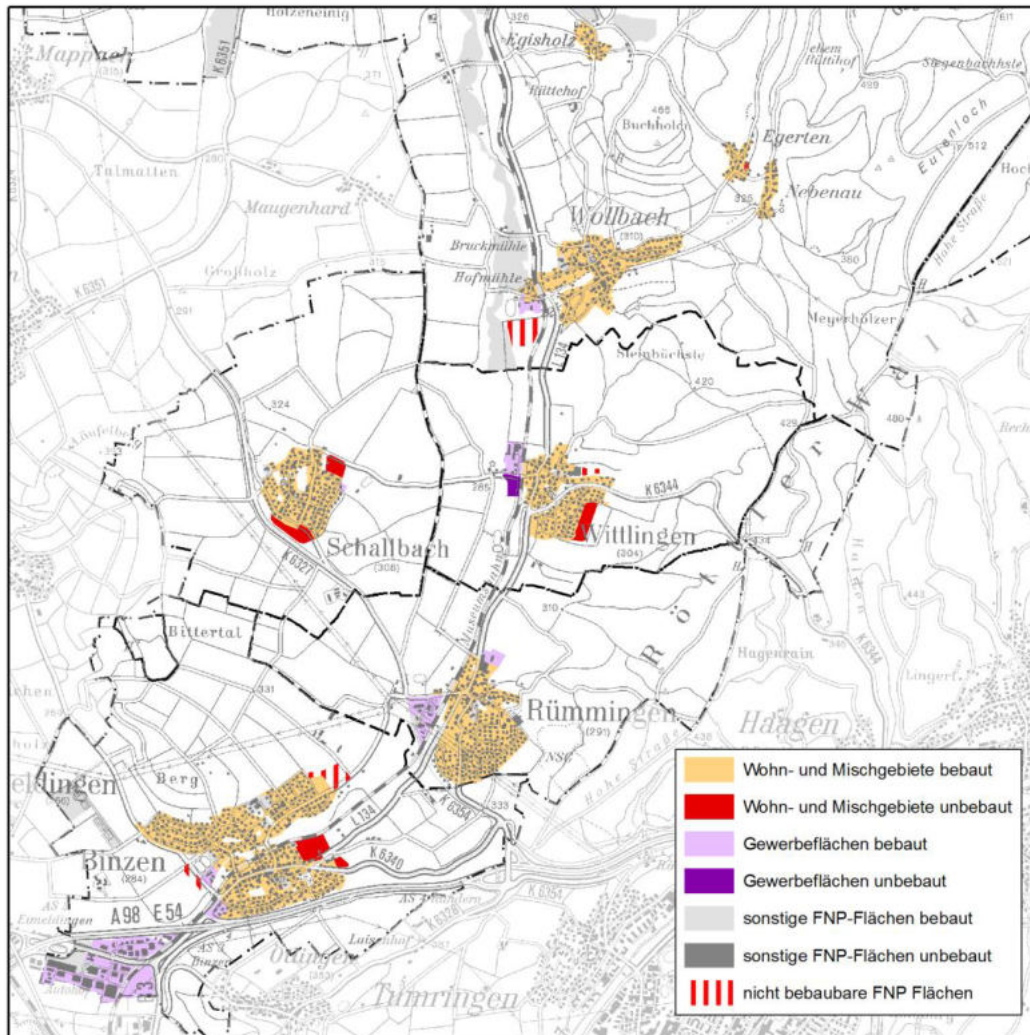
Abbildung 36: Innenentwicklungspotenziale Kandertal nördlicher Bereich



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: Baulücken Zickenheiner/Kommzept (2017), bereinigt HHP (2019)

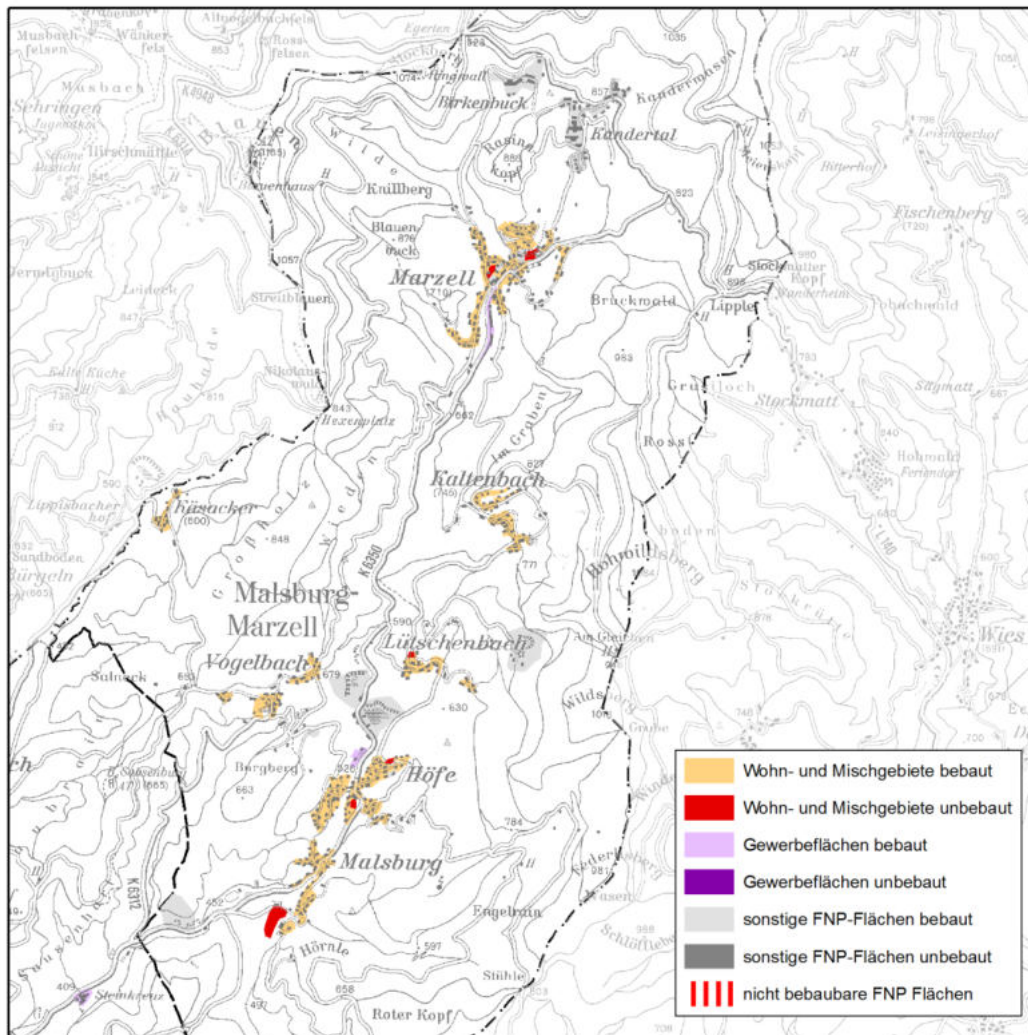
Flächenpotenzial aus den Flächennutzungsplänen

Abbildung 37: Flächenpotenziale aus den Flächennutzungsplänen der Kommunen. Kandertal Süd.



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: AROK-Daten überarbeitet

Abbildung 38: Flächenpotenziale aus den Flächennutzungsplänen der Kommunen. Kandertal Nord.



Grafik: HHP, INFRAS; Quelle: AROK-Daten überarbeitet

Glossar

B+R	Bike and Ride
GVM	Gesamtverkehrsmodell
GVV	Gemeindeverwaltungsverband
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
StaLa BW	Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
VG	Verbandsgemeinde
VVG	Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft

Literatur

- Agglo Basel, 2016:** Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, Basel, 2016.
- BFS 2015:** Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik (BFS), Neuchâtel 2015.
- BMVI 2010:** Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Bonn und Berlin, 2010.
- Bundesstiftung Baukultur (BSBK) 2018:** Besser Bauen in der Mitte, Ein Handbuch zur Innenentwicklung, Potsdam, 2018.
- Fleck, K. 2017:** Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2015 – 2035 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone, Fortschreibung des Gutachtens vom 1. Oktober 2014, Waldshut-Tiengen, 2017.
- Hage+Hoppenstedt Partner 2007:** Landschaftsrahmenplan Hochrhein-Bodensee, Waldhut-Tiengen, 2007.
- LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH 2018:** Stadtentwicklung Kandern, Bericht zur Klausurtagung des Gemeinderats, Stuttgart, 2018.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 1998:** Regionalplan 2000, Waldhut-Tiengen, 1998.
- Schwarzwald Tourismus, 2006:** 100 Jahre Schwarzwald Tourismus, Streifzug durch 100 Jahre Verbands- und Tourismusgeschichte, Freiburg, 2006.
- Stadt Lörrach 2016:** Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung, Ergebnisse einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Jahr 2016, Lörrach 2017.
- Stadtbau Lörrach 2011:** Entwicklungskonzept Rümplingen 2025, Beschluss des Gemeinderats vom 25.07.2011, Lörrach, 2011.