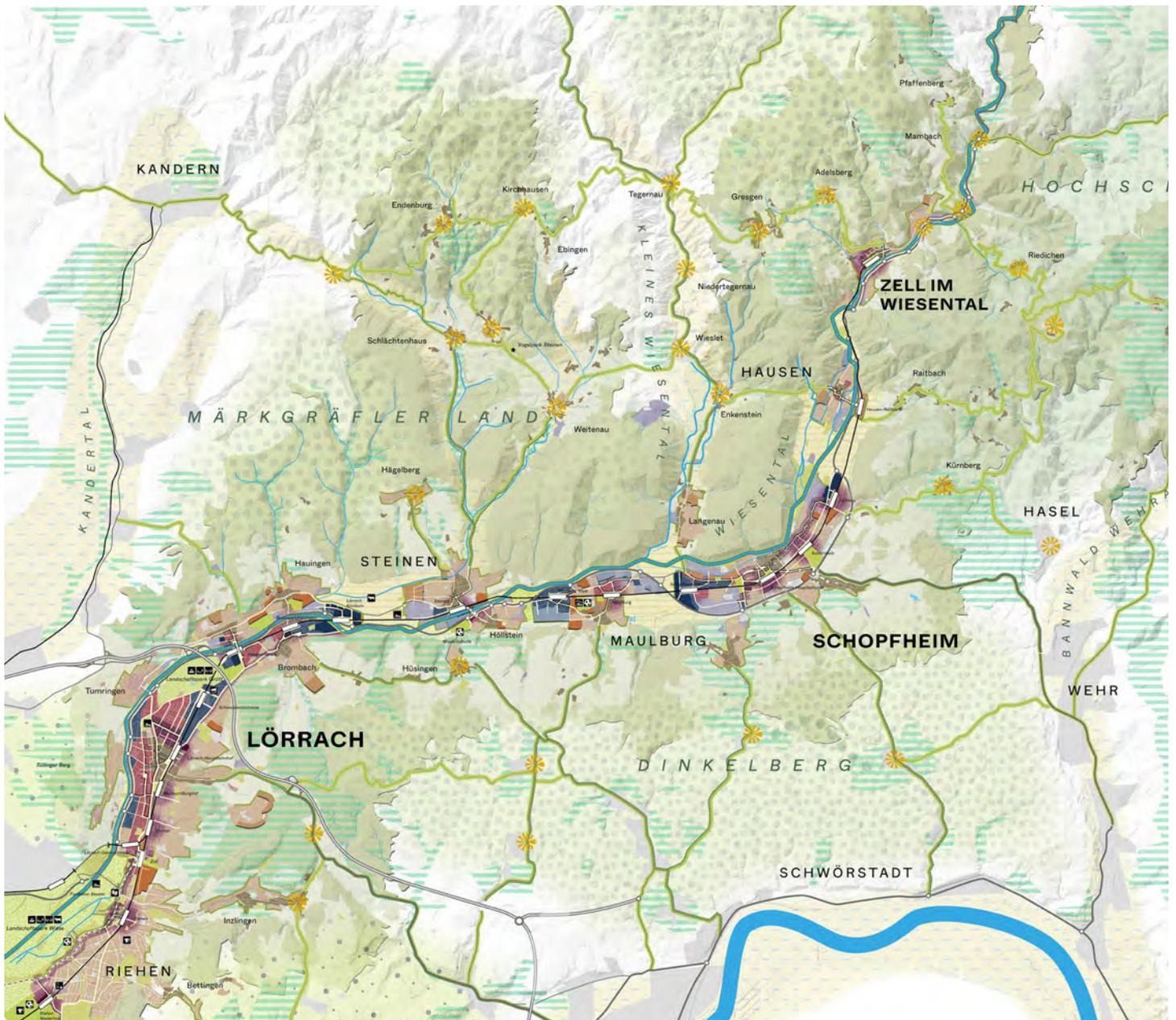


Landkreis Lörrach

Regionales Raumkonzept Wiesental 2040

Entwurf Bericht
2. Juli 2019



Quantitative Ausgangslage

Ausgangslage Verkehrsträger

Wiesentalbahn

Die Wiesentalbahn ist ein strukturierendes Element zwischen dem Großraum Basel und Zell. Sie führt direkt durch das Siedlungsgebiet und trägt einen wichtigen Anteil an der Erschließung der Ortschaften mit dem ÖPNV. Auf der Wiesentalbahn verkehren zwei S-Bahn-Linien: abschnittsweise die S5 (Weil am Rhein – Steinen, in den Hauptverkehrszeiten bis Schopfheim) und die S6 (Basel – Zell im Wiesental). Beide S-Bahnen verkehren wochentags über den Tag jeweils im Halbstundentakt.

Im FABI/STEP Ausbauschnitt 2035 ist zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof eine Taktverdichtung vorgesehen. Neu soll während den Hauptverkehrszeiten, insgesamt bis zu sechs Stunden pro Tag, ein Viertelstundentakt der S6 in beide Richtungen eingeführt werden. Außerdem soll ein neuer Haltepunkt zwischen den bestehenden Halten Lörrach-Brombach/Hauingen Bf und Steinen Bf entstehen (Haltepunkt Zentralklinikum). Insbesondere durch die Taktverdichtung soll die bereits heute bestehende große Nachfrage befriedigt werden und eine langfristig genügend große Aufnahmekapazität sichergestellt werden. Um das Kreuzen der S-Bahnen zu ermöglichen sind im Wiesental punktuelle Anpassungen an der Bahninfrastruktur nötig. Ausweislich des seitens des Schweizer Bundesamts für Verkehr gemeinsam mit dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 beauftragten Fahrplanstudie sind dies konkret: Zweigleisige Abschnitte zwischen Riehen und Lörrach-Stetten, Lörrach-Brombach/Hauingen Bahnhof und Zentralklinikum, Schopfheim West und Schopfheim Bahnhof. Außerdem müssen die Haltepunkte Lörrach-Stetten, Lörrach-Brombach/Hauingen Bahnhof, Zentralklinikum und Schopfheim-West zweigleisig und mit einem zweiten Bahnsteig ausgebaut werden. Außerdem ist auch der Abzweig – Lörrach-Stetten zweigleisig auszubauen. Die Finanzierung des Vorhabens ist noch nicht gesichert.

Neben dem Neubau des Haltepunkts Zentralklinikum stehen außerdem die neuen Haltestellen Maulburg West und eine Haltestelle auf Höhe des Zolls bzw. des Grenzübergangs von der Schweiz nach Deutschland zur Diskussion. Beide Haltepunkte wurden aufgrund ihrer aktuell wirtschaftlichen Nichtumsetzbarkeit zunächst zurückgestellt.

Busnetz

Zurzeit gibt es einige regionale Busverbindungen zwischen dem Wiesental und grösseren, umliegenden Ortschaften, wie z.B. Kandern, Rheinfeldern oder Bad Säckingen. Teilweise weisen diese Linien jedoch einen unregelmäßigen und/oder grossen Takt auf, was ihre Attraktivität

schmälert. In die kleineren Seitentäler (Landschaft) des Wiesentals führen verschiedene Schülerkurse – jedoch ausgerichtet und beschränkt auf die Schulzeiten, was für den Pendlerverkehr nicht attraktiv und zweckmäßig ist.

Das derzeitige in Randlagen auch schwache Busangebot resultiert u.a. aus der Anforderung, daß für die Finanzierung von Buslinien ein Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht werden muss. Voraussichtlich gibt es aber bald eine neue Finanzierungsvorlage für den Busverkehr, der diese Anforderung lockert.

Um den künftigen Mehrverkehr verstärkt mit dem ÖPNV abwickeln zu können, braucht es eine Weiterentwicklung im Busnetz.

Bundesstraße B317

Mit den in der vorliegenden Strategie erläuterten Maßnahmen kann das künftige Verkehrswachstum überwiegend vom ÖPNV und dem Radverkehr kompensiert werden. Aber auch wenn das MIV-Aufkommen stabil gehalten werden kann, sind auf der B317 gewisse punktuelle Maßnahmen zur besseren Verträglichkeit und Sicherheit notwendig. Handlungsbedarf besteht insbesondere an folgenden Punkten:

- Knoten Hasenloch (A98 / B317): häufige Überlastungssituation mit starkem Rückstau, Unfallhäufigkeit
- Anschluss Zentralklinikum: neuer Anschluss an B317 erforderlich
- Anschluss Steinen / Höllstein:
 - Kreisverkehr: häufige Überlastungssituation mit starkem Rückstau, verstärkt durch Rückstau bei verschlossenem Bahnübergang
 - Abschnitt entlang Siedlungsgebiet Höllstein: starke Lärmbelastung, Verträglichkeitsproblem
- Anschluss Steinen Ost / Maulburg West (Föhrlibuckstraße / Landstraße): Unfallhäufigkeit⁶

Abschnitt	DWV 2011	DWV 2017	Veränderung
Z1	20'700	16'100	-22%
Z2	26'000	23'700	-9%

6 vgl. Plan mit Verkehrsbelastungen und Problemstellen und Abschnitte Z1-Z5
Quelle: Resultate Verkehrszählungen auf www.svz-bw.de/info_vm.html

Z3	27'400	28'700	+5%
Z4	19'100	22'600	+18%
Z5	14'000	15'900	+14%

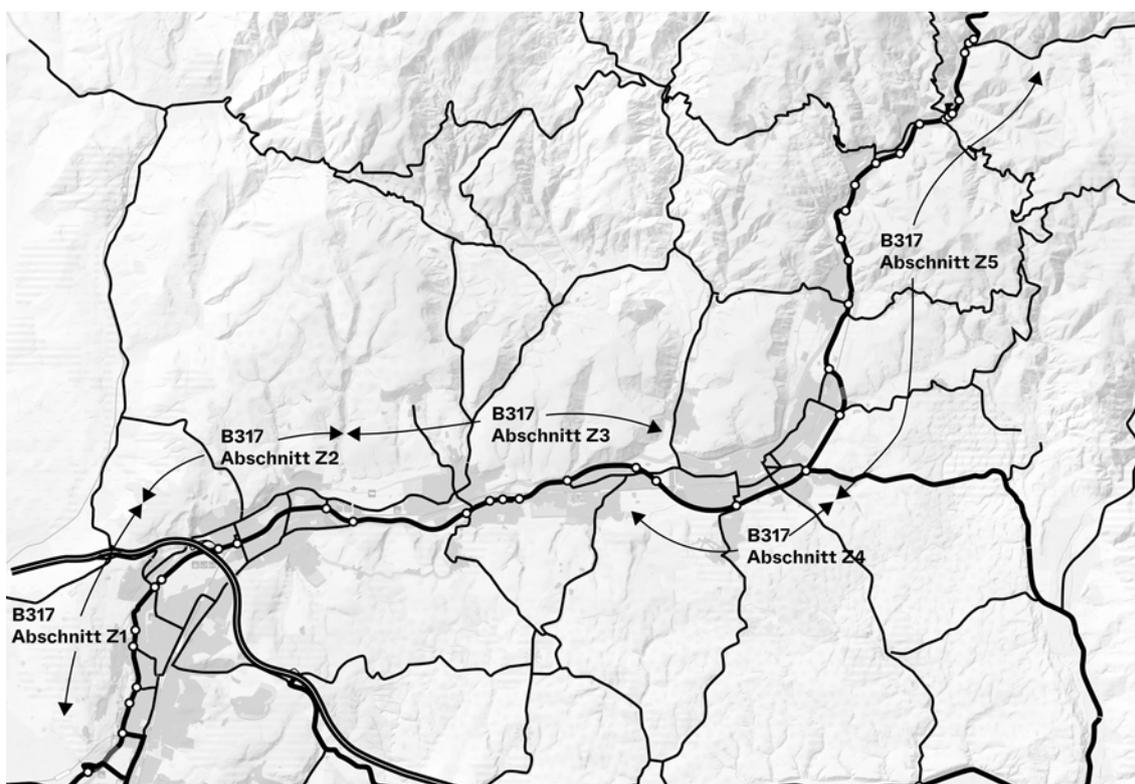


Abbildung: Übersicht Abschnitte B317

Übergeordnete Planungsabsichten B317 (Stand: Mai 2019)

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist der Ausbau der B317 zwischen Lörrach und Schopfheim von 2 auf 4 Spuren aufgeführt, jedoch ohne Dringlichkeit («Weiterer Bedarf»). Aufgrund des Baus des Zentralklinikums im Entenbad wurden nun für die B317 die Dringlichkeit erhöht und Sofortmaßnahmen ausgelöst. Diese betreffen jedoch nur die obengenannten Problemstellen. Der vollständige Vierspur-Ausbau bleibt im langfristigen Planungshorizont. In seiner 2016 geäußerten Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan wünschte der Landkreis einen Vordringlichen Bedarf (VB) des vierspurigen Ausbaus der B 317 zwischen Lörrach und Schopfheim und die Umgestaltung des Knotenpunktes „Hasenloch“.

Stoßrichtung B317 aus Sicht Raumkonzept Wiesental

Grundsätzlich besteht bei der B317 kein Kapazitätsproblem «auf der Strecke», aber an gewissen Knoten. Sie sind und bleiben die leistungsbestimmenden resp. –begrenzenden Elemente. Deshalb sind die problematischen Knotenpunkte zweckmäßig auszubauen und leistungsfähiger zu gestalten. Ein vollständiger Ausbau der B317 von 2 auf 4 Spuren ist jedoch gemäss den Nachfrageabschätzungen, die dem Raumkonzept zugrunde liegen (vgl. Kapitel «Prognostiziertes Verkehrsaufkommen, S. 13 ff), nicht notwendig. Ein Spurausbau auf der ganzen Strecke würde kaum etwas zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strasse beitragen – im Gegenteil: Ausbauten solcher Art ziehen letztlich immer zusätzlichen Verkehr an und führen zu einem insgesamt höheren MIV-Aufkommen. Diese zusätzlichen MIV-Fahrten würden auch das lokale Netz mehr belasten, weil alle Autofahrten irgendwo im Siedlungsgebiet beginnen und enden. Dies wiederum beeinträchtigt die Lebensqualität und Verkehrssicherheit in den Siedlungsgebieten. Aus diesem Grund sowie entsprechend der Projektziele verfolgt das Regionale Raumkonzept 2040 die Stoßrichtung eines Teilausbaus, obschon diese in teilweisem Widerspruch zur 2016 geäußerten Stellungnahme des Landkreis Lörrach zum Bundesverkehrswegeplan 2030 steht.

Fazit

Folgende generellen Erkenntnisse können aus der Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens und der vorhandenen Kapazität gewonnen werden:

- Die Entwicklung des Wiesentals wird entsprechend dem Arbeitsplatzwachstum zu einer Zunahme der Mobilitätsnachfrage führen.
- Die bestehende MIV-Infrastruktur ist in den Hauptverkehrszeiten an den Anschlussknoten bereits heute nahezu ausgelastet.
- Um die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherzustellen und ökologisch verträglichen Verkehr zu ermöglichen, ist demzufolge eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom MIV auf den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr anzustreben.

Qualitative Analyse und Handlungs- ansätze

Bundesstraße B317

- Die Bundesstraße (B317) ist die wichtigste Straßenverbindung zwischen Lörrach und Titisee-Neustadt und übernimmt damit die Funktion eines Erschließungsrückgrats für die Region Wiesental.
- Leistungsfähigkeit der Bundesstraße stößt in den Hauptverkehrszeiten an die Kapazitätsgrenze. Der mehrspurige Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Das Kapazitätsproblem besteht jedoch nicht auf der gesamten Strecke, sondern betrifft einzelne, strategisch wichtige Knoten.
- Die B317 hat zwischen Brombach und Zell i.W. mehrheitlich ein parkartiges Erscheinungsbild. Diese Einbettung in die Stadt-Landschaft macht das Straßenbauwerk wiedererkennbar und trägt zur Orientierung bei.
- Die Knoten und Ortszugänge von der B317 weisen städtebauliche und gestalterische Defizite auf (mangelnde Adressierung).

Handlungsansatz

- Die Bedeutung der B317 und deren überregionale Verbindungsfunktion ist zu gewährleisten. Dies kann einerseits durch die Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV und auf Radschnellrouten und andererseits durch die Behebung der punktuellen Engstellen erreicht werden.
- Die parkartige Gestaltung ist soweit als möglich zu erhalten und auch bei einem punktuellen Ausbau weiterzuentwickeln. Nach Möglichkeit sind wiederkehrende Gestaltungselemente zu verwenden.
- Die Ortszugänge sind städtebaulich in das Siedlungsgebiet zu integrieren und in Abstimmung mit den Anforderungen an die verkehrlichen und landschaftlichen Aspekte zu verbessern.



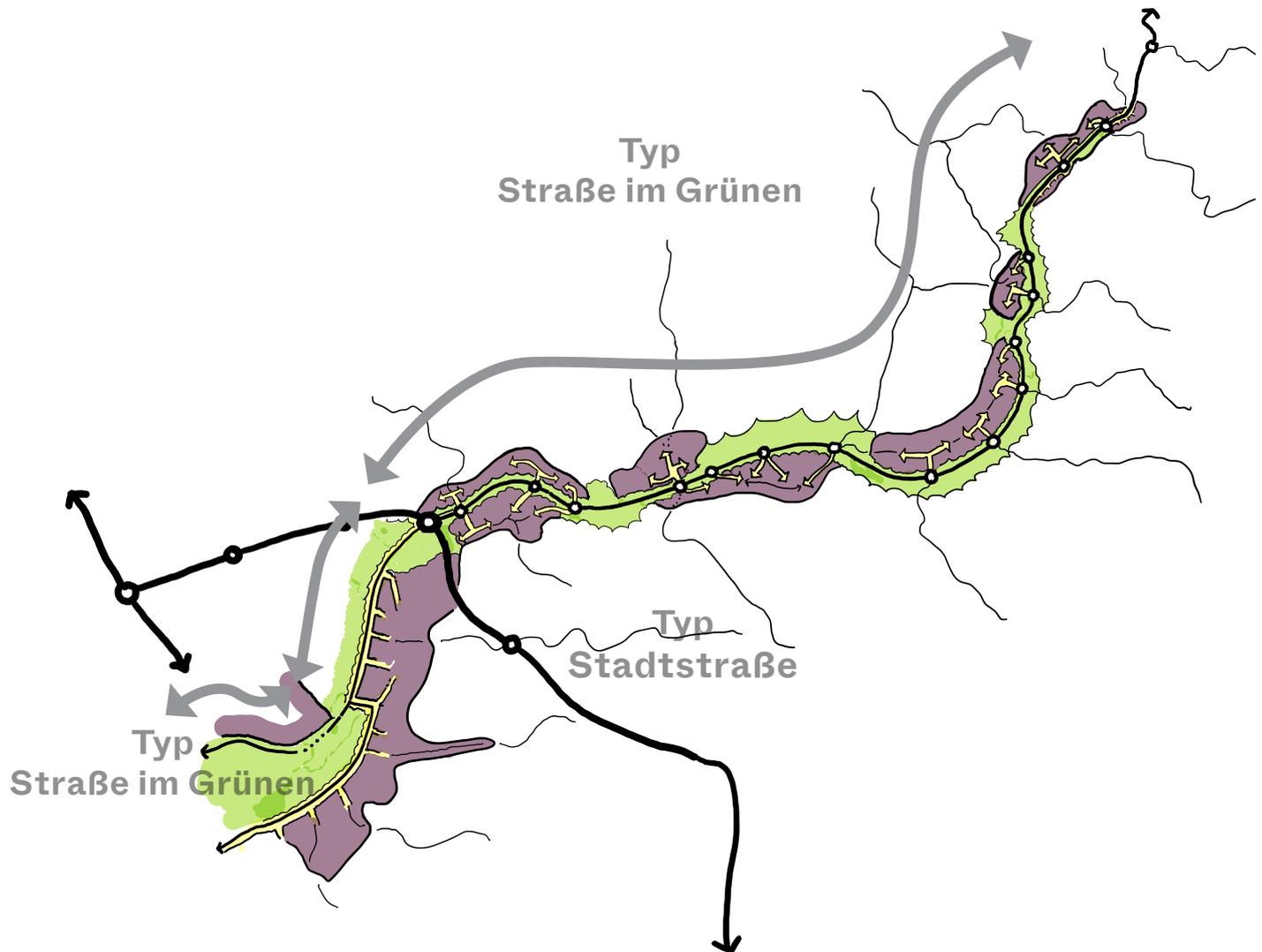
Wiederkehrendes Gestaltungselement Holzbrücke



Wiesentalbrücke (Quelle wikipedia.de)

Regionale Handlungsfelder mit Leitsätzen

5: Bundesstraße B317 als Erschließungsrückgrat



Leitsätze

- Für die autoseitige Erschließung wird die Bundesstraße B317 gestärkt. Die Bundesstraße leitet den Verkehr durch das Wiesental und erschließt die einzelnen Orte von außen.
- Der parallel zur Bundesstraße verlaufende Durchgangsverkehr kann durch entsprechende Maßnahmen verhindert werden. Die Ortsdurchfahrten werden aufgewertet.
- Die Funktion und Kapazität der Bundesstraße wird durch gezielte Maßnahmen an den strategischen Knoten gewährleistet.
- Zwischen Lörrach Brombach und Zell i. W. wird der grüne Charakter der Straße gestärkt. Zwischen Brombach und dem Knoten Dammstrasse wird die Bundesstraße als Stadtstraße konzipiert und als Teil des Systems Dammstraße-Baslerstraße-Lörracherstraße gestaltet. Ab dem Knoten Dammstraße ist die B317 wieder als Straße im Grünen konzipiert.