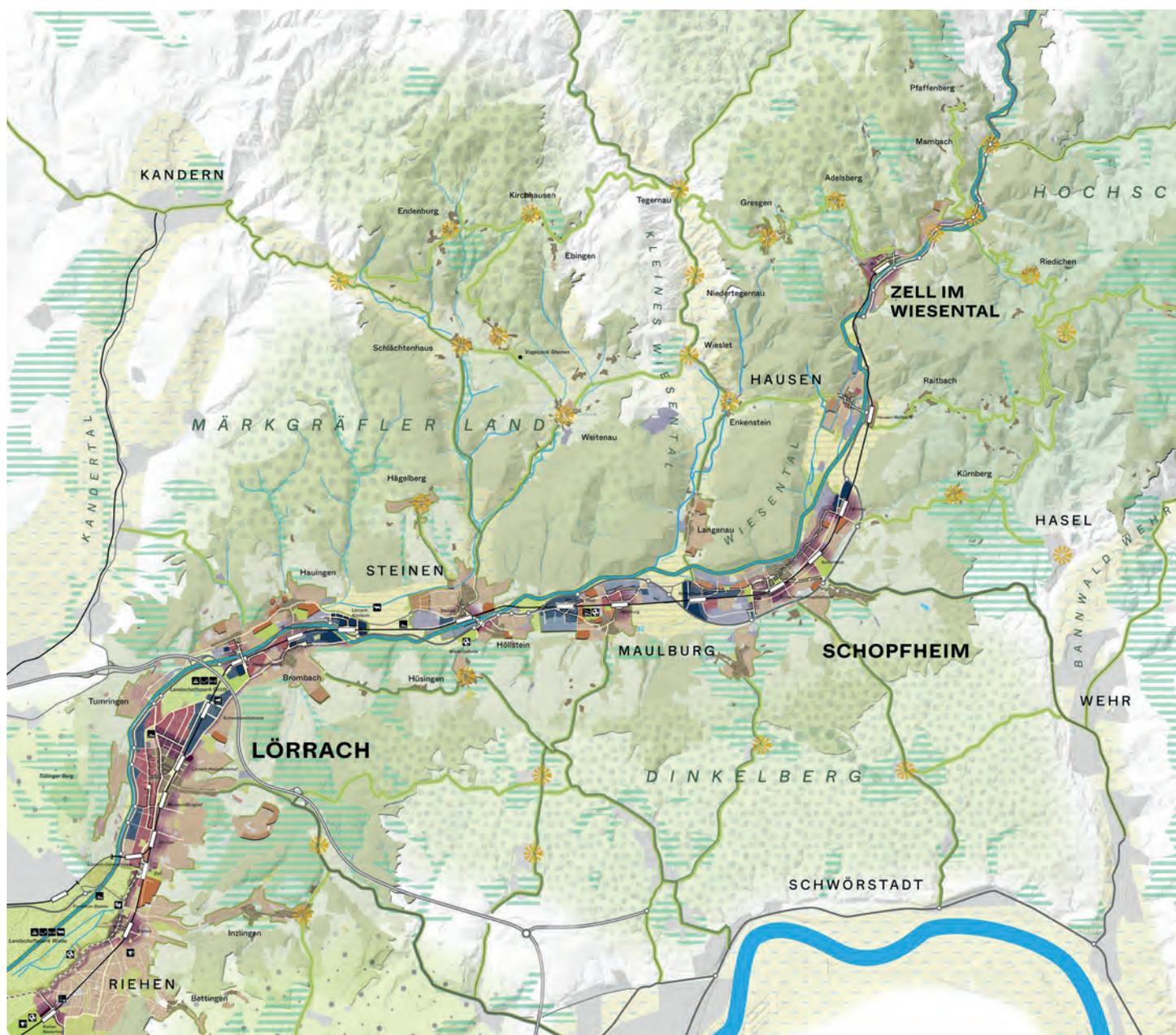


Landkreis Lörrach

# Regionales Raumkonzept Wiesental 2040

Schlussbericht  
25. Oktober 2019



### **Auftraggeber**

Landkreis Lörrach  
Palmstraße 3  
79539 Lörrach

Kontakt:

Sonya Baron, +49 (0) 7621 410 8100  
sonya.baron@loerrach-landkreis.de

### **Auftragnehmer**

#### Federführung Fachbereiche Siedlung und Landschaft:

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH  
Birmensdorferstraße 55  
8004 Zürich

Roman Hanimann, +41 (0)44 245 46 09  
roman@wetering.ch

Urs Thomann, +41 (0) 44 245 46 13  
urs.thomann@wetering.ch

#### Fachbereiche Mobilität und Regionalentwicklung:

Kontextplan AG  
Käfiggäbchen 10  
3011 Bern

Julian Baker, +41 (0) 31 544 22 54  
julian.baker@kontextplan.ch

Stefanie Ledergerber, +41 (0) 31 544 22 53  
stefanie.ledergerber@kontextplan.ch

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung .....	5
Projektziele.....	7
Planungsperimeter .....	8
Grundlagen.....	9
Projektbeteiligte / Mitwirkung .....	11
<b>Quantitative Ausgangslage.....</b>	<b>12</b>
Einwohnerprognose / Flächenpotenzial .....	13
Entwicklung Gewerbeflächen .....	14
Prognostiziertes Verkehrsaufkommen.....	15
Ausgangslage Verkehrsträger .....	21
<b>Qualitative Analyse und Handlungsansätze .....</b>	<b>24</b>
Lage an der Schnittstelle von Stadt- und Naturraum .....	25
Urbanisierte Talsohle von Lörrach bis Zell i.W.....	26
Naturraum mit einzelnen Dörfern in der Hügellandschaft .....	27
Gewerbe- und Industriegebiete .....	28
Zentren und Versorgungsinfrastruktur.....	29
Regionale Einbettung und Vernetzung .....	30
Bundesstrasse B317 .....	31
Wiesentalbahn (S5/S6).....	32
Wiese, Kleine Wiese, Bäche und Kanäle.....	33
<b>Regionale Handlungsfelder mit Leitsätzen.....</b>	<b>34</b>
1: Festigung der Zentralitäten und Erreichbarkeiten .....	35
2: Prognostiziertes Verkehrsaufkommen verlagern .....	36
3: Die Landschaftsräume strukturieren die Region .....	37
4: Die Wiesentalbahn als städtebaulicher Impuls von Innen .....	38
5: Bundesstrasse B317 als Erschliessungsrückgrat .....	39
6: Arbeitsplatzgebiete für Gewerbe und Industrie .....	40
7: Das grüne Band der Wiese als linearer Erholungsraum .....	41
8: Rad-Schnellrouten und ein dichtes Fuss- und Radverkehrsnetz .....	42
Leitplan Wiesental.....	43

<b>Raumkonzept 2040</b> .....	<b>44</b>
Raumkonzept 2040 .....	45
<b>Strategie</b> .....	<b>48</b>
Teilstrategie Siedlung .....	49
Teilstrategie öffentlicher Verkehr.....	58
Teilstrategie Radverkehr.....	68
Teilstrategie motorisierter Individualverkehr .....	73
Teilstrategie Landschaft .....	83
<b>ESP</b> .....	<b>91</b>
ESP Beispiel Zollquartier Lörrach - Riehen.....	92
ESP Lörrach West.....	93
ESP Stadtteil Messe-Brombach-Klinikum.....	95
ESP Schnittstelle Steinen-Höllstein.....	97
ESP Maulburg West.....	100
ESP Stadtteil Schopfheim West .....	102
<b>Handlungsempfehlungen</b> .....	<b>104</b>
Handlungsempfehlungen Teilstrategie Siedlung.....	105
Handlungsempfehlungen Teilstrategie Verkehr.....	106
Handlungsempfehlungen Teilstrategie Landschaft .....	109
<b>Anhang</b> .....	<b>110</b>
Anhang 1: Raumkonzept A3 .....	110
Anhang 2: Flächenverfügbarkeit P+R .....	111

## Einleitung

### **Weiterschreiben an der „Erfolgsstory“**

Die Entwicklung des Wiesentals ist eine Erfolgsgeschichte. Die Lage im Ballungsraum Basel, kombiniert mit überschaubaren Gemeindegrößen und schnell erreichbaren Natur- und Erholungsräumen in malerischer Kulturlandschaft sind auch in Zukunft starke Erfolgsfaktoren. Diese Verknüpfung von Vergangenheit und Zukunft resp. zwischen Ballungsraum mit Innovationscluster und Biosphärenreservat im Schwarzwald kann als Sinnbild für die regionale Raumentwicklung in den nächsten 20 Jahren gesehen werden. Allerdings eröffnen sich dadurch auch neue, auf die Region einwirkende Spannungsfelder: Einerseits darf man zu Recht stolz sein auf das Erreichte, auf die «success story» der bisherigen Bewältigung des Strukturwandels, andererseits kommen mit dessen Verstärkung neue Herausforderungen auf die Region zu, für die noch keine klaren Antworten vorhanden sind und die neue Formen von Kooperation und Koordination erfordern.

### **Verdichtung: Nicht Aufgabe sondern Chance!**

Der Verdichtungs- und Vernetzungsprozess im Talbereich führt zu einer erkennbaren Veränderung des bestehenden Siedlungsgebietes. Die innere Entwicklung erfolgt je länger je mehr in Form von Aufstockungen und Ersatzneubauten, als durch Arealentwicklungen auf bislang ungenutzten Grünflächen oder Agrarfläche. Dies bringt den Veränderungsprozess näher zu den Leuten und führt zu verstärkter Betroffenheit einer grösseren Anzahl von Ortsansässigen. Für eine auch künftig nachhaltige und von der Bevölkerung begrüßte Raumentwicklung braucht es entsprechend neue (zusätzliche) Strategien zur Entwicklung qualitativvoller Siedlungs- und Freiräume. Damit die voranschreitenden Urbanisierungsprozesse und die innere Verdichtung als Chance zur Aufwertung der vorhandenen Qualitäten des Siedlungs- und Freiraumes genutzt werden können, ist dabei auch eine Auseinandersetzung mit mittel- bis langfristigen Triebkräften der gesellschaftlichen (z.B. Individualisierung, Regulierung, etc.) und räumlichen (z.B. Raumknappheit, Mobilität etc.) Veränderung nötig.

### **Anlass**

Die Partnergemeinden möchten gemeinsam die Entwicklung des Korridors Wiesental gestalten. Deshalb begleiten der Landkreis Lörrach, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (zuständig für die Regionalplanung auf der deutschen Seite) sowie der Verein Agglo Basel die Gemeinden bei der Erarbeitung des Raumkonzepts 2040.

Im vorliegenden Raumkonzept formulieren die Gemeinden zusammen

mit allen Beteiligten Entwicklungsabsichten und definieren Handlungsempfehlungen für die integrale Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.

### **Stellenwert des Raumkonzepts**

Die Erarbeitung des Raumkonzepts erfolgte als Prozess, in dem durch interdisziplinäres Teamwork und Zusammenarbeit mit Projektleitung und den Begleitgruppen ein gemeinsames Verständnis bei Politik, Wirtschaft und Bevölkerung für die Herausforderungen, Strategien und möglichen Handlungsräume zur künftigen räumlichen Entwicklung diskutiert wurde.

Das Raumkonzept 2040 dient in diesem Verständnis nicht nur inhaltlich als raumplanerisches Leitinstrument, sondern auch als Kommunikationswerkzeug im Rahmen der nachfolgenden Planungen und bei der Realisierung von weiteren Planungen und Projekten.

Im Raumkonzept werden die regionalen Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung integral dargestellt. Die räumliche Abstimmung von Siedlung, Mobilität und Landschaft unter Erfüllung der qualitativen Erwartungen an die Lebensaspekte Wohnen, Arbeiten und Erholung sind anschaulich und verständlich dargestellt, so daß die Entwicklungsvorstellungen auch über einen längeren Implementationsprozess inspirieren können.

## Projektziele

Aus der Projektbeschreibung und der nachfolgenden Arbeit in der Steuerungs- und Begleitgruppe wurden die Projektziele besprochen. Mit dem regionalen Raumkonzept Wiesental 2040 sind die folgenden übergeordneten Zielsetzungen zu verfolgen:

### **Regionale Koordination**

Mit dem Raumkonzept soll eine räumliche Entwicklungsvision für das Wiesental erarbeitet und ein einheitliches Vorgehen für die Umsetzung von Handlungsempfehlungen ermöglicht werden.

### **Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Mit dem Raumkonzept soll die bestmögliche Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreicht werden. Der prognostizierte Mehrverkehr soll deshalb möglichst auf den öffentlichen Personennahverkehr und Fuß-/Radverkehr verlagert werden.

### **Siedlungsentwicklung nach Innen**

Mit dem Raumkonzept soll eine Siedlungsentwicklung nach Innen erreicht werden. Umbruch von Grünfläche und Ausweisung neuer Flächen an den Siedlungsrändern oder gar im Außenbereich sollen möglichst unterlassen werden. Erklärtes Ziel ist der vorsichtige und sparsame Umgang mit der Fläche. Dabei soll genügend Verdichtungs- und Entwicklungspotenzial für das prognostizierte Bevölkerungswachstum bezeichnet werden.

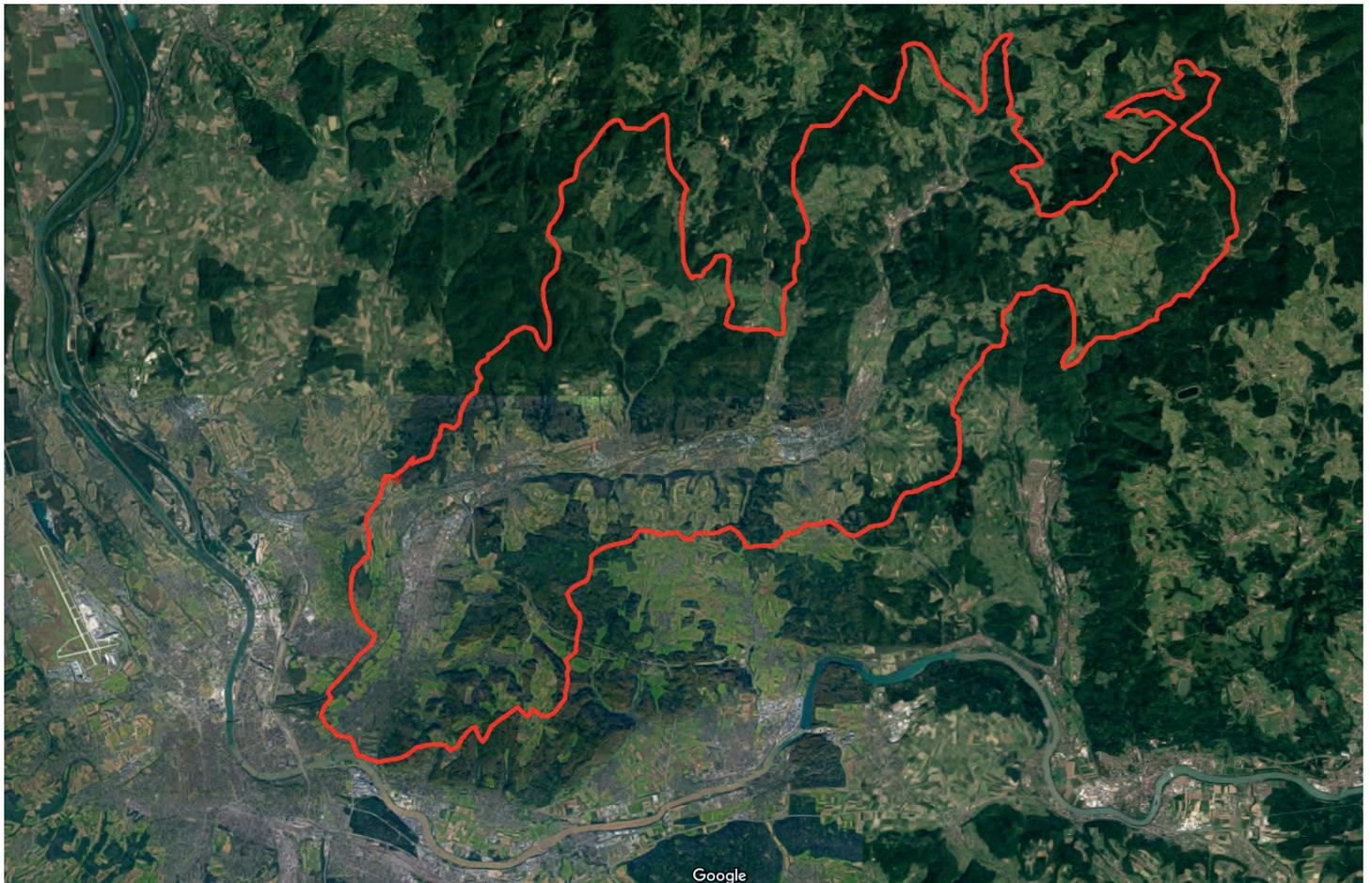
### **Entwicklungsspielraum Gewerbe**

Mit dem Raumkonzept sollen genügend Entwicklungsmöglichkeiten für regionale Institutionen und das Gewerbe aufgezeigt werden.

## Planungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter für das Raumkonzept Wiesental 2040 umfasst die Schweizer Gemeinden Bettingen und Riehen und auf der deutschen Seite die Stadt Lörrach, Inzlingen, Steinen, Maulburg, Stadt Schopfheim und Hausen bis nach Zell im Wiesental (jeweils auch inkl. Ortsteilen). Insgesamt leben derzeit ca. 116'000 Einwohner in den neun Gemeinden des AggloBasel-Korridors Wiesental. Dieser Korridor besteht nicht isoliert, sondern ist eng verflochten mit den Nachbartälern und dem Oberen Wiesental.

Im Raumkonzept wurden diese Verflechtungen – wo möglich und sinnvoll – mitberücksichtigt. Der Betrachtungsperimeter ist der funktionale Raum, in welchem die Auswirkungen zu Nachbarprojekten und deren Schnittstellen zu beachten sind. Diese betreffen in erster Linie die Schnittstelle zur Stadt Basel, den Anschluss an den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie die benachbarten Korridore Oberrhein/Kantental und Hochrhein.



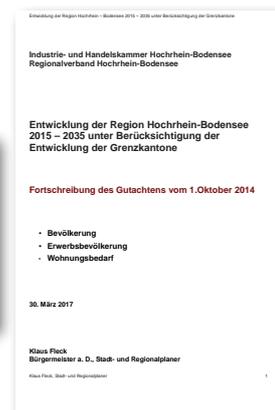
Projektperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (Bildausschnitt google)

## Grundlagen

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses wurden folgende Grundlagenberichte und Projektpläne zur Verfügung gestellt:

- Regionalverband Hochrhein-Bodensee; Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2015 – 2035 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone, Fortschreibung des Gutachtens vom 1. Oktober 2014; 30. März 2017
- Landkreis Lörrach; Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein, 23.01.2019
- Agglo Basel; Korridorbericht Wiesental; Oktober 2016
- Agglo Basel; Darstellung und Analyse der Potenzialflächen im Agglo-Korridor Wiesental; Dr. Donato Acocella, 12.02.2015
- Stadt Weil am Rhein, Kanton Basel-Stadt und Gemeinde Riehen; Landschaftspark Wiese, Landschaftsrichtplan, Landschaftsentwicklungsplan; Stand August 2012
- Stadt Lörrach; Potenzialmodell zur langfristigen Siedlungs- und Innenentwicklung; pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH; Ergebnisbericht März 2017
- Stadt Lörrach; Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes für die Stadt Lörrach; WFL Wirtschaftsförderung Lörrach GmbH Marion Ziegler-Jung, Felix Ebner; 09.05.2017
- Stadt Lörrach; Zentralklinikum Lörrach; Verlegung L138 - West; Vorabzug Juli 2018
- Gutachten als Grundlage zur Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Schopfheim; Stadt Schopfheim; Dr. Donato Acocella; 17.05.2018
- Gemeinde Maulburg; Bebauungsplan Gewerbegebiet West; Vorentwurf 14.04.2014
- Landkreis Lörrach; Radverkehrskonzept, Abschlussbericht und Gemeindesteckbriefe, Planungsbüro VAR, Darmstadt 2013
- Agglomeration Basel; Potenzialstudie Park&Ride, Roland Müller Küsnacht AG, Liestal 2018
- Landkreis Lörrach; Nahverkehrsplan Landkreis Lörrach, PTV Transport Consult GmbH, Lörrach 2016
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden Württemberg; Generalverkehrsplan Baden Württemberg 2010, Stuttgart 2010

- Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg; Verkehrsstärkenkarte 2010 der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, 2013
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bundesverkehrswegeplan 2030, 2016
- Agglomeration Basel; Angebots- und Fahrplankonzeption für eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn Basel, Zusammenfassung, 2014
- Gesamtverkehrsmodell Region Basel, 2018
- SWR.de; Auswertung der Statistik der Pendlerverflechtungen der Bundesagentur für Arbeit in Nürnberg per 31.06.2017, 2018
- SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten; Merkblatt 2018/02 Hinweise für die Planung von Fahrradschnellrouten (Fahrradbahnen), Bern 2018



## Projektbeteiligte / Mitwirkung

### Steuergruppe

Sonya Baron, Landkreis Lörrach  
Doris Oberleitner, Landkreis Lörrach  
Nicole-Simone Dahms, FB Stadtentwicklung / Stadtplanung, Stadt Lörrach  
Peter Egi, Stadt Schopfheim  
Jessica Fässler, Stellv. Leiterin Agglo Basel  
Jean-Michel Damm, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

### Erweiterte Steuergruppe

Marion Dammann, Landrätin LK Lörrach  
Ulrich Höhler, Erster Landesbeamter Dezernent III LK Lörrach  
Monika Neuhöfer-Avdic, Bürgermeisterin, Stadt Lörrach  
Leonie Wiesiollek, Radverkehrsbeauftragte LK Lörrach  
Dirk Harscher, Bürgermeister Stadt Schopfheim  
Hansjörg Wilde, Gemeindepräsident Riehen  
Philipp Wälchli, Fachstelle Verkehr und Energie, Gemeinde Riehen  
Ivo Berweger, Abteilungsleiter Bau, Mobilität und Umwelt Riehen  
Jürgen Multner, Bürgermeister Gemeinde Maulburg  
Martin Bühler, Bürgermeister Gemeinde Hausen i.W.  
Gunther Braun, Bürgermeister Gemeinde Steinen  
Peter Palme, Bürgermeister Stadt Zell i. W.  
Luzia Philipp, Fachbereichsleitung Bau + Liegenschaften, Zell i.W.  
Karl-Heinz Hoffmann, Verbandsdirektor RV Hochrhein-Bodensee

### Gemeindeumfrage

Die Städte und Gemeinden der Region Wiesental hatten die Gelegenheit, Ihre aktuellen Bedürfnisse und Planungen mittels Fragebogen mitzuteilen.

### Mitwirkungsveranstaltung

Am 22. Januar 2019 fand eine Mitwirkungsveranstaltung in Schopfheim statt. An dieser Veranstaltung wurden die Erkenntnisse aus der Analyse, die Handlungsansätze sowie der Entwurf des regionalen Leitbilds 1:100'000 präsentiert. Die teilnehmenden Politiker aller Körperschaften und die anwesenden Bürger/innen hatten die Möglichkeit, sich im Rahmen von kleinen Diskussionsrunden zum Stand der Arbeit zu äußern. Die Rückmeldungen wurden auf den Plakaten notiert und im Anschluss an die Veranstaltung mittels Fotoprotokoll dokumentiert (vgl. Anhang). Eine weitere Informationsveranstaltung zur Finalisierung des Dokuments fand am 09.10.2019 in Lörrach statt. Hierzu wurde allen Gemeindevertretern der beteiligten Kommunen die Möglichkeit der Teilnahme gegeben.

# **Quantitative Ausgangslage**

## Einwohnerprognose / Flächenpotenzial

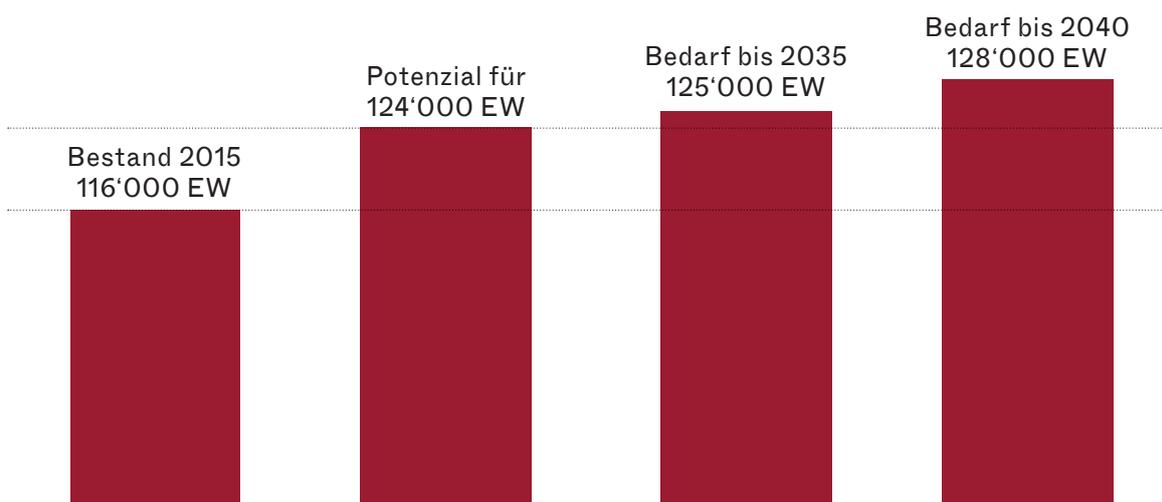
Im Jahr 2015 hatten die Wiesental-Gemeinden insgesamt eine Bevölkerungszahl von rund 116'000 Einwohner. Gemäß aktueller Einwohnerstatistik ist diese Zahl bis September 2018 um rund 3'000 Einwohner gewachsen.

Gemäß der Studie Entwicklung Hochrhein-Bodensee 2015 - 2035 unter der Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone (Klaus Fleck, Fortschreibung vom 30. März 2017) wird bis 2035 Bevölkerungszahl von rund 125'000 Einwohner prognostiziert.<sup>1</sup>

Wird dieses Wachstum ganz pragmatisch bis zum Jahr 2040 linear extrapoliert, kann die Region von einem Wachstum von 12'000 Einwohnern ausgehen. Für das Raumkonzept 2040 wird deshalb davon ausgegangen, dass für 128'000 Einwohner Raum nachgewiesen werden soll.

Rund 8'000 Einwohner können gemäß den Potenzialflächen der Acocella-Studie in den bereits bezeichneten Reserveflächen aufgenommen werden.<sup>2</sup> Diese Flächen werden im Raumkonzept mehrheitlich übernommen. Damit der Flächenbedarf nachgewiesen werden kann, sind zusätzliche Reserven für rund 4'000 Einwohner/Innen zu schaffen.

Das Potenzialmodell von Lörrach<sup>3</sup> bezeichnet für die Kernstadt Lörrach (ohne Salzert, Brombach etc.) ein Verdichtungspotenzial von über 6'000 Einwohnern (3'170 WE). Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass mit der Bezeichnung von zusätzlichem Verdichtungspotenzial in den anderen Gemeinden des Wiesentals der erforderliche Flächenbedarf problemlos erreicht werden kann.



1 Gemäß Studien „Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2013 – 2030 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone“, Klaus Fleck, 6.11.14 und „Entwicklung der Region Hochrhein-Bodensee 2015 – 2035 unter Berücksichtigung der Entwicklung der Grenzkantone“, Fortschreibung vom 30 März 2017  
2 Gemäß Studie „Potenzialflächen im Aggloraum Wiesental, Dr. Donato Acocella, 2.2.15 Flächenpotenzial 3'778 WE (8'312 EW bei Haushaltsgrösse von 2,2)  
3 Potenzialmodell Lörrach, PeschPartner

## Entwicklung Gewerbeflächen

Im Jahr 2018 arbeiteten in den deutschen Gemeinden der Region Wiesental zusammengenommen 35'674 Beschäftigte (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte svB)<sup>4</sup>. In den beiden Gemeinden des Kantons Basel-Stadt (Bettingen und Riehen) sind gemäß Bundesamt für Statistik 5'515 Personen beschäftigt (Stand, 2016)<sup>5</sup>. Zusammengenommen werden in der Region Wiesental rund 40'000 Personen beschäftigt.

Die künftige Entwicklung der absoluten Beschäftigtenzahlen in der Region Wiesental lässt sich nicht verlässlich vorhersagen. Diese ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung und den künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Ein absehbarer Trend ist die Zunahme von Arbeitsplätzen in Entwicklungsschwerpunkten, wo das Flächenangebot für neue gewerbliche und industrielle Nutzungen besteht. Absehbare Schwerpunkte mit neuen Arbeitsplätzen befinden sich insbesondere im Norden von Lörrach (Klinkum), in Maulburg West und im Westen von Schopfheim. Zudem wird eine Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den peripheren Lagen an die gut erschlossenen Standorte (Bahnhofsgebiete) erwartet.

Die Betrachtung des Verlaufs der Gesamtanzahl der Beschäftigtenzahlen der vergangenen Jahren zeigt, dass die Entwicklung in der Stadt Lörrach mit heute rund 22'000 Beschäftigten regional deutlich dominierend ist. Ausserdem spielt die Entwicklung in Maulburg und Schopfheim eine massgebliche Rolle. Deshalb wurde die Flächennachfrage im Rahmen der Umfrage und der Sitzungen mit den Stadtvertretern von Lörrach und den Gemeindevertretern von Schopfheim an mehreren Sitzungen besprochen und im Raumkonzept abgebildet.

4 Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2019

5 Bundesamt für Statistik, CH, Abfrage 2019

## Prognostiziertes Verkehrsaufkommen

Basis für die Konzepterarbeitung im Bereich Mobilität & Verkehr bilden Überlegungen zum künftigen Verkehrsaufkommen. Das Referenzszenario 2040 stellt eine Fortschreibung der heutigen Verkehrsnachfrage dar, indem derselbe Modalsplit (prozentuale Aufteilung der Verkehrsmittel) hinterlegt wird, wie im Ist-Zustand. Die damit verbundene Zunahme des MIV-Aufkommen ist jedoch sowohl aus betrieblichen Gründen als auch im Hinblick auf eine Steigerung der Lebensqualität und verträglichen Integration des Verkehrs ins Siedlungsgebiet nicht wünschenswert resp. nicht bewältigbar. Deshalb werden nachfolgend notwendige Stoßrichtungen aufgezeigt, um das künftige Verkehrsaufkommen verstärkt mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr abzuwickeln. Die dadurch erzielte Veränderung des Modalsplits wird als Entwicklungsszenario 2040 schließlich einer erneuten Verkehrsprognose hinterlegt.

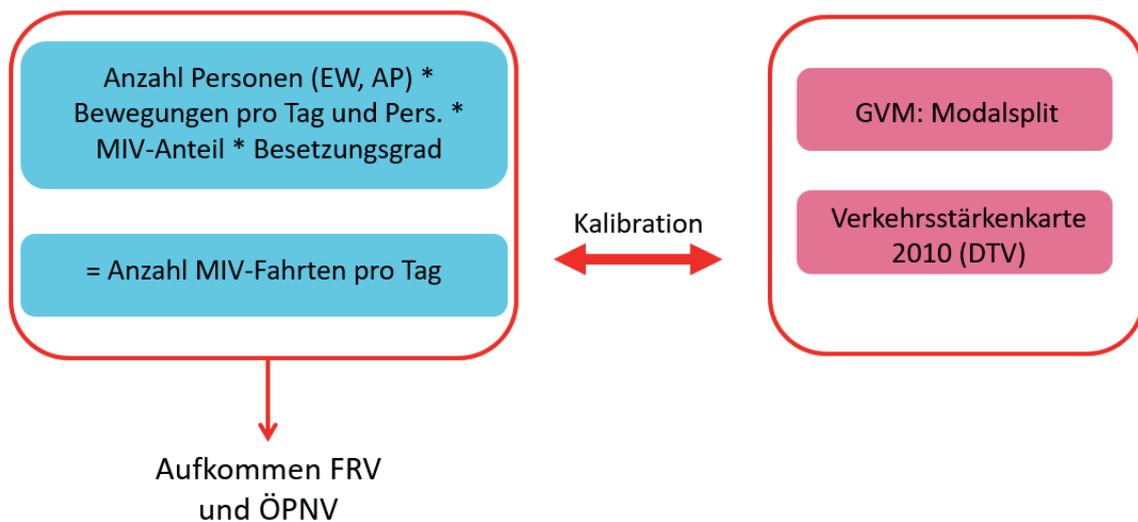
### Methodik zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Die Aktivierung der in der Acocella-Studie ausgewiesenen Entwicklungspotenziale bzw. die gemäß Fleck ausgewiesenen Bevölkerungsentwicklungen führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Wiesental. Um die Auswirkungen der geplanten Entwicklungen auf die einzelnen Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr) aufzuzeigen wurde eine Mobilitätstabelle aufgebaut. Der erzeugte Verkehr wurde anhand von Arbeitsplätzen und Einwohnern abgeschätzt. Hierbei wurden die Arbeitsplätze und die Anzahl der Einwohner mit einem nutzungsspezifischen Kennwert für die Anzahl Bewegungen pro Tag und Person (Erfahrungswerte) hochgerechnet. Dies ergab die verkehrsmittelunabhängige Gesamtzahl an Bewegungen, die täglich im Wiesental beginnen oder enden (Ziel- / Quellverkehr).

Um das spezifische MIV-Aufkommen zu eruieren, wurde die Gesamtzahl der täglichen Bewegungen mit einem erfahrungsbasierten, nutzungsspezifischen MIV-Modalsplit-Anteil und einem Fahrzeugbesetzungsgrad hochgerechnet. Für das ÖV-Fahrgast- sowie das Fuß- und Radverkehrsaufkommen wurden ebenfalls Annahmen, basierend auf Erfahrungswerten, zum jeweiligen Modalsplit-Anteil vorgenommen.

Sämtliche Berechnungen wurden anschließend einer Kalibrierung mit der Verkehrsstärkenkarte 2010 der Straßenverwaltung Baden-Württemberg (DTV) sowie Vergleichswerten aus dem Gesamtverkehrsmodell (Modalsplit und Fahrten pro Tag) unterzogen.

Das Verkehrsaufkommen wurde sowohl für den Ist-Zustand (Referenzszenario mit bestehendem Modalsplit) als auch für den Zustand 2040 (Entwicklungsszenario) berechnet.

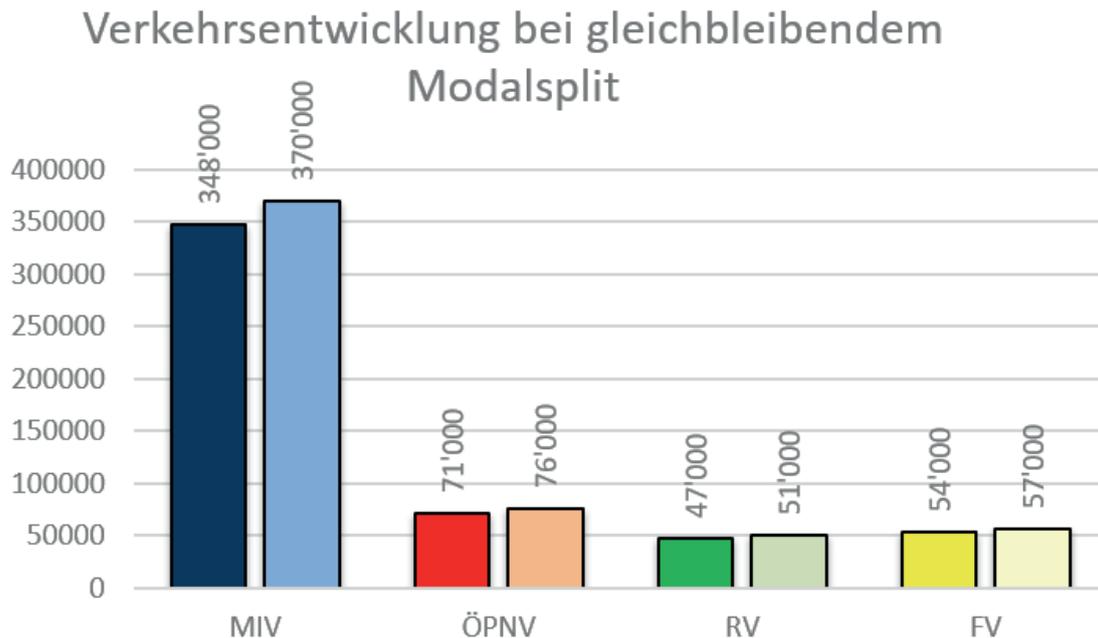


Methodik zur Verkehrsermittlung (Quelle: KXP)

### Verkehrsaufkommen Referenzszenario 2040 (mit bestehendem Modalsplit)

In einem ersten Schritt wird davon ausgegangen, daß sich der heutige Modal-Split (gemäß Ist-Zustand) nicht verändert, d.h. daß keine Massnahmen an Angebot und Infrastruktur zur Förderung von ÖV, Fuß- und Radverkehr vorgenommen werden. Das Verkehrsaufkommen nimmt in diesem sogenannten Referenzszenario gegenüber dem Ist-Zustand proportional zum Arbeitsplatzwachstum bzw. Einwohnerwachstum bei allen Verkehrsmitteln zu.

Insbesondere das künftige MIV-Aufkommen wird unter Berücksichtigung des bereits heute in den Spitzenstunden stark ausgelasteten Straßennetzes als kritisch beurteilt: Im Wiesental würden neu über 22'000 zusätzliche MIV-Fahrten (DWV) erzeugt. Diese lassen sich nicht ohne weiteres verträglich abwickeln. Es braucht deshalb zwingend Maßnahmen, um das MIV-Aufkommen zu reduzieren bzw. den ÖV sowie den Fuß- und Radverkehr zu fördern:



Verkehrsentwicklung Referenzszenario, dunkel=Ist-Zustand, hell=Referenzszenario

Dafür ist einerseits das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen möglichst gering zu halten. Andererseits sind durch die Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs auch bei den bestehenden Nutzungen im Wiesental Verlagerungen vom MIV auf diese Verkehrsmittel herbeizuführen, um „Reserven“ im Straßennetz für die neuen Nutzungen zu schaffen. Hierfür braucht es konsequente Push-and-Pull-Maßnahmen, d.h. Maßnahmen die mit Anreizen, aber auch durch einen gewissen Druck eine Verschiebung des Modalsplits vom MIV hin zum ÖPNV und FRV herbeiführen. Die zusätzlich erzeugten 22'000 MIV-Fahrten sollen somit auf ÖPNV und Radverkehr verlagert werden.

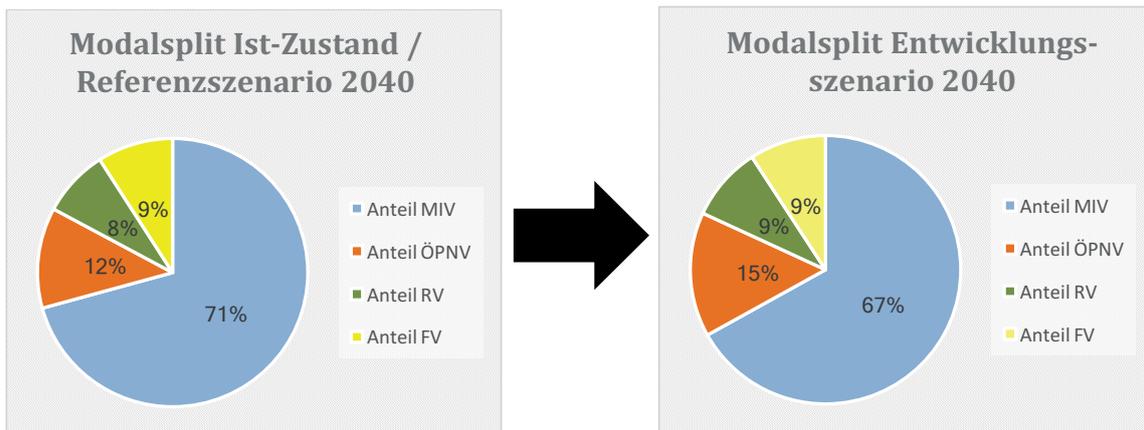
### **Verkehrsaufkommen: Entwicklungsszenario 2040**

Um abzuschätzen, ob mit all den im vorliegenden Raumkonzept genannten Stoßrichtungen der Modalsplit genügend zugunsten eines höheren Anteils ÖPNV und Radverkehr beeinflusst werden kann, und um das Aufkommen je Verkehrsmittel unter diesen Umständen zu beziffern, wurde die Verkehrsermittlung auch mit angepassten Modalsplit-Parametern durchgeführt.

Im daraus resultierenden Entwicklungsszenario 2040 bleibt die Anzahl neuer Arbeitsplätze und Einwohner identisch wie im Referenzszenario 2040. Um das Verkehrsaufkommen verträglicher abwickeln zu können, wird davon ausgegangen, daß die definierten Stoßrichtungen in den folgenden Kapiteln umgesetzt werden und diese den Modalsplit zugunsten des ÖPNV und Radverkehr verändern. Bei neuen Nutzungen wurde eine stärkere Veränderung des Modalsplits vorgenommen, als bei den

bestehenden Nutzungen, da man bei einem Wechsel des Wohn- oder Arbeitsortes stets auch die eigene Mobilität resp. die täglichen Wege neu organisiert werden müssen und deshalb die Verkehrsmittelwahl direkter und einfacher beeinflusst werden kann.

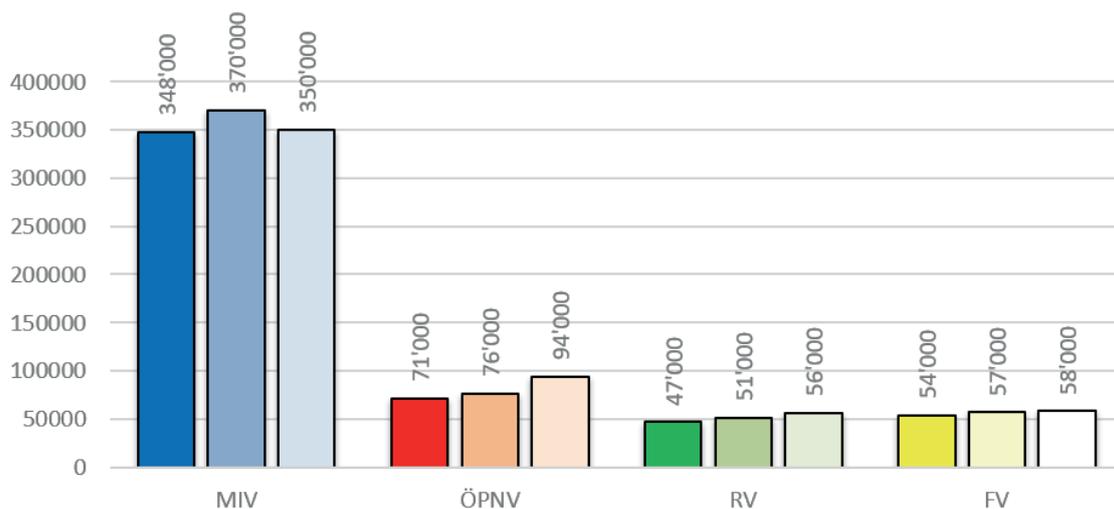
Durch die Maßnahmen wird über das gesamte Wiesental eine Reduktion des MIV-Anteils von -4% abgeschätzt. Der ÖPNV nimmt um 3%, der Radverkehr um 1% zu. Der Modalsplitanteil des Fußverkehrs ändert sich kaum.



Modalsplitveränderung

Es zeigt sich, daß mit den getroffenen Maßnahmen das MIV-Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Niveau gehalten werden kann. Der größte Teil des zusätzlich generierten Verkehrs wird auf den ÖPNV und den Radverkehr verlagert. Insgesamt steigt die Anzahl ÖPNV-Bewegungen von heute 71'000 auf 94'000 Bewegungen pro Tag (+24%). Auch das Rad- und Fußverkehrsaufkommen nimmt zu, um rund 9'000 resp. 4'000 Bewegungen pro Tag.

### Entwicklungsszenario mit/ohne Modalsplitanpassung



Modalsplitveränderung

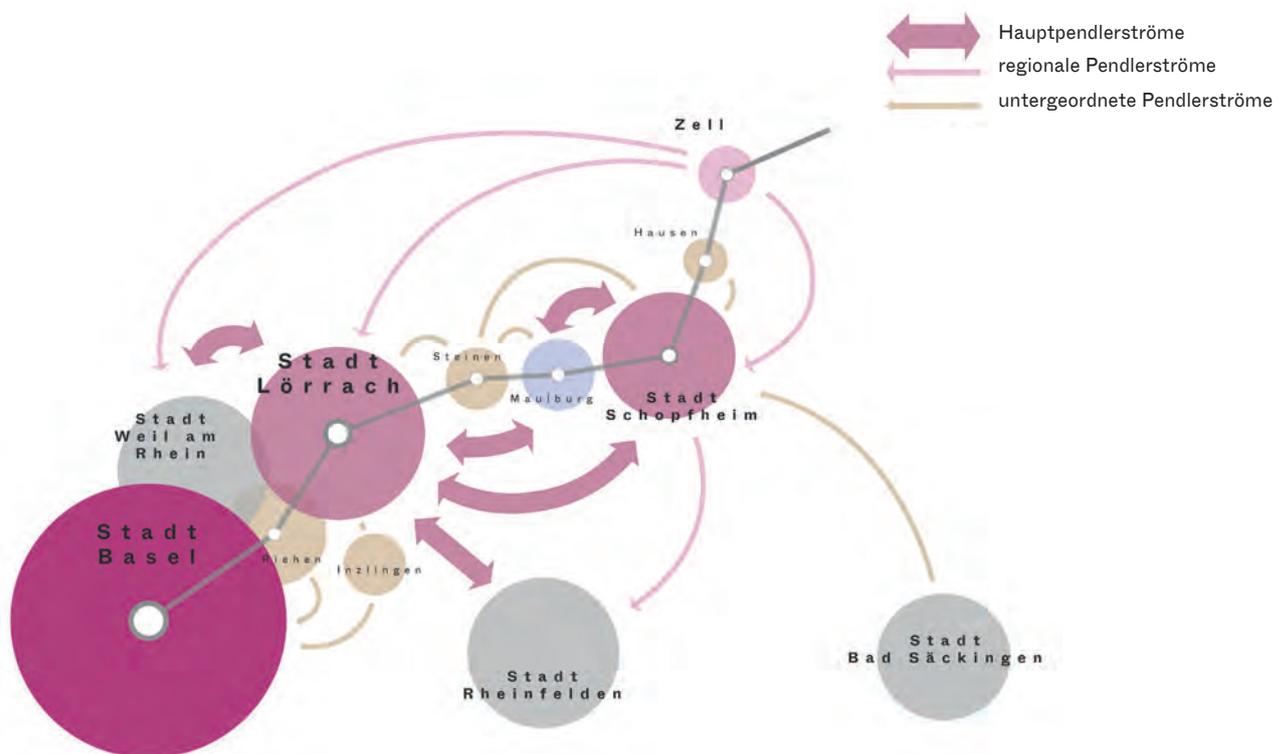
## Pendlerbeziehungen

Die Auswertungen beruhen auf den vom SWR veröffentlichten Pendlerzahlen pro Gemeinde.

Es wurden folgende Kategorien für die Klassifizierung der Pendlerbeziehungen vorgenommen:

- Untergeordnete Pendlerbeziehung ca. 200 – 600 Personen
- Regionale Pendlerbeziehung ca. 600 – 1200 Personen
- Hauptpendlerströme grösser 1'200 Personen

Folgende weiteren Erkenntnisse können aus der Auswertung ebenfalls gewonnen werden:



## Grenzüberschreitende Pendler

Für die Pendlerziele in der Schweiz liegen keine genauen Ortsangaben vor. Wir gehen davon aus, daß ein Großteil der Pendler sich nach Basel orientiert. Prozentual nimmt der Anteil an Pendlern in die Schweiz von ca. 40% (Lörrach, Inzlingen) zu Beginn des Wiesentals kontinuierlich auf unter 10% in Zell ab. Aus Lörrach pendeln somit über 5'000 Personen täglich in die Schweiz.

Für Pendler aus der Schweiz nach Deutschland liegen keine Zahlen vor. Man kann aber davon ausgehen, daß die Pendlerströme Richtung Deutschland vernachlässigbar klein sind.

Pendlerströme Richtung Freiburg

Insgesamt pendeln aus dem Wiesental 505 Personen Richtung Freiburg.  
305 Pendeln von Lörrach aus. Diese Pendlerbeziehung ist somit nur von untergeordneter Bedeutung.

## 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): Unfallhäufigkeit<sup>6</sup>

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](http://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%

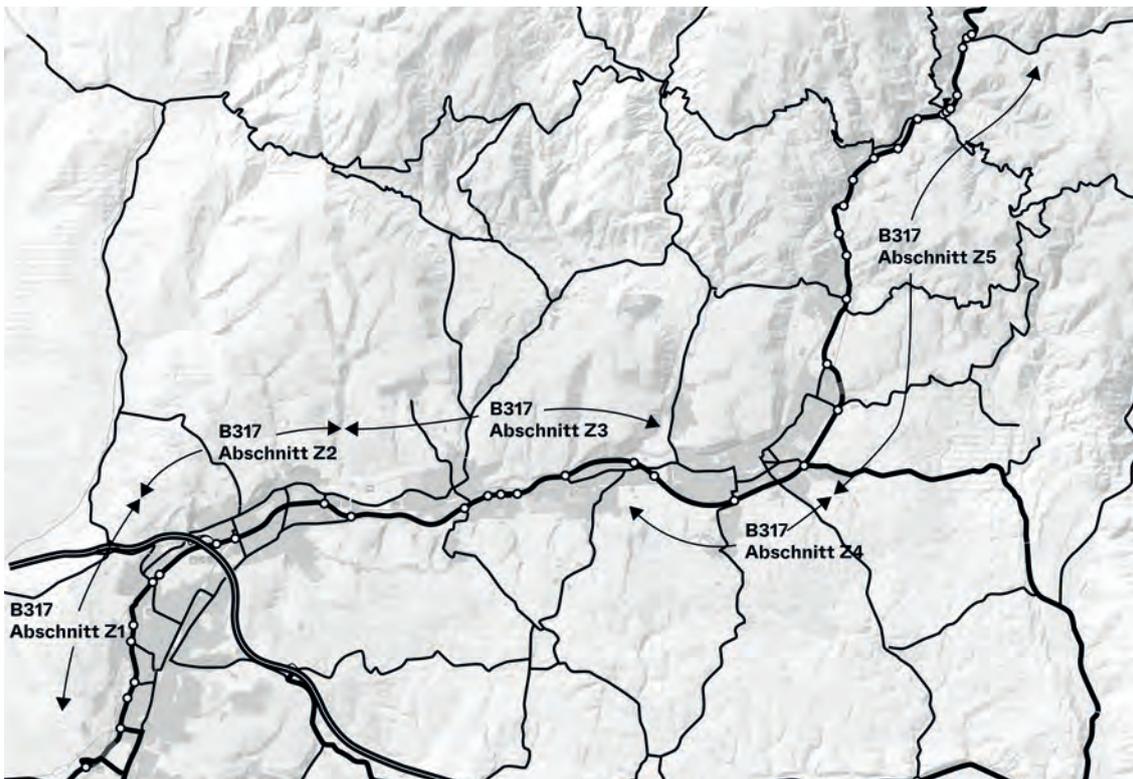


Abbildung: Übersicht Abschnitte B317

### 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) und sofern die anderen verkehrlichen Maßnahmen im ÖPNV und Radverkehr zum Erfolg führen, nicht notwendig. Ein Spurausbau auf der ganzen Strecke würde nach Ansicht der Verfasser 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 für dieses Raumkonzept relevanten 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, die auch die überregionale Funktion und voraussichtliche Entwicklung der 317 berücksichtigt hat.

### **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**

## Lage an der Schnittstelle von Stadt- und Naturraum

- Das Wiesental ist das Tor zum großräumigen Südschwarzwald. Gleichzeitig ist die Region ein Korridor der urbanisierten Agglomeration Basel.
- Die Topografie prägt die Region Wiesental – die Talsohle mit dem Wasserlauf der Wiese auf der einen Seite, die unbebauten Berg- und Hügelkuppen sowie Hanglagen auf der anderen Seite.

### Handlungsansatz

- Weiterentwicklung/Schaffung der spezifischen, regionalen Identität an der Schnittstelle von urbanem Stadtraum und dem großen Naturraum Südschwarzwald.
- Die topografische Einmaligkeit von Tal- und Hügelgebiet als Stärke kultivieren.



Ansichtskarte Basel - Lörrach - Südschwarzwald

## Urbanisierte Talsohle von Lörrach bis Zell i.W.

- Zusammenhängende Stadtlandschaft mit Lörrach und Riehen als Auftakt, Schopfheim als städtisches Zentrum in der geografischen Mitte und Zell i.W. als kompakter Anziehungspunkt in der Talenge.
- Das Siedlungsband wird seitlich durch die Hanglagen begrenzt und in der Längsrichtung durch offene Landschaftsräume zwischen Lörrach und Steinen, Maulburg und Schopfheim sowie zwischen Schopfheim, Hausen und Zell i.W. gegliedert.

### Handlungsansatz

- Die präzise Begrenzung der bebauten Talebene bzw. die unbebauten Hanglagen sind zu erhalten bzw. zu stärken.
- Das Siedlungsband ist in der Längsrichtung zu gliedern und die Identität der einzelnen Orte ist weiterzuentwickeln.



Unten: Luftbild Lörrach, Blickrichtung Basel (Foto: Wladyslaw Sojka, [www.sojka.photo](http://www.sojka.photo));  
Oben: Blick auf das obere Wiesental

Unten: Blick auf Steinen von Hängelberg kommend  
Oben: Ortskern Zell im Wiesental

## Naturraum mit einzelnen Dörfern in der Hügellandschaft

- Die Region bietet eine abwechslungsreiche und wertvolle Kulturlandschaft mit zu schützenden Naturräumen (Fauna und Flora) und wertvollen Naherholungsgebieten.
- Kleine Dörfer und Ortsteile sind in die charakteristische Landschaft eingebettet und bieten eine ruhiges Wohnumfeld. Andererseits liegen die Dörfer abseits der Zentren und sind überall hinreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschloßen.
- touristische Infrastruktur ist vorhanden – hat aber mit dem Hochschwarzwaldgebiet eine starke Konkurrenz. Im Bereich Gaststätten und Beherbergungsbetriebe (groß und klein) besteht teils Investitionsstau und Schwierigkeiten mit Nachfolgeregelungen. Auch der Fachkräftemangel in der Gastronomie ist ein wichtiges Thema.
- Die lokale Versorgung der Dörfer in den Höhenlagen ist eine wirtschaftliche Herausforderung (Ladensterben).

### Handlungsansatz

- Der Fokus ist auf die erhaltenswerte Kulturlandschaft und Naturräume zu legen. Auf eine Ausdehnung der Siedlungsflächen ist zu verzichten. Die Dörfer sind innerhalb des Bestandes zu erneuern und weiterzuentwickeln.
- Es ist eine Verbesserung der Erschließung anzustreben (Shuttle / „Öffentlicher Individualverkehr“, Rufbus o.ä., E-Bike, sonstige alternative Bedienformen).
- Der naturnahe und nachhaltige Tourismus im Einzugsgebiet des urbanen Stadtraums ist zu fördern: Naturerholung in unmittelbarer Nähe zum Ballungsraum, Fokus auf Freizeitaktivitäten wie Wandern, Geländesport, Radtourismus, Kurzaufenthalte in Pensionen, Camping-/Zeltplätzen, etc.
- Genusstourismus mit regionalen Produkten aus nachhaltiger Produktion in Gastronomie und Hotellerie wird künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen.
- Besondere «Orte der Stille» im Wald für den Tourismus-Trend «Waldbaden» und Entspannung schaffen.



Seitental mit Schlierbach



Ehemaliger Spar-Laden in Hüsingen

## Gewerbe- und Industriegebiete

- Das Wiesental bietet große, zusammenhängende Arbeitsplatzgebiete für unterschiedliche Nutzungen. Die vorhandenen Reserven sind teils wegen nicht optimaler Ausnutzung oder Baulandhortung nicht verfügbar.
- Eignungsstandorte für Industrie- und Gewerbenutzungen werden teils durch Nutzungen besetzt, welche auch an anderen Orten verträglich untergebracht werden könnten.
- Es sind große Entwicklungsflächen für Dienstleistung, Gewerbe und Industrie in Planung: Klinikum Lörrach, Maulburg West (regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt), Schopfheim West.
- Die Arbeitsplatzgebiete sind mehrheitlich autoorientiert und sind teils unzureichend und/oder unattraktiv an den ÖPNV sowie Fuß- und Radnetz angebunden.
- Die Gewerbegebiete sind z.T. schlecht adressiert und unattraktiv gestaltet (mangelnde Imagebildung).

### Handlungsansatz

- Es sind Erweiterungsmöglichkeiten für bestehende und neue Betriebe zu schaffen. Dazu sind neue Entwicklungsflächen für Gewerbe und Industrie zu bezeichnen. Die Entwicklungsflächen sind ausschließlich für Industrie- und Gewerbe zu reservieren.
- Zur Schaffung von neuen Kapazitäten in den bestehenden

Gewerbe- und Industriegebieten sind Anreize für die Verlagerung von Dienstleistungsflächen zu schaffen (z.B. in Mischzonen in gut erschlossenen Zentren). Auch Anreize für eine bessere Ausnutzung der Flächen im Gewerbebestand sollten gesetzt werden (z.B. Parkhäuser oder Tiefgaragen statt Freiluftfläche, Reduktion von Parkierungsfläche, höhere Dichte und Geschossigkeit auch für produzierendes Gewerbe).

- Bei neuen Flächen ist auf einen schonenden Umgang mit Fläche zu achten. Mehrstöckige Anlagen und platzsparende Parkmöglichkeiten sollen realisiert werden.
- Die Adressierung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und die Vernetzung mit dem umliegenden Siedlungsgebiet der Gemeinde sind zu verbessern (neue Wege für Fuß- /Radverkehr, Nahversorgung etc.)



*Industriegebiet Entenbad Lörrach*



*Logistikzentrum Gebiet Eichmatt (Steinen)*

## Zentren und Versorgungsinfrastruktur

- Das Oberzentrum Lörrach und das Mittelzentrum Schopfheim sind regionale Zentren für Dienstleistungen, Industrie, Gewerbe, Bildung, Gesundheit und Versorgung.
- Zell i.W. hat als Unterzentrum im ländlichen Umfeld eine wichtige Bedeutung und ist Ausgangspunkt für die Freizeitregion des Südschwarzwaldes.
- Die monofunktionalen, autoorientierten Einkaufsgebiete haben zudem mangelnde ortsbauliche Qualität, keinen Bezug zum Umfeld, mangelnde öffentliche Freiflächen (Dominanz Verkehrsflächen) und weisen einen sehr hohen Flächenverbrauch auf.
- Die Zentren werden durch die Versorgungsinfrastruktur an Randlagen und in Gewerbegebieten konkurriert. Eine Entleerung der historischen und identitätsstiftenden Zentren und Ortskerne sollte verhindert werden.

### Handlungsansatz

- Die Zentrumsfunktionen von Lörrach, Schopfheim und Zell i.W. sind entsprechend ihrer regionalen Bedeutung bezüglich Erreichbarkeit, vielfältiger Nutzungsstruktur und Qualität zu stärken bzw. durch neue Angebote weiterzuentwickeln.
- Neue Versorgungsinfrastruktur ist an zentralen, für alle erreichbaren Orten (Fokus ÖPNV) anzuordnen (Anreiz bei Zentrumsentwicklung, Niederlassung von Nahversorgung als ortsbaulicher Beitrag).
- Bestehende Einkaufsgebiete sind städtebaulich in die Siedlungsstruktur zu integrieren (Aufwertung öffentlicher Freiraum, neue Fuß- und Radverbindungen).



Rewe, Lidl, Aldi, dm-drogerie in Steinen



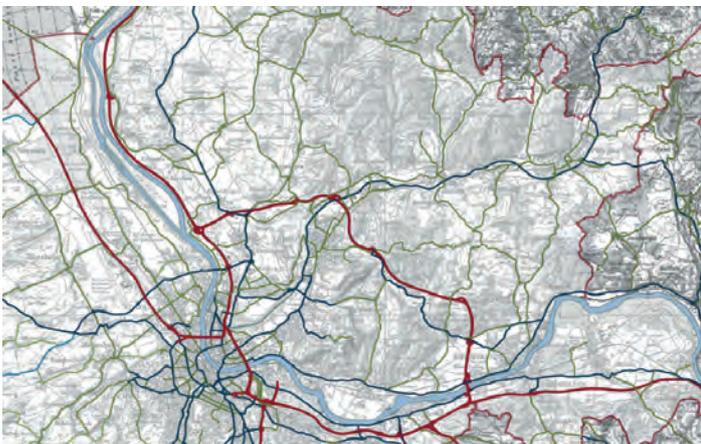
Zentrum Schopfheim

## Regionale Einbettung und Vernetzung

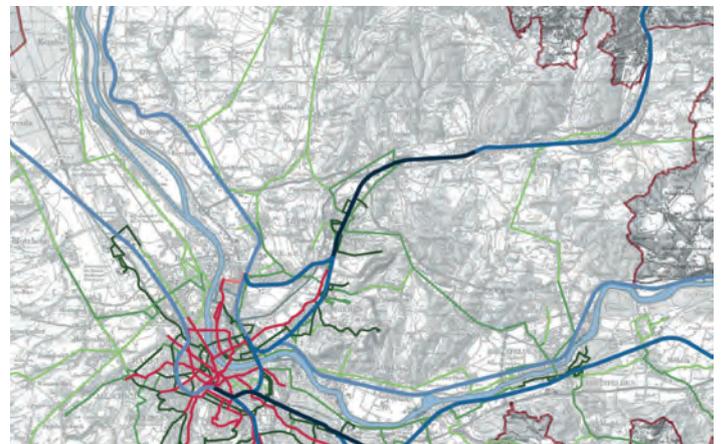
- Die Region ist gut an des übergeordnete Autobahn- (A98) und Schienennetz (DB, SBB) angebunden. Der Flughafen EuroAirport ist nur knapp 10 km von Lörrach entfernt, jedoch schlecht mit dem ÖPNV erreichbar.
- Verkehrlich hat die Entwicklungsachse Wiesental einen starken Bezug in der Längsrichtung des Tales und zum länderübergreifenden Großraum Basel.
- Es gibt eine starke autoorientierte Beziehung über den Dinkelberg Hochrhein (insbesondere Rheinfelden/Bad Säckingen). Die Pendlerbeziehungen zum Oberrhein (Freiburg) haben eine untergeordnete Bedeutung.

### Handlungsansatz

- Die gute straßen- und bahnseitige Erreichbarkeit ist für die Bevölkerung, die Beschäftigten und für die Ansiedlung von Gewerbenutzungen auch in Zukunft gewährleisten. Die Erreichbarkeit des EuroAirports mittel ÖPNV ist zu verbessern (Standortpolitik).
- Um die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherzustellen, ist eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom MIV auf den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr anzustreben.
- Die verkehrliche Vernetzung Richtung Basel sowie in die Nachbarkorridore ist gezielt zu optimieren. Handlungsbedarf besteht insbesondere beim ÖPNV-Netz Richtung Hochrhein.



MIV-Netz



ÖPNV-Netz

## 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



B317 bei Hölstein

## Wiesentalbahn (S5/S6)

- Die Wiesentalbahn ist das strukturierende ÖPNV-Rückgrat der urbanisierten Landschaft in der Talsohle. Die S5 fährt vom Weil am Rhein bis Steinen (in Hauptverkehrszeiten bis Schopfheim). Die S6 verbindet Basel mit Zell i.W. Beide S-Bahnen weisen heute einen Halbstundentakt auf. Zwischen Steinen und Lörrach-Stetten besteht somit ein 15'-Minutentakt. Zwischen Lörrach und Basel Badischer Bahnhof ist ein 15'-Minutentakt in Planung. Außerdem befindet sich ein neuer Haltepunkt beim neuen Zentralklinikum in Planung. Die angestrebten neuen Haltepunkte Maulburg-West und beim Zoll in Lörrach wurden aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Nichtumsetzbarkeit zurückgestellt.
- Die Bahnhöfe sind wichtige Umsteigepunkte vom Auto, Bus oder Fahrrad auf die S-Bahn. Für die Anbindung der abseits liegenden Dörfer haben diesbezüglich die P+R-Abstellplätze eine hohe Bedeutung.
- Die gut erschlossenen Bahnhofgebiete sind z.T. unternutzt und die umgebenden Freiräume ohne Aufenthaltsqualität. Die Zugänge vom Quartier zum Perron weisen mitunter Defizite auf. Die Umsteigeinfrastruktur beansprucht z.T. große Flächen (Bushaltekanten, Parkplätze).

### Handlungsansatz

- Das Innenentwicklungspotenzial an der hervorragend erschlossenen Lage im Einzugsgebiet der Bahn ist zu nutzen. Mit der Innenentwicklung sind die Defizite bezüglich Gestaltung und Zugängen zu beheben.
- Das Umsteigeangebot und die Nutzung in den Bahnhofquartieren ist je nach Bahnhof zu untersuchen und zu differenzieren. Für jeden Bahnhof ist individuell ein paßgenaues Angebot zu schaffen (z.B. Bus, P+R, B+R, Car-sharing, Fahrradverleih, etc.).



Regio S-Bahn Basel (Quelle: wikipedia)

Schopfheim West (Gewerbe) und Schopfheim (Zentrum)

## Wiese, Kleine Wiese, Bäche und Kanäle

- Die Wiese als namensgebendes Naturelement wichtig für die Identität und Orientierung im Wiesental. Der Gewässerlauf und die Seitenbäche und Kanäle helfen bei der Orientierung in der Stadtlandschaft.
- Der Gewässerraum und die Nebenflüsse sind wichtige Naherholungsräume für Bevölkerung und Beschäftigte. Die Uferwege sind in der Längsrichtung attraktive Freizeitrouten.
- Im Bereich von Riehen/Lörrach wurde der Erholungs- und Gewässerraum unter Berücksichtigung der Aspekte Erholung, Ökologie, Gewässernutzung und Hochwasserschutz aufgewertet.

### Handlungsansatz

- Die Wiese und ihre Zuflüsse sind als Natur- und Erholungsräume zu erhalten und zu schützen. Der natürliche Gewässerlauf ist, wo möglich, wieder herzustellen.
- Die Wiese und die Zuflüsse sind als Natur- und Erholungsräume in den Stadt- und Dorfgebieten in des Siedlungsgebiet sinnvoll zu integrieren. Ökologie, Gewässernutzung und Hochwasserschutz sind dabei zu berücksichtigen.
- Die Erreichbarkeit für Erholungssuchende ist zu stärken (v.a. Arbeitsplatzgebiete) und es sind neue Aufenthaltsflächen und Zugänge zu schaffen. Gleichzeitig sind auch Bereiche zu schaffen, die von Erholungssuchenden freigehalten werden, um der Natur notwendige Rückzugsorte zu erhalten.
- Die Längsvernetzung für Fuß- und Radverkehr entlang der Gewässer ist zu erhalten, auszubauen und in das Gesamtnetz einzubetten (Schließung von Netzlücken).



*Maulburg*



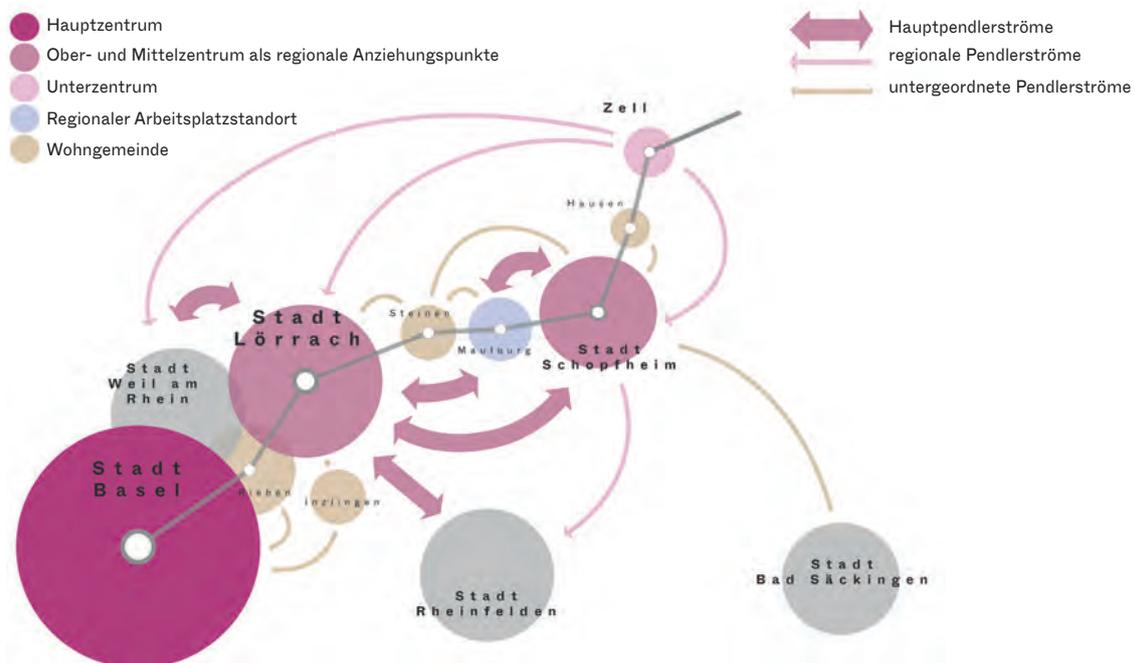
*Landschaftspark Wiese im Bereich Riehen*



*Kanal in Hausen*

# **Regionale Handlungsfelder mit Leitsätzen**

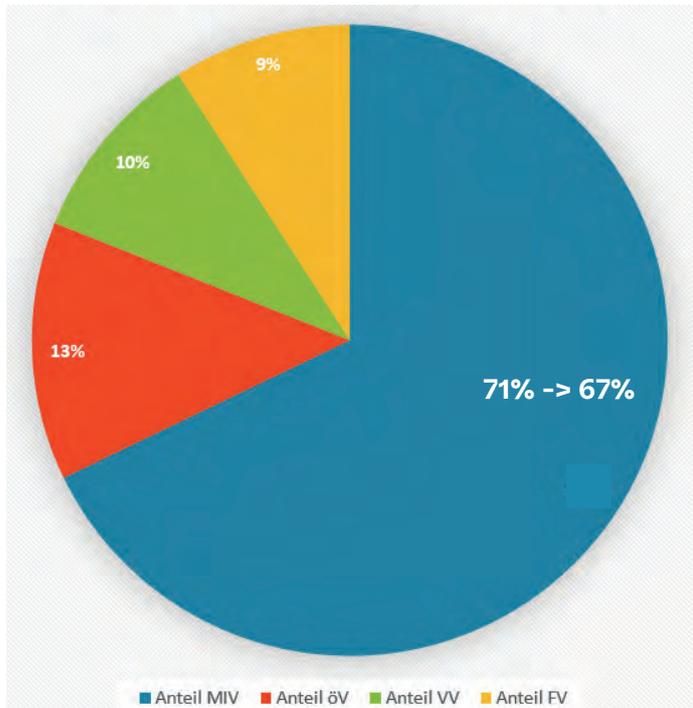
# 1: Festigung der Zentralitäten und Erreichbarkeiten



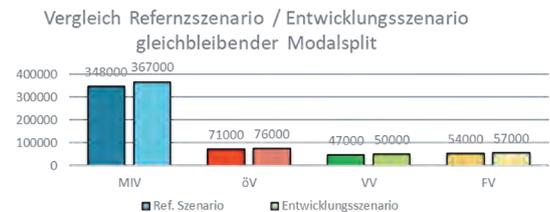
## Leitsätze

- Die Erreichbarkeit von Basel als Mittelpunkt des Agglomerationsraumes ist sukzessive zu verbessern. Außerdem sind die Verbindungen nach Weil am Rhein und Rheinfelden zu sichern und soweit als möglich auszubauen.
- Innerhalb der Region Wiesental übernehmen Lörrach und Schopfheim eine wichtige Zentrumsfunktion. Sowohl die Erreichbarkeit aus dem Landschaftsraum als auch die Längsverbindung innerhalb des Tals ist diesbezüglich zu stärken.
- Zell i.W. ist die Schnittstelle zum Südschwarzwald und übernimmt daher eine strategische verkehrliche Funktion. Ergänzend dazu ist die Bedeutung als Zentralität im landschaftlichen Umfeld zu erhalten.
- Die gute Erschließung der Orte zwischen Lörrach und Schopfheim und der bereits existierende Austausch zwischen den Gemeinden ist zu nutzen. Die Hauptentwicklung der Region ist in der Tallage dieser Gemeinden zu konzentrieren.

## 2: Prognostiziertes Verkehrsaufkommen verlagern



Anzahl Fahrten pro Verkehrsmittel bei gleichbleibendem Modal Split



### Leitsätze

- Das im Wiesental erzeugte MIV-Aufkommen soll nicht proportional zur Nutzungsentwicklung weiterwachsen. Die zusätzlichen Fahrten sind möglichst auf ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr zu verlagern.
- Durch Anreize und die Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs ist auch bei den bestehenden Nutzungen eine Verlagerung vom MIV auf andere Verkehrsmittel herbeizuführen.
- Der Modalsplit soll sich wie folgt ändern:  
MIV: 348'000 -> 348'000 Fahrten; 71% -> 67%  
ÖPNV: 76'000 -> 83'600 Fahrten; 12% -> 14%  
Fahrrad: 50'000 -> 57'600 Fahrten; 8% -> 9%  
Fuß: 57'000 -> 64'600 Wege; 9% -> 10%

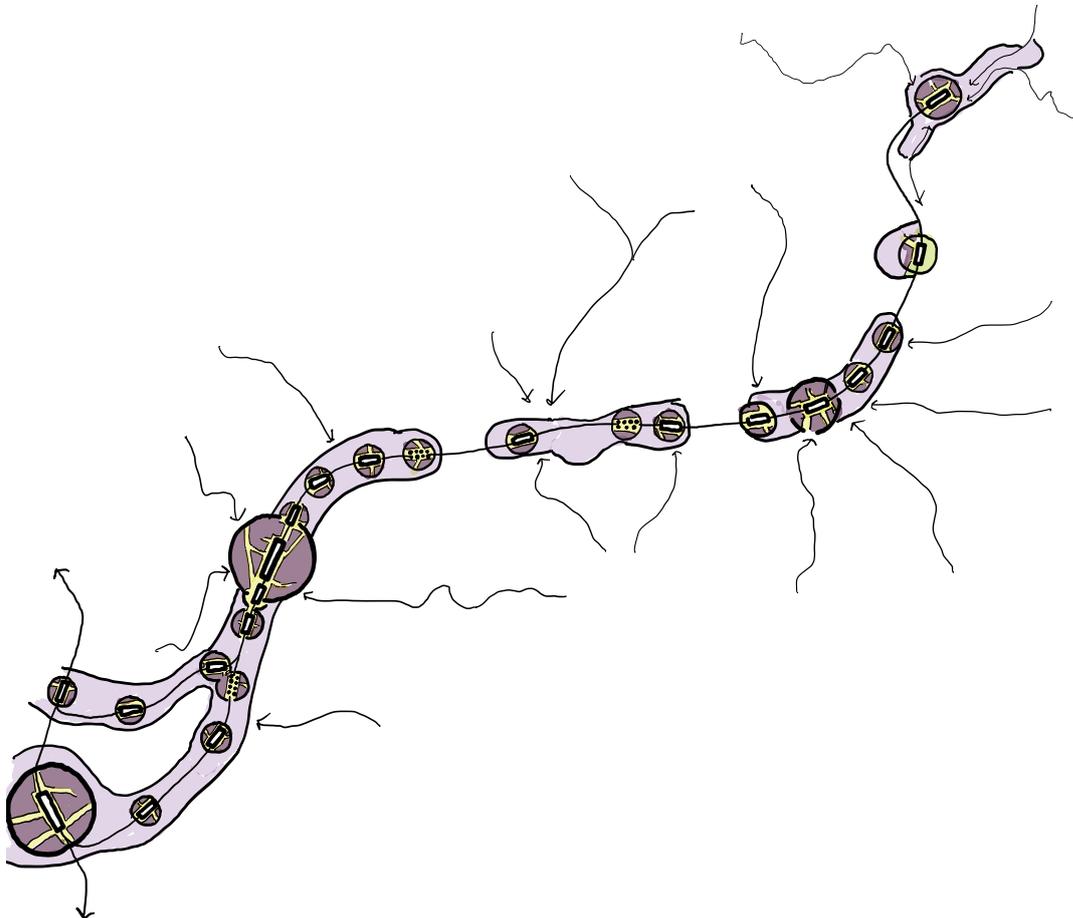
### 3: Die Landschaftsräume strukturieren die Region



#### Leitsätze

- Die unterschiedlichen Landschaftsräume der Region werden entsprechend ihrer Charakteristik kultiviert und gepflegt. Auf eine weitere Bebauung der großräumigen Landschaften und Hügellagen wird verzichtet.
- Das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird in die bereits urbanisierte Talsohle gelenkt. Bei der Weiterentwicklung der Perlenkette ist darauf zu achten, daß die talquerenden Grünzäsuren als gliedernde Grün, Park- und Erholungsflächen gestärkt werden können.
- Die Vorrangnutzung (z.B. Landwirtschaft, Ökologie, Naherholung) und Gestaltungsqualität der Grünflächen zwischen den Städten und Gemeinden sind je nach Lage und Größe zu definieren. Bei der Ausgestaltung von Stadt- und Siedlungsrändern spielt die landwirtschaftliche Nutzung eine wichtige Rolle.

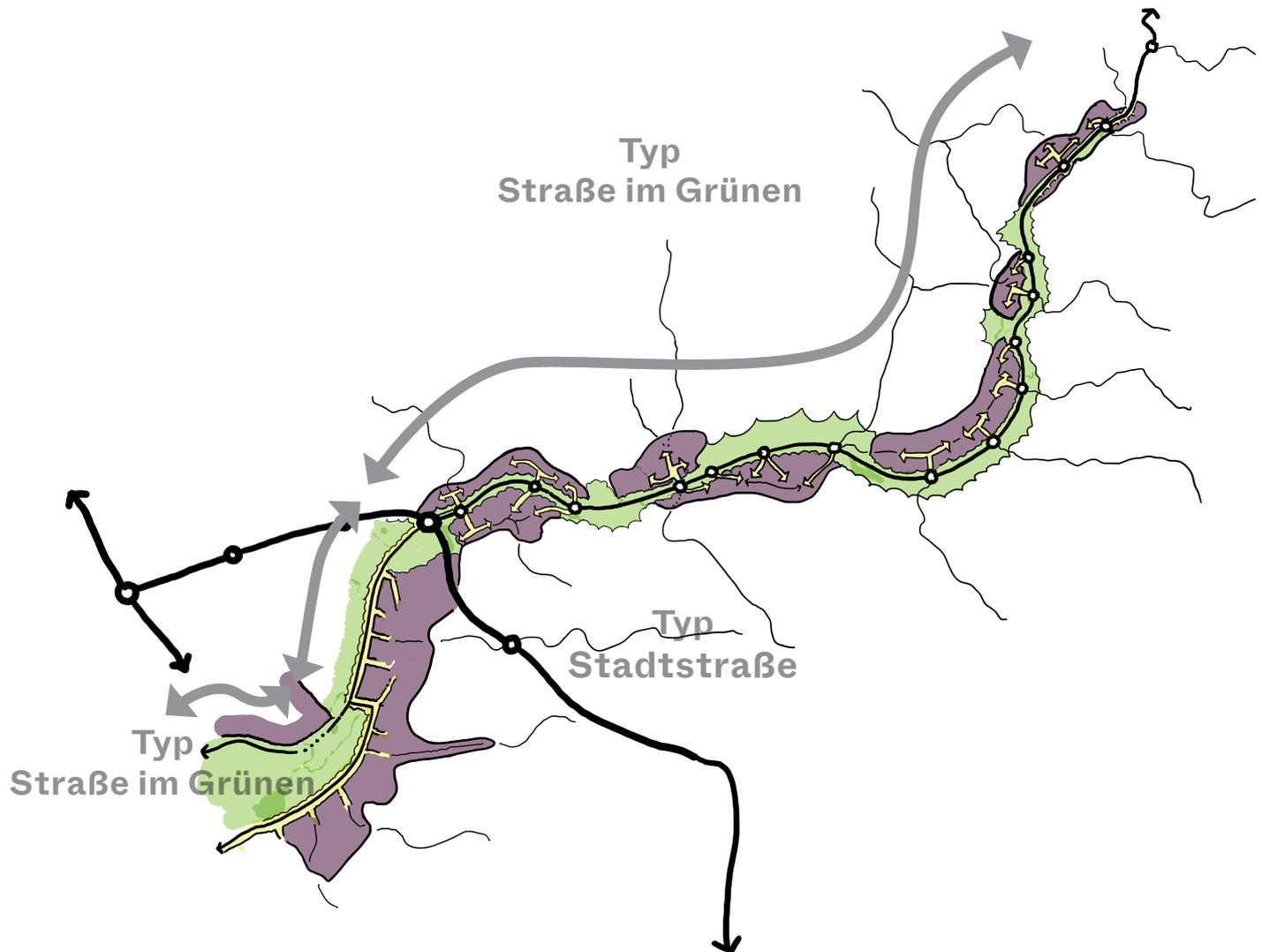
## 4: Die Wiesentalbahn als städtebaulicher Impuls von Innen



### Leitsätze

- Die Städte und Gemeinden im Wiesental sind aus dem Innern weiterzuentwickeln. Mit einer konsequenten Verdichtung in den Bahnhofquartieren wird an der zukünftigen S-Bahn-Stadt gebaut.
- An den Bahnhofslagen wird der Ansatz der durchmischten Stadt gefördert. Durch vielfältige Nutzungen und Angebote entstehen Mehrwerte für die Bevölkerung, die kurzen Wege werden gefördert und die Bahnhöfe über den ganzen Tag ausgelastet.
- In den Zentren und Bahnhofslagen werden Flächen für stadtverträgliche Arbeitsnutzungen geschaffen. Damit wird ein Anreiz für die Umsiedlung von Betrieben und Versorgungseinrichtungen aus den Gewerbegebieten in die Zentren geschaffen.
- Mit der Innenentwicklung werden die Umsteigemöglichkeiten Bus-Bahn, Fahrrad-Bahn und MIV-Bahn verbessert und die Freiräume aufgewertet.

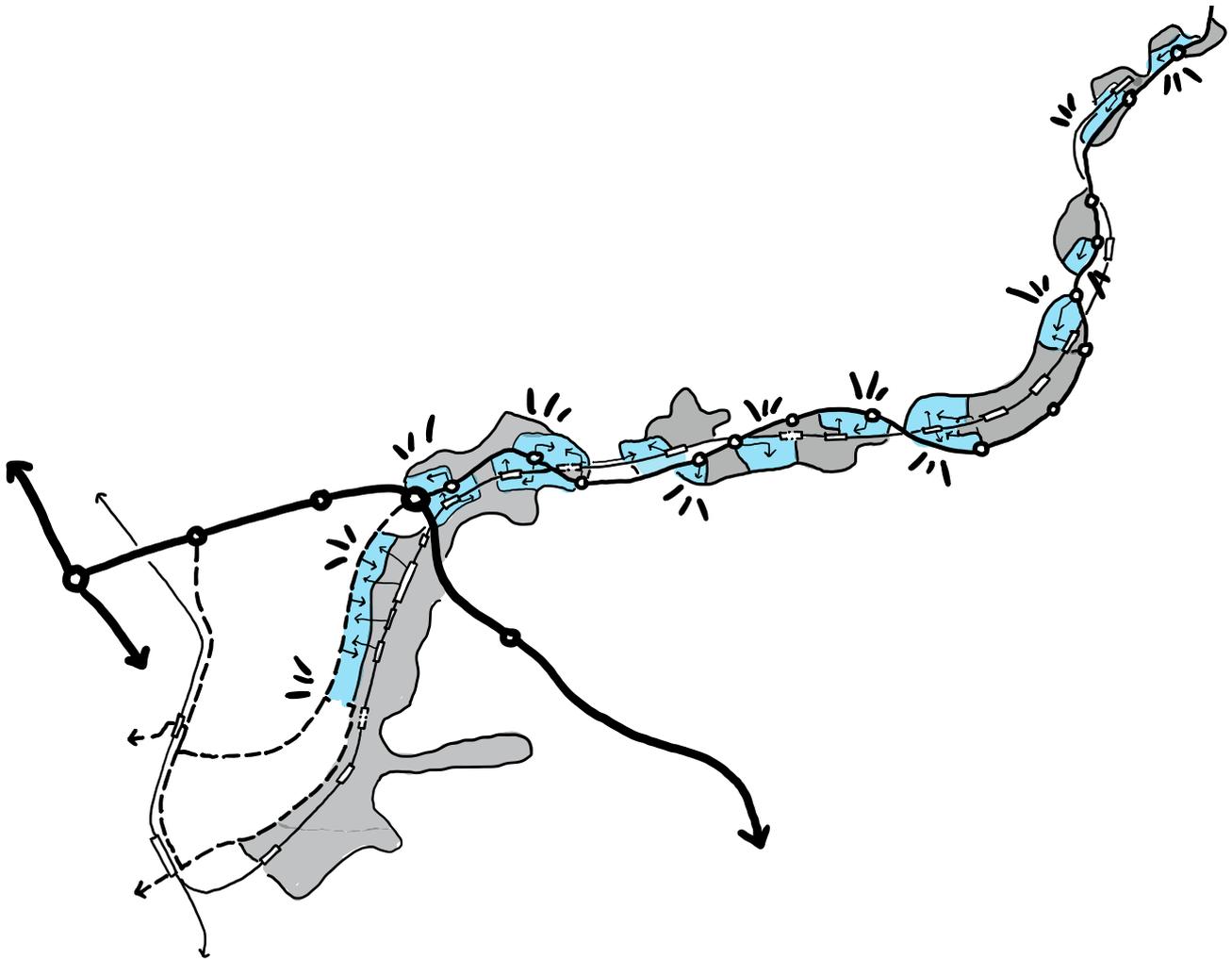
## 5: Bundesstraße B317 als Erschließungsrückgrat



### 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.

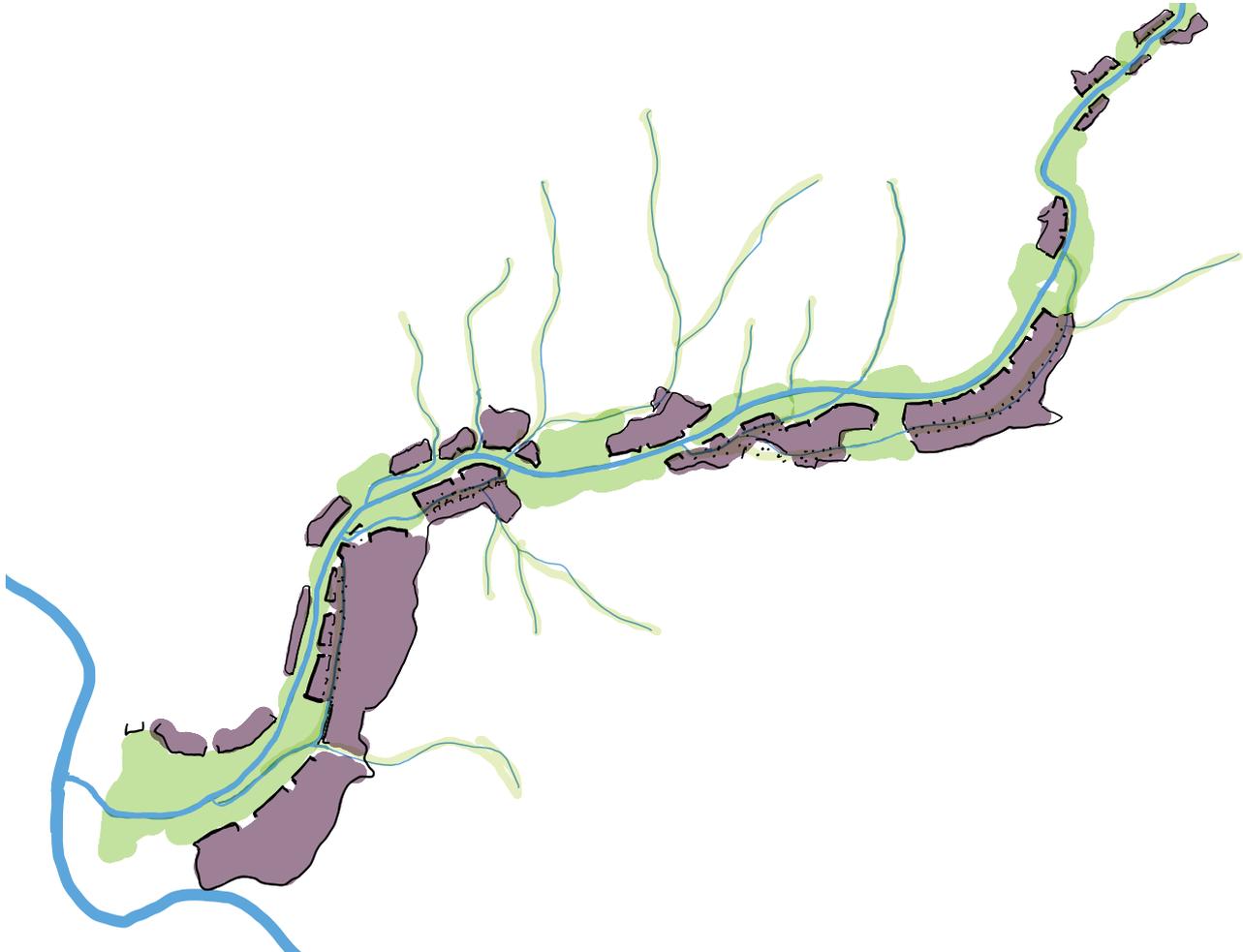
## 6: Arbeitsplatzgebiete für Gewerbe und Industrie



### Leitsätze

- In den Arbeitsplatzgebieten im direkten Umfeld einer S-Bahn-Station werden prioritär arbeitsplatz- und besucherintensive Betriebe wie Dienstleistung, Verwaltung und Freizeit angeordnet.
- Die übrigen Arbeitsplatzgebiete sind prioritär den gewerblichen und industriellen Nutzungen vorenthalten. Diese sind möglichst direkt an die Bundesstraße anzuschließen.
- In den Arbeitsplatzgebieten ist eine verdichtete Bauweise zu fördern. Eine gut erkennbare Adresse und eigenständige Gebietsidentität unterstützt das Image und vereinfacht die Vermarktung der Flächen.
- Die Arbeitsplatzgebiete werden städtebaulich in das Siedlungsgebiet integriert und in das Fuß- und Radwegnetz eingebunden.

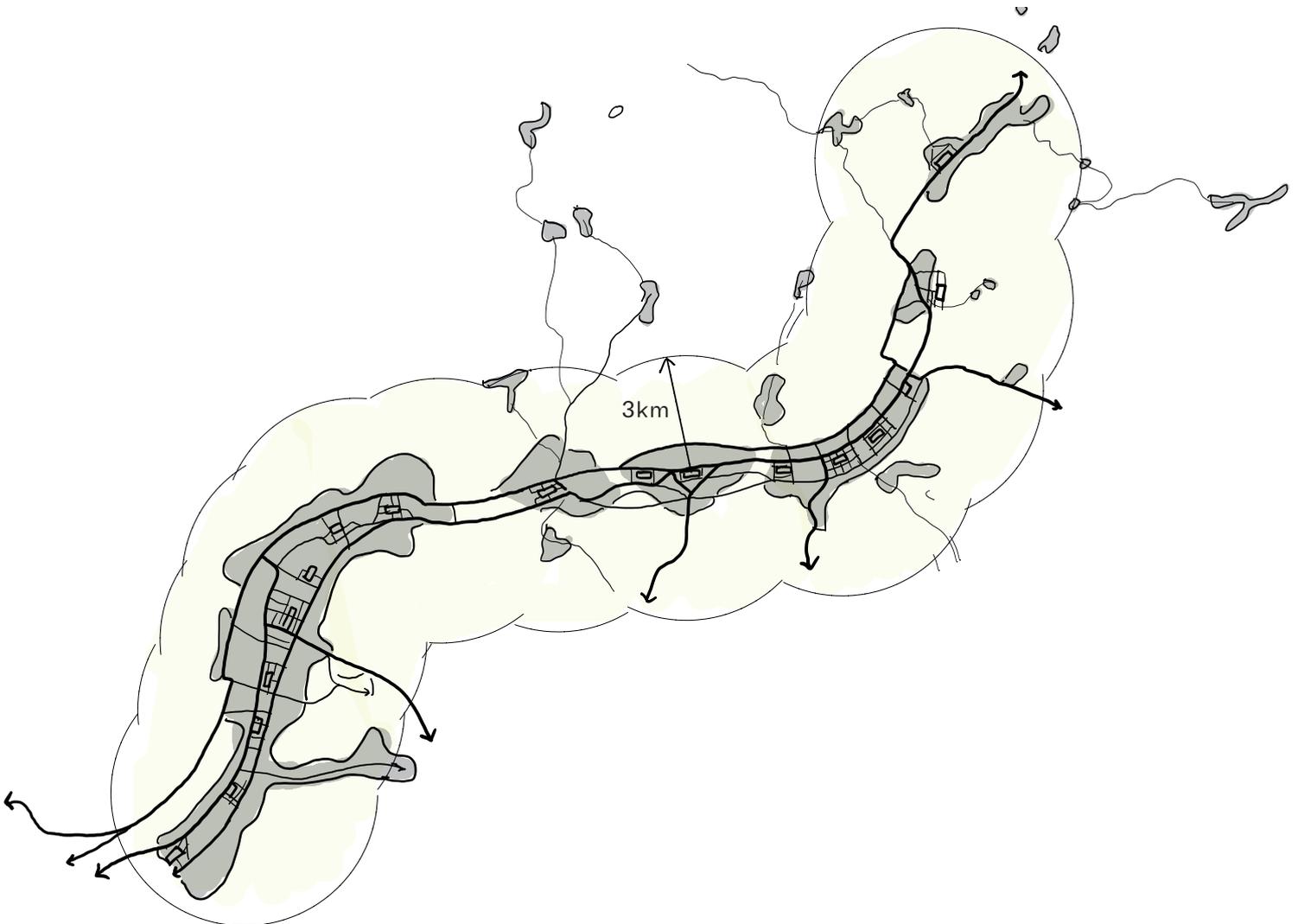
## 7: Das grüne Band der Wiese als linearer Erholungsraum



### Leitsätze

- Die Gewässerräume der Wiese, der kleinen Wiese und der weiteren zulaufenden Gewässer und Kanäle werden als Teil der regionalen Identität ins Ortsbild integriert (z.B. Kombination mit Wegsystem). Insbesondere die Kanäle und Bachläufe können als wiedererkennbare Merkmale in den Wohn- und Gewerbequartieren erkennbar gemacht werden.
- Entlang der Wiese sind neue Angebote für Erholung und Aufenthalt für die wachsende Anzahl an Einwohnern und Beschäftigten zu schaffen. Der Gewässerraum wird einer breiten Bevölkerung zugänglich gemacht.
- Die naturnahe Lebensgrundlage, die vernetzten Lebensräume (Quervernetzung) und die hohe Artenvielfalt wird gefördert.
- Die Flächen für die Realisierung von Hochwasserschutzmaßnahmen sind zu berücksichtigen.

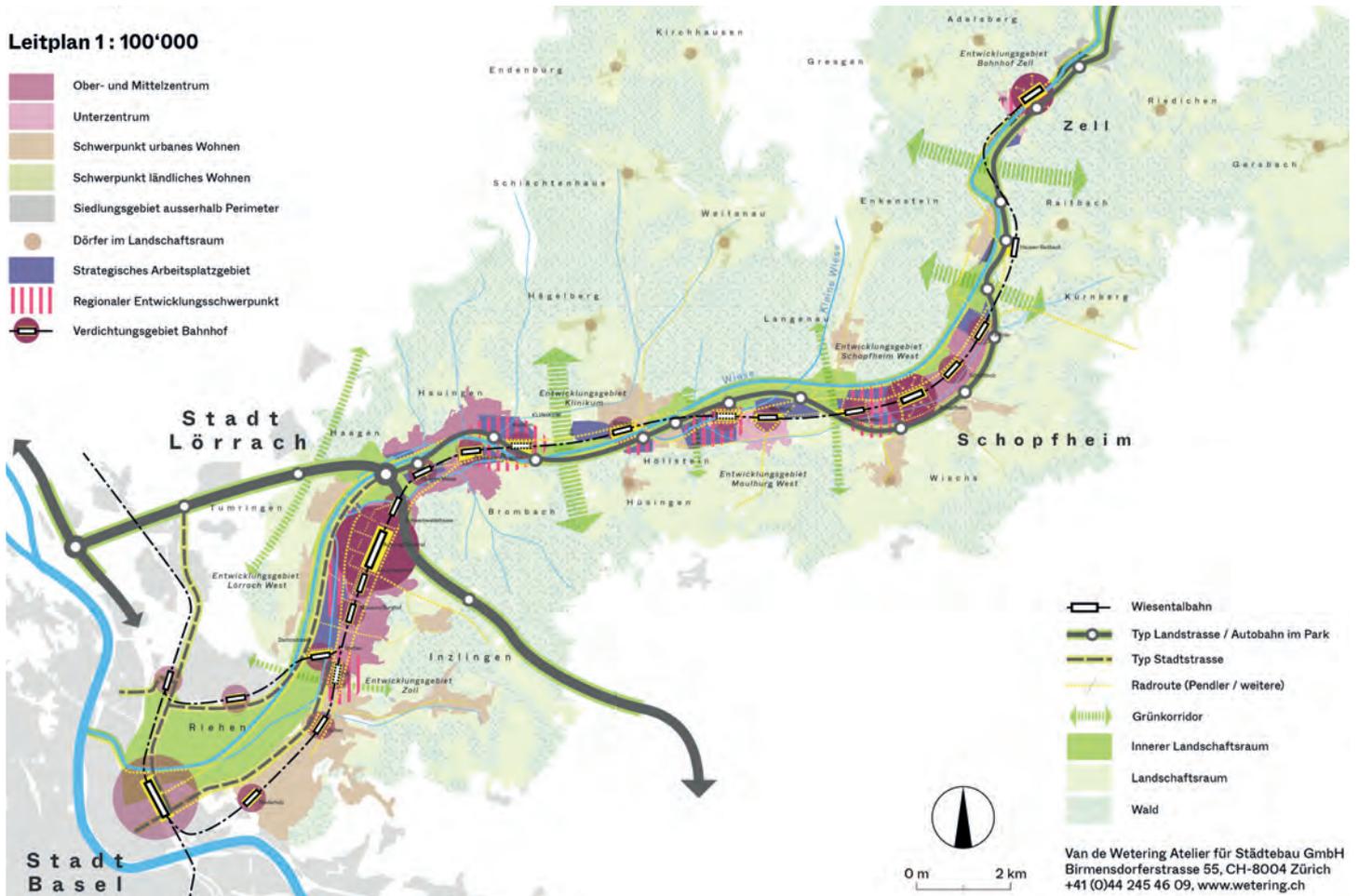
## 8: Rad-Schnellrouten und ein dichtes Fuß- und Radverkehrsnetz



### Leitsätze

- In der Talebene wird eine hochwertige Pendleroute als Premiumverbindung (Radschnellverbindung) erstellt. Die Seitentäler und Dörfer werden direkt an diese angebunden.
- In den Zentren und um die Bahnhöfe wird ein feinmaschiges Fuß- und Radverkehrsnetz sichergestellt. Damit vergrößert sich der Einzugsbereich der Bahnhöfe. Die kombinierte Mobilität von Fuß-/ Radverkehr und Bahn wird gefördert.
- Der Radverkehr ist durch verschiedene ergänzende Angebote zu fördern (Sharing-Angebote, Fahrradstationen, Mitnahmemöglichkeiten etc.)

## Leitplan Wiesental



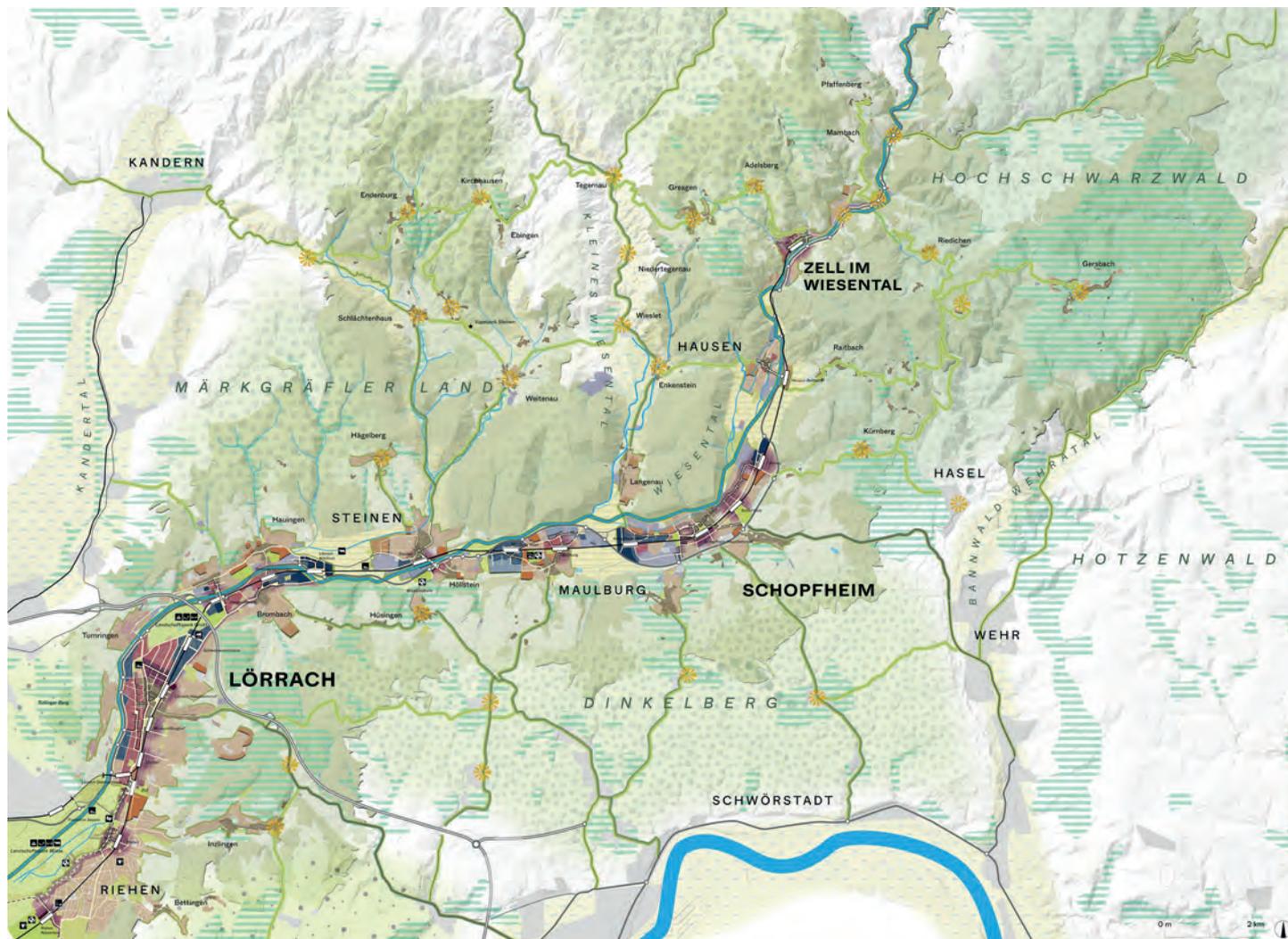
- Die Stadt Lörrach ist das Oberzentrum der Region und bietet regional wichtige Infrastrukturen. Lörrach ist zudem die räumliche Schnittstelle zu Basel und den umliegenden Regionen (Autobahnanschluß). Sie hat Einkaufs- und Verwaltungszentrum, sowie mit einem Freizeit-, Sport- und Kulturangebot eine wichtige Funktion im Wiesental. Schopfheim und Zell i.W. übernehmen im mittleren und oberen Wiesental vergleichbare Zentrumsfunktionen.
- Landschaftsräume und Grünkorridore strukturieren das urban geprägte Wiesental und unterstützen so die Entwicklung von räumlich erkennbaren Städten und Gemeinden.
- Die Bahnhöfe der Wiesentalbahn und die Bundesstraße mit den Ortszufahrten bilden das verkehrliche Rückgrat des Tals.
- Neben den dicht bebauten Bahnhofquartieren (Mischnutzung Wohnen, Dienstleistung, Versorgung) bieten die strategischen Gewerbegebiete Raum für industrielle und gewerbliche Nutzungen.
- Der Landschaftsraum entlang der Wiese ist als zusammenhängendes Landschaftselement prägend und dient als übergeordneter Erholungsraum.

- Ein effizientes und gut ausgebautes Radwegnetz im Tal und zu den Dörfern in der Hügellandschaft vervollständigt die Erschließung.

# Raumkonzept 2040

Das Raumkonzept zeigt ein Zukunftsbild der räumlichen Entwicklung in der Region. Es ist integral und maßstabsübergreifend dargestellt und dient als Grundlage für die Planung und Formulierung von Handlungsempfehlungen.

## Raumkonzept 2040



### Gesamtkonzept

Das integrale Raumkonzept 2040 zeigt die erwünschte Entwicklung der Region. Im räumlichen Konzept sind die Themen Siedlungsentwicklung, landschaftliche Teilgebiete und Identitäten sowie die Erschließung dargestellt. Von Basel/Lörrach her wird die Region städtisch geprägt. Vom Schwarzwald ist der Einfluss der außergewöhnlichen Natur- und Erlebnislandschaft spürbar.

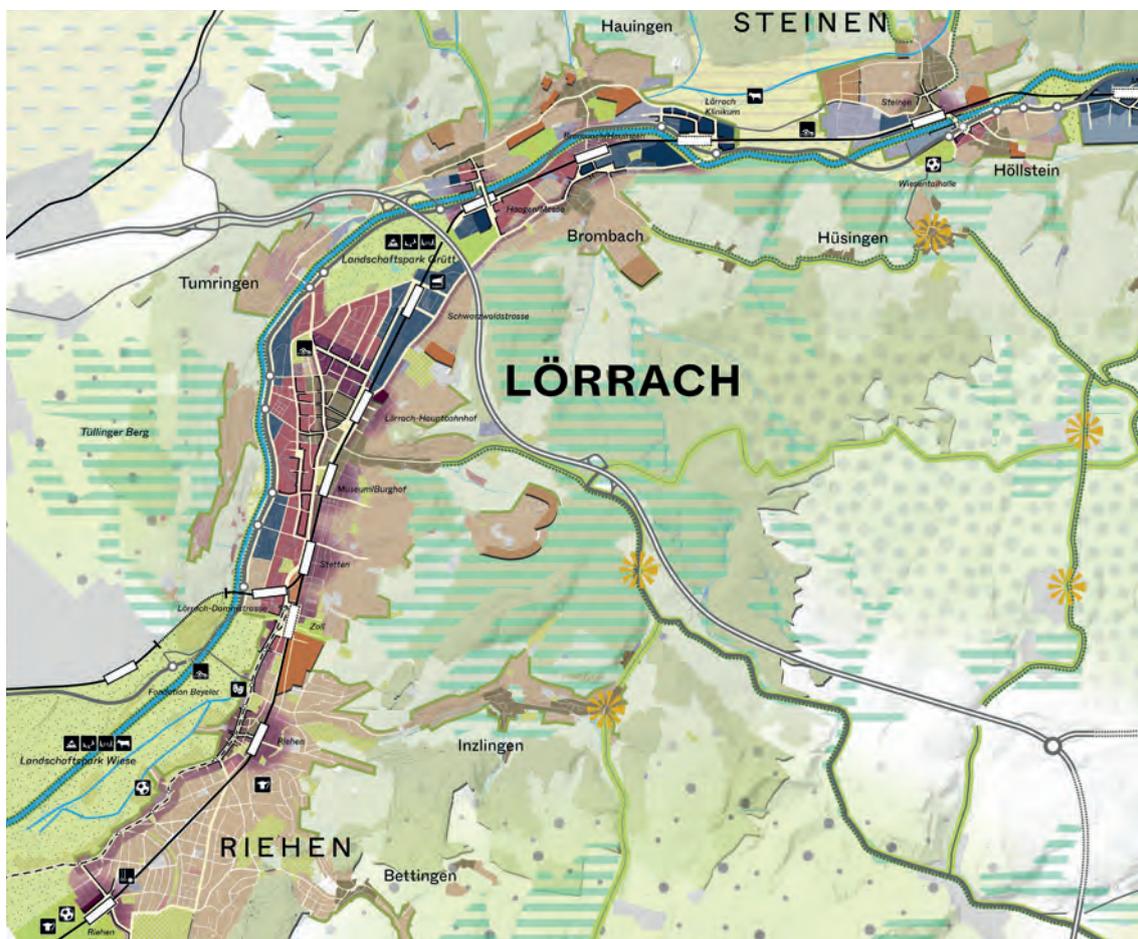
### Riehen/Bettingen

Riehen/Bettingen sind die Schnittstellengemeinden zur Schweiz und zur Stadt Basel. Die Gemeinde Riehen ist ein Wohnschwerpunkt und hat mit dem Ortskern sowie dem Freizeit, Sport- und Kulturangebot einen hohen Stellenwert.

## Lörrach/Inzlingen

Das Zentrum Lörrach wird als Oberzentrum städtisch weiterentwickelt. Die Innenstadt wird im westlichen Stadtteil sukzessive weiterverdichtet. Gewerbliche Flächen werden zu gemischten Stadtquartieren umgebaut. Das städtische Bus- und Tramnetz wird in Abstimmung mit den Entwicklungsflächen erweitert und verdichtet. Die öffentlichen Freiräume werden mit der Innenentwicklung aufgewertet.

Der hervorragend an die S-Bahn erschlossene nördliche Stadtteil Haagen/Messe bis Klinikum wird durch die Erweiterung von Spezialnutzungen wie Messe oder Klinikum gestärkt. Außerdem werden die Standorte an der B317 für gewerblich-industrielle Betriebe genutzt.



## Steinen

Die Gemeinde Steinen wird durch die Dörfer von Hüsingen bis Endenburg in der Hügellandschaft und den Seitentälern geprägt (Markgräfler Land). An der gut erschlossenen Lage und in den ehemaligen Dorfkernen Hüllstein und Steinen entwickelt sich eine städtische Struktur als Schnittstelle zwischen Urbanität und ländlich geprägtem Gebiet. Die Verkaufsnutzungen werden städtebaulich integriert.

### **Maulburg**

In Maulburg ist neben der Weiterentwicklung des breiten Wohnangebots an guter Lage die Bezeichnung eines neuen Gewerbeschwerpunkts vorgesehen.

### **Schopfheim**

Im Zentrum von Schopfheim werden die Quartiere im städtischen Charakter weiterentwickelt und verdichtet. Dabei stehen um den Hauptbahnhof die gemischten Nutzungen im Vordergrund. Im Westen und Norden werden Potenziale für gewerbliche Betriebe mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr geschaffen.

### **Hausen**

Hausen ist eine hochwertige Wohngemeinde im oberen Wiesental. Das Dorf wird moderat weiterentwickelt.

### **Zell i. W.**

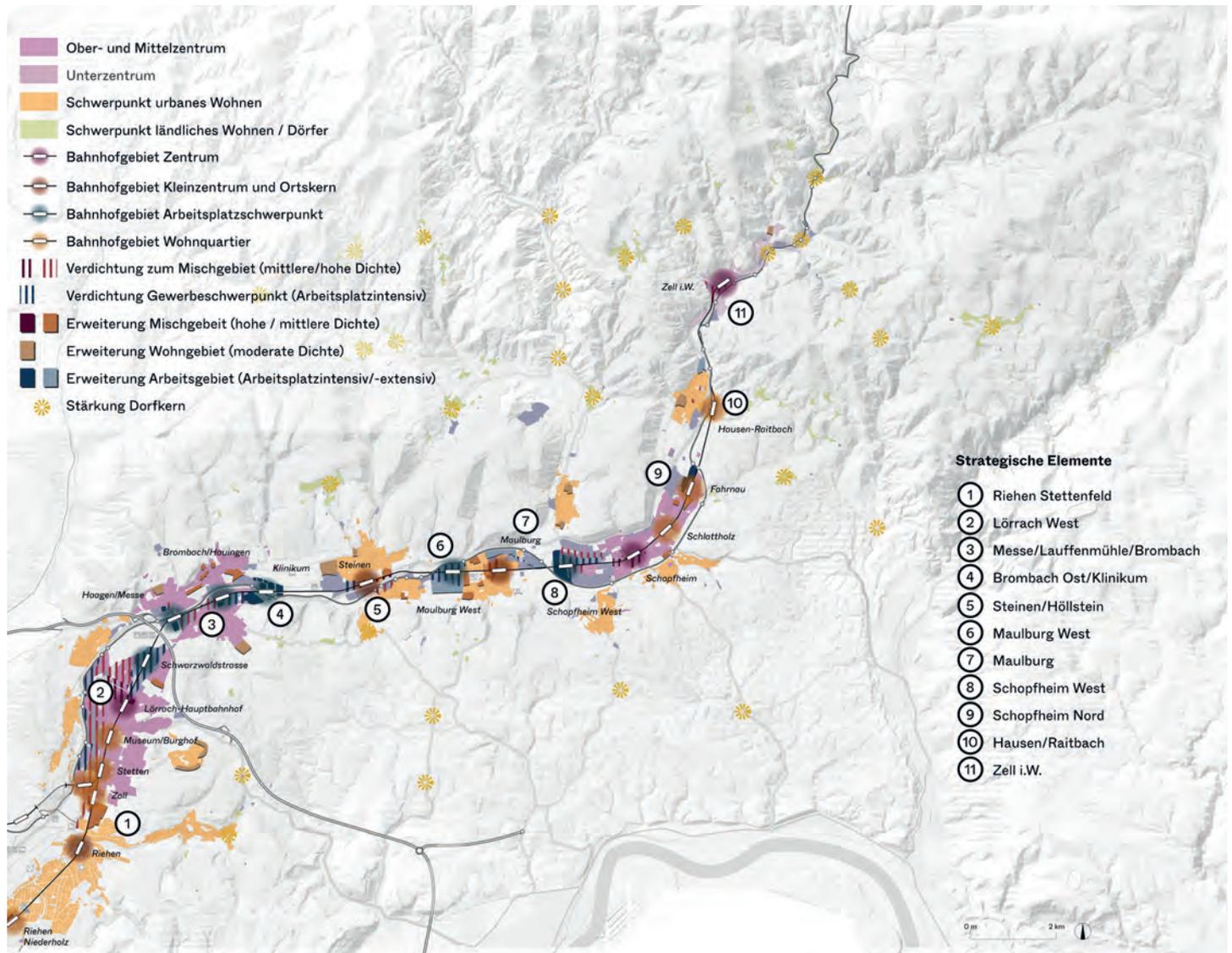
Zell im Wiesental ist die Schnittstelle zum Hochschwarzwald und dessen Tourismusinfrastruktur. Entsprechende Bedeutung hat die Gemeinde als Unterzentrum. Nicht nur für die umliegenden Dörfer auf den Hügelkuppen, sondern auch als Umsteigepunkt von Bahn auf Bus (Bahnhof als Umsteigepunkt).



# Strategie

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie mit welcher Strategie die Leitsätze umgesetzt werden und in welchen Räumen sich diese konkretisieren. Zur besseren Lesbarkeit wird das Raumkonzept in die einzelnen Teilstrategien Siedlung, ÖPNV, Rad, MIV und Landschaft gegliedert.

## Teilstrategie Siedlung



### Einleitung zur Strategie

Die Teilstrategie unterscheidet eine generelle Erneuerung und Weiterentwicklung unterschieden nach Siedlungstypologien. Zudem werden Eignungsgebiete für die gezielte innere Entwicklung sowie Transformation und Umstrukturierung vorgeschlagen. Darüber hinaus werden Eignungsflächen für die Erweiterung des Siedlungsgebiets vorgeschlagen.

### Verdichtungsgebiet Bahnhof

Die Bahnhofsgebiete und S-Bahnhaltestellen eignen sich als potenzielle Gebiete für eine sukzessive Innenentwicklung mit gleichzeitiger Aufwertung der öffentlichen Räume. Konkret handelt es sich um folgende unterschiedlichen Strategien im Bezug auf die Lage:

- Bahnhofsgebiete in Zentrumslage: Die Umgebung der Hauptbahnhöfe der Zentren Lörrach, Schopfheim und Zell i.W. sind entsprechend der regionalen Bedeutung zu verdichten und aufzuwerten. Der Flächenbedarf für die funktionalen Anforderungen ist zu optimieren und integral mit einer allfälligen Innenentwicklung zu prüfen. In diesen Bahnhofgebieten ist eine durchmischte Nutzungsstruktur zu fördern. Die Bahnstandsstandorte eignen sich für arbeitsplatzintensive Dienstleistungsflächen zur Entlastung der mit dem öffentlichen Verkehr nicht optimal erschlossenen Gewerbegebiete. Mit der Innenentwicklung sind repräsentative Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung, Beschäftigte und die Besucher zu schaffen.
- Bahnhofsgebiete und S-Bahnhaltestellen in Kleinzentren und Ortskernen: In den kleinen Zentren, verstädterten Dörfern oder Ortskernen gilt es basierend auf den ortsspezifischen Qualitäten und Defiziten das Potenzial für eine weitere Verdichtung zu prüfen. Mit gezielten Projekten können neue Potenziale für Wohn- und Gewerbeflächen sowie zusätzliche Versorgungseinrichtungen geschaffen werden (Riehen, Steinen, Maulburg, Hausen). Basierend auf dem identitätsstiftenden Freiraumnetz sind die Zugänge zur Bahn und die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Fahrradverkehr zu verbessern.
- S-Bahnhaltestellen mit bestehenden Arbeitsplatzschwerpunkten: Im Raumkonzept sind Verdichtungsstandorte für arbeitsplatzintensive Gewerbebetriebe bezeichnet. Diese liegen im direkten Umfeld der S-Bahnhaltestelle. Dies betrifft insbesondere die Bahnhofgebiete Lörrach Schwarzwaldstraße, Lörrach Haagen/Messe, Lörrach Brombach und Schopfheim-West. Durch die Aufwertung der öffentlichen und privaten Außenräume kann die Adressierung der Arbeitsplatzgebiete und die direkte Erreichbarkeit für die Benutzenden des öffentlichen Verkehrs maßgeblich verbessert werden.



Spezialnutzung im Bahnhofumfeld



- Neue S-Bahnhaltestellen mit Erweiterungspotenzial für Arbeitsplätze: Die S-Bahnhaltestelle Klinikum Lörrach ist als künftiger strategischer Arbeitsplatzschwerpunkt umzusetzen. Die städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes gilt es in enger Koordination mit den Funktionen des öffentlichen Verkehrs und den entsprechenden Anforderungen an die öffentliche Freiräume und Zugänge zu planen (Adressierung, Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität).
- S-Bahnhaltestelle als verdichtetes Wohnquartier: Die S-Bahnhaltestellen innerhalb des bestehenden Stadtgebiets gilt es unter Berücksichtigung des vorhandenen Quartieridentitäten weiterzuentwickeln. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen Riehen Niederholz, Lörrach-Stetten, Lörrach Dammstraße, Lörrach Museum/Burghof, Schopfheim-Schlattholz, Schopfheim Fahrnau. Mit einer allfälligen Verdichtung ist die Quartiersversorgung zu stärken und das öffentliche Freiraumnetz in der Nachbarschaft weiterzuentwickeln.
- Neues Stadtquartier Zoll: An der Landesgrenze Deutschland-Schweiz ist eine bauliche Entwicklung hin zu einem neuen Stadtquartier mit z.B. betrieblicher Verbesserung des Zolls und einer guten verkehrlichen Erschliessung vorgesehen. Es soll ein grenzübergreifendes Quartier mit einer starken Identität entstehen. Die für Lörrach und Riehen kommunal bedeutende Entwicklung des Zollquartiers resp. des Stettenfelds soll in gegenseitiger Koordination erfolgen.



Qualitative Verdichtung an besterschlossener Lage



Neue Versorgungs- und Gewerbeflächen im Zentrum

### Strategische Verdichtungsgebiete

Neben den genannten Verdichtungsgebieten im Bahnhofsumfeld sind weitere Eignungsgebiete für eine strategische Innenentwicklung oder Transformation bezeichnet. Dies sind insbesondere:

- Lörracherstraße/Baselstraße: Der Korridor der Tramlinie zwischen Riehen Grenze und Basel ist mehrheitlich städtisch und dicht bebaut und bietet durch die raumbildende Bebauung bereits heute eine hohe Qualität. Im Abschnitt Baslerstrasse gibt es auf Lörracher Seite des Korridors noch zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten und Verdichtungspotenzial das genutzt werden kann und zu einer städtebauliche Aufwertung des gesamten Korridors führt.
- Lörrach West: Die großen Industrieareale westlich vom Zentrum Lörrach werden zum Teil neu genutzt. Auch in Zukunft sind weitere Arealtransformationen vorgesehen (ehemaliges Klinikum). Ausserdem prüft die Stadt Lörrach die Erschließung des westlichen Teilbereichs mit einer neuen Tramlinie. Zusammen mit einem neuen ÖPNV-Trasse sind die betroffenen Areale bezüglich Innenentwicklungs- und Umstrukturierungspotenzial zu prüfen und das öffentliche Freiraumnetz im Umfeld der Haltestellen zu stärken.



Arealtransformation (Quelle insitu.ch)



- ÖPNV-Korridor Haagen/Hauingen: Zwischen dem Ortskern von Lörrach Haagen und dem Entwicklungsgebiet neues Zentralklinikum soll eine strukturierende Linie des öffentlichen Verkehrs geprüft werden. Diese würde die Erschließung des Korridors maßgeblich verbessern. Mit einer Innenentwicklung könnten die unterschiedlichen Quartiere als zusammenhängender Stadtteil weiterentwickelt werden.
- ÖPNV-Korridor Gündenhausenstraße Schopfheim: Die westliche Einfallsachse von Schopfheim ist momentan sehr verkehrsorientiert (Gündenhausenstraße). Mit einer gezielten Verdichtung im Umfeld der Straße werden der Straßenraum städtebaulich gefasst und der öffentliche Freiraum neu gestaltet.
- Ortskern Hausen: Im Ortskern von Hausen sind einige Areale unternutzt. Es ist vorgesehen, durch eine Erneuerung und Weiterentwicklung des Ortskerns die Areale zu verdichten. Dabei ist ein behutsamer Umgang mit der erhaltenswerten, dörflichen Struktur gefragt.

## Siedlungserweiterung Wohnen / Option Siedlungserweiterung



wikipedia.de



Das regionale Wachstum soll nicht nur durch Umnutzungen und Verdichtung aufgefangen werden, sondern auch durch gezielte Siedlungserweiterungen ergänzt werden. Basierend auf der regionalen Potenzialflächenstudie<sup>1</sup> und gemäß den Rückmeldungen der Gemeinden werden in der Teilstrategie die größten Entwicklungsgebiete bezeichnet. Bei der Planung der Siedlungserweiterungen muss die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein. Insgesamt sind im Raumkonzept Potenzialflächen für rund 8'500 Einwohner (3'785 WE) wie folgt bezeichnet:

- Riehen, Stettenfeld (800 WE, ab 2030)
- Lörrach, Lerchengrund (250 WE, ab 2025)
- Lörrach, Salzert (700 WE, ab 2020)
- Lörrach, Neumatt Brunnwasser (150 WE, ab 2025)
- Lörrach, Brombach Bühl (400 WE, 2016-2025)
- Lörrach, Brombach bei Klinkum (75 WE, 2019)
- Steinen, Steinen West plus diverse Gebiete (ca. 550 WE)
- Maulburg, diverse Gebiete (ca. 260 WE)
- Schopfheim, diverse Gebiete (ca. 480 WE)
- Hausen, (ca. 120 WE)

### Arbeitsplatzgebiete

Neben den Dienstleistungsschwerpunkten Lörrach, Schopfheim und Zell i.W. sowie den Bahnhofsgebieten der Wiesentalbahn werden strategische Arbeitsplatzgebiete bezeichnet. Diese lassen sich wie folgt unterscheiden:

- Durchmischte Zentren mit Dienstleistung/Verwaltung: Dies sind

<sup>1</sup> Gemäß Potenzialflächen im Agglomerationsraum Wiesental (Dr. Donato Acocella, 02.12.15) gibt es Reserven für rund 8'300 Wohneinheiten.

Eignungsstandorte für arbeitsplatz- und besucherintensive Nutzungen wie Dienstleistung, Verwaltung, Bildung, Gesundheit und Versorgung. Dementsprechend sind die Standorte mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ergänzend wird das Gewerbegebiet an das Fuß- und Fahrradnetz angebunden. Die arbeitsplatzintensiven Gewerbegebiete befinden sich an den Standorten wie folgt: Zentren Lörrach, Schopfheim Zentrum, Zell i.W.

- Standorte für arbeitsplatz- und besucherintensive Spezialnutzungen: Lörrach West, Lörrach Messe, Lörrach Klinikum, Schopfheim West
- Standorte für Industrie und Gewerbe: Zur Sicherung und zur Verbesserung des dezentralen regionalen Arbeitsplatzangebots und zur Weiterentwicklung und strukturellen Anpassung der Wirtschaft werden regional bedeutsame Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe ausgewiesen. Die Standorte profitieren von einem direkten Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (Logistik) und liegen bezüglich Lärmausbreitung und Lagerflächen an wenig empfindlichen Lagen. Diese Standorte sind: Maulburg entlang Bundesstraße, Steinen West, Schopfheim Süd-West, Nord-Ost, Hausen Nord, Zell entlang Bundesstraße.
- Strategischer Arbeitsplatzschwerpunkt Maulburg West: Im westlichen Teil von Maulburg ist eine Erweiterung der Siedlungsfläche für Arbeitsnutzungen vorgesehen. Die Planung des gesamten Arbeitsplatzschwerpunkts ist in Koordination mit dem öffentlichen Verkehr zu planen. Falls eine Bahnhaltestelle erstellt wird, ist der Anteil an arbeitsplatzintensiven Betrieben zu erhöhen. Ansonsten sind in diesem Gebiet arbeitsplatzextensive Gewerbe- und Industriebetriebe vorzusehen.



Starke Adressbildung zur Bundesstrasse



Kombination von Imagebildung und Freiraumgestaltung



Vernetzung mit dem Siedlungsgebiet (Fahrradrouten ins Gewerbegebiet)

## Erneuerung und Weiterentwicklung des Bestandes

Außerhalb der Bahnhöfe, Gewerbegebiete und ÖV-Korridoren sind ebenfalls Verdichtungen im Rahmen der laufenden Sanierung und Erneuerung unter Ausnützung der bestehenden Bauzonenreserven möglich. Es sind aber keine größeren neuen Gebietsentwicklungen vorgesehen. Die Wohngebiete sollen ihren Charakter gemäß der vorherrschenden Siedlungstypologie erhalten. Veränderungen werden im kleinen Rahmen geschehen, die Anzahl Wohneinheiten und Einwohner steigen nicht maßgeblich.

## Erhalt und Erneuerung der Ortskerne

Neben den Erweiterungs- und Verdichtungsgebieten können die bestehenden Ortskerne kontinuierlich weiter aufgewertet und erneuert werden. Hier stehen Maßnahmen zur Stärkung der Versorgungsfunktion, Erhalt der denkmalgeschützten Substanz sowie Aufwertung des öffentlichen Raumes im Vordergrund.

## Ländliches Wohnen in Seitentälern und Hanglagen

Die Dörfer und Siedlungsgebiete in den Seitentälern und in den Hanglagen werden durch die umgebende Landschaftstypologie geprägt. Die Pflege und der Erhalt der landschaftlichen Qualitäten hat eine hohe Priorität. Die Ortschaften werden sich dementsprechend nicht weiter in die

Landschaft ausdehnen. Die Veränderung der Ortschaften konzentriert sich auf die Erneuerung und die Vermarktung als ruhige Wohnorte sowie Ausgangs- und Treffpunkte für Erholungssuchende. Die Dörfer sind über ihren jeweiligen Ort im Tal entsprechend an die städtischen Strukturen angebunden (Steinen, Schopfheim, Zell i.W.).



Moderate Erneuerung der Dörfer (Arch/Quelle: Pool)



Bauen im ländlichen Raum (Arch/Quelle: Baumann Roserens)

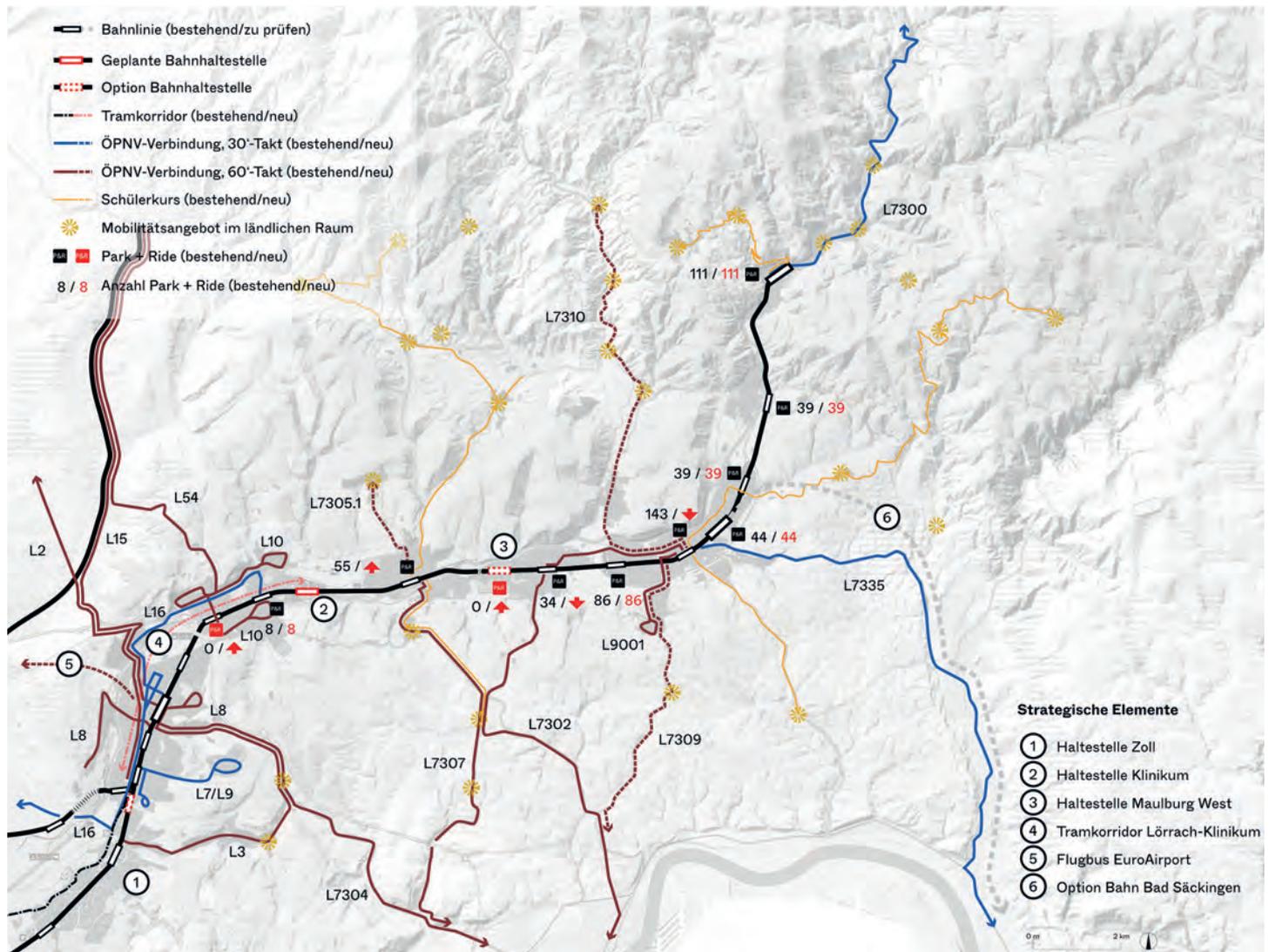


ETH Seminarzentrum Villa Garbald



Freizeitinfrastruktur Wine & Spa Kamptal (Quelle loisium.com)

## Teilstrategie öffentlicher Verkehr



### Einleitung zur Strategie

Der ÖPNV ist intensiv weiterzuentwickeln und auszubauen. Die Anbindungen nach Basel und zu den lokalen Zentren Lörrach und Schopfheim sind zu stärken. Mittels Priorisierungsmaßnahmen ist der ÖPNV wo möglich zu beschleunigen und die Fahrplanstabilität sicherzustellen. Damit sich mit der Verdichtung auf den 15-Minuten Takt innerhalb des Siedlungsgebiets auch die Trennwirkung der S-Bahn reduziert werden kann, müssen an den Übergängen die Schliesszeiten der Schranken durch entsprechende technische Auf- resp. Nachrüstungen auf das erforderliche Minimum verkürzt werden.

### Strukturierende Wiesentalbahn

Neben der Taktverdichtung steht auch der Ausbau des Haltestellenangebotes zur Diskussion. Eine neue Haltestelle wird auf jeden Fall beim

Klinikum Lörrach (Lörrach Brombach / Hauingen Ost) entstehen. Mit nachgeordneter Priorität wird die Realisierbarkeit folgender weiterer Haltepunkte geprüft:

- Maulburg West: Haltestelle beim neuen Arbeitsplatzschwerpunkt
- Lörrach Zoll: Haltestelle auf Höhe des Zolls bzw. des Grenzübergangs von der Schweiz nach Deutschland

Ob alle diese drei Haltestellen in den bestehenden und zukünftigen Fahrplan mit eingebunden werden können, wird derzeit geprüft. Sowohl aus politischer wie auch aus fachlicher Sicht hat die Haltestelle beim neuen Standort des Klinikums klar Priorität. Nur so kann die Verkehrszunahme am neuen Standort des Klinikums aufgefangen werden. Diese Haltestelle ist auch wichtig, um die Erreichbarkeit des Klinikums auch für Personen sicherzustellen, welche nicht mit dem eigenen Fahrzeug anreisen können oder wollen, beispielsweise für bestimmte Behandlungen oder für Besuche.

Die Realisierung der Haltepunkte Maulburg West und Lörrach-Zoll haben im Vergleich eine nachrangige Priorität. Wenn die Eingliederung dieser Haltestellen in den Fahrplan aber möglich sein sollte, wären die vorgeschlagenen Haltestellen aber eine logische und gute Ergänzung des S-Bahn-Haltestellennetzes.



Direktes Umsteigen von Bus auf Bahn



Bezeichnung von Bahnhöfen für das Umsteigen von Auto auf Bahn



Direktes Umsteigen von Bus auf Bahn

## Park and Ride

P+R ist eine Form der kombinierten Mobilität, bei der die Verkehrsteilnehmenden den Zugangsweg zu einer ÖPNV-Haltestelle mit dem Auto zurücklegen, das Auto dort auf einem dafür vorgesehenen Parkplatz abstellen und anschließend auf den ÖPNV umsteigen. Ziel ist, daß das Umsteigen auf den ÖPNV möglichst peripher (nahe am Ausgangsort) erfolgt, damit ein möglichst großer Weganteil mit dem ÖPNV zurückgelegt wird. Im Fokus stehen dabei v.a. Wege vom Wiesental ins Agglomerationszentrum Basel.

Bezogen auf den Gesamtverkehr kommt dem kombinierten Verkehr MIV/ÖPNV eine relativ geringe Bedeutung zu (gemäß Studie P+R Agglomeration Basel 2018 beläuft sich der Anteil P+R-Wege bezogen auf die Gesamtzahl MIV-Wege auf ca. 2.5%). Dennoch können gerade in den Spitzenstunden schon geringe Verkehrsentlastungen zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssituation führen, weshalb P+R ein wichtiger Baustein des Raumkonzepts darstellt.

Im Wiesental soll das MIV-Aufkommen auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Mehrverkehr aus neuen Nutzungen soll möglichst mit dem ÖPNV und dem FRV abgewickelt werden. Es ist aber unumgänglich, daß auch die neuen Nutzungen gewisse MIV-Wege generieren werden, sowohl lokale als auch regionale. Folglich muss eine entsprechende Anzahl MIV-Wege aus bestehenden Nutzungen auf den ÖPNV (und den Fuß- und Radverkehr) verlagert werden. P+R kann dieses Bestreben unterstützen, jedoch ist zu bedenken, daß es aus gesamtverkehrlicher Sicht immer anzustreben ist, nicht nur Teilwege auf den ÖPNV zu verlagern (wie dies beim P+R der Fall ist), sondern möglichst die gesamte Wegkette vom Start- bis zum Zielort. P+R-Angebote sollen deshalb fokussiert denjenigen zur Verfügung stehen, die aufgrund fehlender ÖPNV-Erschließung in peripheren Gebieten, gar keine Möglichkeit haben, den ganzen Weg mit Zug und Bus zurückzulegen.

Für das Wiesental werden im Bereich P+R folgende Vorgehensweisen für die einzelnen Standorte vorgeschlagen:

- Zell im Wiesental: belassen; Sicherstellen, daß Zell zur selben Tarifzone (Zug) gehört wie Hausen, damit keine P+R-Verlagerungseffekte nach Hausen entstehen
- Hausen: belassen
- Fahrnau: belassen
- Schopfheim Schlattholz: belassen (zurzeit sehr viele freie Kapazitäten)
- Schopfheim: ggf. Reduktion des P+R-Angebots zugunsten von anderen Nutzungen (in Schopfheim Schlattholz und Schopfheim West gibt es noch genügend freie Kapazitäten)
- Schopfheim West: belassen (zurzeit sehr viele freie Kapazitäten)

- Maulburg (und/oder neuer Bhf. Maulburg West): Ausbau des P+R-Angebots (ca. +100%, sollte bei einem Ausbau der Buslinien 7302 und 7307 ausreichen, siehe Kap. Busangebot); wenn möglich Konzentration des P+R an einem Standort (entweder Maulburg Zentrum oder künftige neue Bahnhaltestelle Maulburg West)
- Steinen: Ausbau des P+R-Angebots (ca. +200%, sollte bei einem Ausbau der Buslinien 7305.01, 7305.02, 7302 und 7307 ausreichen, siehe Kap. Busangebot)
- Lörrach Zentralklinikum (neuer Bhf.): Option für P+R einplanen, jedoch nur mit beschränkter Anzahl (schätzungsweise ca. 100 Plätze). Ziel soll sein, daß das Umsteigen vom Auto auf die Bahn am naheliegendsten Bahnhof stattfindet und nicht die B317 bis kurz vor Lörrach belastet.
- Lörrach Brombach-Hauingen: belassen
- Lörrach Haagen/Messe: Provisorisches P+R prüfen, bis P+R beim Zentralklinikum erstellt ist, anschließend Bedarf nochmals prüfen, ggf. rückbauen

Bei den Bahnhaltstellen Lörrach Hauptbahnhof, Lörrach Museum/Burgdorf, Lörrach Stetten, Lörrach Schwarzwaldstraße sowie Riehen und Niederholz gibt es zurzeit keine (offiziellen) P+R-Angebote und sollen auch künftig keine P+R-Plätze angeboten werden: Die jeweils umliegenden Siedlungsgebiete weisen eine gute Feinerschließung mit ÖPNV auf, so daß keine Notwendigkeit besteht, den Weg zum Bahnhof mit dem Auto zurückzulegen. Außerdem gibt es an diesen Orten oft gar keine freien Flächen, da die Bahnhaltstellen in dicht bebautem Gebiet liegen.

- Flächenverfügbarkeit: Für die Standorte mit einem vorgesehenen Ausbau wurde grob die Flächenverfügbarkeit geprüft (vgl. Anhang 3)
- Bewirtschaftung P+R: Sämtliche P+R-Angebote im Wiesental sind zurzeit nicht gebührenpflichtig. Dies birgt einerseits das Risiko, daß die Parkplätze auch für andere Zwecke als fürs Pendeln mit dem Zug benützt werden (z.B. für Einkauf), andererseits schmälert dies den Anreiz, den Weg zum Bahnhof mit dem Bus, Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Deshalb ist mittelfristig eine Bewirtschaftung der P+R-Flächen zu prüfen, jedoch so, daß für die Pendler aus dem ländlichen Raum, die wegen fehlender Alternativen für den Weg zum Bahnhof (weite Distanz, kein ÖPNV etc.) auf das Auto angewiesen sind, keine Schikanierung entsteht. Zum Beispiel Kopplung von Kauf einer Tages-ÖPNV-Karte (nutzbar für 5 Personen = vollbesetztes Auto), mit gleichzeitigem Erwerb einer Tages-Parkberechtigung (evtl. auch entsprechendes Monatsangebot schaffen).
- Bewerten der Möglichkeit von P+R für die Standorte mit freien Kapazitäten. Vereinfachung der Inanspruchnahme.

## Bike and Ride

Mit attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Wegnetzen können wichtige Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung des Fahrrades geschaffen werden. Von gleichrangiger Bedeutung für die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel sind allerdings auch qualitativ hochwertige Radabstellplätze. Dies gilt insbesondere an wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen. Denn eine genügende Anzahl gut angeordneter Fahrradparkplätze bringt hier gleich mehrere Vorteile:

- Das Einzugsgebiet einer Haltestelle wird dank dem Fahrrad als Zubringer zum öffentlichen Verkehr sechs Mal größer (im Vergleich zum Fußverkehr); die Benutzung des Fahrrads trägt so zur besseren Auslastung des ÖPNV bei.
- Radfahrende reduzieren die Spitzenbelastung des ÖPNV in Zentrumsnähe.
- Der bereits heute beträchtliche Anteil an Bahnkundinnen und -kunden, die mit dem Rad zum Bahnhof fahren, kann gehalten oder erhöht werden.
- Eine geordnete Fahrradparkierung bietet ein positives Erscheinungsbild, beugt der Beschädigung der Räder vor und erhöht die Parkkapazität.



Kombination von Fahrrad und Bahn begünstigen



Sichere und einfach erreichbare Abstellplätze

Aus der Schweiz ist bekannt, daß im Durchschnitt 5 – 8 % der SBB-Fahrgäste mit dem Velo zum Bahnhof fahren, an einigen Orten sind es

deutlich mehr. Um einen bedeutenden Umsteigeeffekt zu erzielen, gelten folgende Richtwerte für Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen sowie Tram- und Busendstationen:

- Fahrrad-P pro 10 Wegreisende: 1-4
- Anteil Fahrrad-P für Spezialfahrzeuge: 5%
- Faktor für Erweiterung: 15% in 5 Jahren

Auch eine heute bereits vorliegende hohe Auslastung oder Übernutzung bestehender Abstellanlagen ist ein guter Indikator für einen nötigen Ausbau. Die bestehenden Bike- und Ride Anlagen sollten vor diesem Hintergrund geprüft und bei Bedarf ausgebaut werden. Dazu bietet das Radverkehrskonzept Lörrach (2014) mit seinen Gemeindesteckbriefen eine gute Grundlage.

Eine gemeinsame Öffentlichkeitskampagne und verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des Images des Rades als Fortbewegungsmittel könnten einen positiven Effekt haben (Stadtradeln u.ä.).

### Fahrradstationen

Eine Sonderrolle beim Fahrradparken am Bahnhof spielen so genannte Fahrradstationen. Das sind abschließbare Fahrradparkieranlagen, die Schutz vor Diebstahl, Witterung, Parkschäden, Vandalismus und Übergriffen bieten. Öffentliche Anlagen werden in der Regel durch Personal betreut (Bewachung) und / oder mit elektronischen Instrumenten wie Videokameras kontrolliert (Überwachung). Die Benutzung solcher Anlagen ist oft kostenpflichtig. Es können auch zusätzliche Dienstleistungen wie Fahrrad-Reparaturen oder -Vermietungen angeboten werden. Es kann eine Zutrittskontrolle erfolgen.

In Lörrach gibt es bereits eine solche Fahrradstation. Für Schopfheim scheint ebenfalls Potenzial zu bestehen und sollte eingehend geprüft werden.

### **Ausbau Busnetz**

Künftig sollen die Ortschaften im Talboden eine bessere Feinerschließung mit dem Bus erhalten, die größeren Ortschaften in den Hügeln besser an die Bahn angebunden werden und die regionale Vernetzung mit den umliegenden Zentren verbessert werden. Der Ausbau des Busangebots ist ein zentrales Erfordernis, um eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erzielen. So können Spielräume im Straßennetz frei werden für künftige MIV-Fahrten aus neuen Nutzungen.

Der Nahverkehrsplan 2016 (NVP) dient als gute Grundlage für den Ausbau des Busangebots. Die darin enthaltenen Maßnahmen sollen grundsätzlich wie vorgesehen umgesetzt werden. Jedoch sind weitergehende Maßnahmen notwendig, um den Busverkehr genügend zu attraktivieren. (Vorschläge dafür finden sich in Anhang 2).

Zusätzlich zum vorhandenen Busliniensystem ist ein Rufbussystem aufzubauen, welches in Randzeiten die ansonsten mittels Bus erschlossenen Orte bedient. Tagsüber kann das Rufbussystem auch für die Erschließung zusätzlicher (kleinerer) Orte dienen, z.B. in Kombination mit (resp. als Ersatz von) bestehenden privaten Initiativen, wie dem Bürgertaxi – vgl. auch Kapitel «Mobilitätsangebote im ländlichen Raum».

### **Überprüfung Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Schopfheim nach Bad-Säckingen**

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die Reaktivierung einiger stillgelegter Bahnstrecken. Um die Mittel für Wiederinbetriebnahmen optimal einzusetzen, hat das Land 2018 eine vergleichende Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Dabei wurden insgesamt 75 Strecken untersucht. Nach fachlicher Prüfung blieben 41 Strecken übrig, die für eine Reaktivierung in Frage kommen. Zu diesen gehört unter anderem die 1971 für den Personenverkehr und 1994 für den Güterverkehr stillgelegte 19,7 km lange Strecke Schopfheim – Bad Säckingen.

Bei diesen Bahnstrecken werden nun bis Ende 2020 das Fahrgastpotential sowie die erforderlichen Investitionen untersucht. Am Ende bleiben voraussichtlich 15 Strecken übrig. Das Ergebnis wird Grundlage für eine Auswahl der zu fördernden Reaktivierungen sein. Bau und Betrieb müssten anschließend kommunal finanziert werden. Das Land kann Investitionen wie den Streckenausbau oder eine mögliche Elektrifizierung über das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) fördern. Außerdem können auch Mittel für die Schülerbeförderung bereitgestellt werden.

Gemäß Auswertung der Pendlerstatistik (vgl. Kap. Pendlerbeziehung S. 17) pendeln derzeit ca. 720 Personen zwischen Bad Säckingen und den Gemeinden im Wiesental. Im Folgenden sind die jeweiligen Beziehungen mit den Pendlerzahlen dargestellt:

<b>Gemeinde</b>	<b>Pendler nach Bad Säckingen</b>	<b>Pendler von Bad Säckingen</b>	<b>Gesamt</b>
Zell i.W.	30	0	30
Hausen	22	13	35
Schopfheim	176	88	264
Maulburg	21	13	34

Steinen	49	13	62
Lörrach	138	158	296
<b>Total</b>	<b>436</b>	<b>285</b>	<b>721</b>

### **Mobilitätsangebote im ländlichen Raum stärken**

Im ländlichen Raum gibt es beim Verkehrsverlagerungsziel andere Herausforderungen als im dichteren Siedlungsgebiet entlang der Wiese. Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind beispielsweise schwerer realisierbar.

Die Stärkung von (alternativen) Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum sind daher ein guter Hebel, um die vermehrte Nutzung des ÖPNV und des Fuß- und Fahrradverkehrs zu fördern. Dadurch können gewisse Fahrten mit dem motorisierten Verkehr vermieden bzw. mit dem ÖPNV gebündelt werden.

Im Wiesental bestehen bereits heute solche Angebote, welche auf Eigeninitiative lanciert wurden. Diese dienen heute hauptsächlich Personen mit eingeschränkter Mobilität. Beispielsweise gibt es im kleinen Wiesental ein «Bürgertaxi», welches von Privaten organisiert wird. Diese Angebote gilt es zu erhalten bzw. auszubauen.

Das Land Baden-Württemberg fördert mit dem Programm «Gut Beraten! Mobilität» zivilgesellschaftliche Initiativen, die mit Maßnahmen der Bürgerbeteiligung neue Mobilitätskonzepte vor Ort entwickeln möchten. Das Förderprogramm bietet den Initianten auch die Möglichkeit, sich bei Fragen zur Projektentwicklung, -organisation und -durchführung beraten zu lassen. Diese Chancen gilt es gezielt zu nutzen. Denkbar wären Ideen wie der Ausbau von Lieferdiensten oder die gezielte Förderung von Mitfahrgelegenheiten (Ridesharing-Angeboten):

- Ausbau Lieferdienste und Depots: Mittels Lieferdiensten können die motorisierten Fahrten mit dem Zweck Einkauf gebündelt werden. Eine Möglichkeit besteht darin, die Waren abhängig von der Größe an einen zentralen Punkt, in sogenannten (Kühlschrank) Depots, in der Ortschaft zu liefern. Die andere Option besteht in der direkten Lieferung nach Hause. Die Bevölkerung ist somit nicht mehr gezwungen, mit dem eigenen Fahrzeug einkaufen zu gehen, sondern hat die Möglichkeit den ÖPNV oder das Fahrrad zu benutzen. Auch bietet das eine gute Versorgungsmöglichkeit für Personen, die ein eigenes Fahrzeug nicht mehr führen können oder sonst in der Mobilität eingeschränkt sind.
- Aufbau eines Ridesharing-Angebotes: Die verkehrliche Erschließung von ländlichen Regionen ist mit traditionellen Angeboten

meist nur als Grundversorgung möglich. In diesen Gebieten stellt die schwache Nachfrage eine große Herausforderung beim Ausbau des ÖPNV-Angebots dar. Zudem ist in diesen Gebieten der Anteil des Individualverkehrs an der gesamten Mobilität sehr hoch. Mitfahrssysteme können die Mobilität in dünn besiedelten Gebieten weiter verbessern. Sie funktionieren meist als Ergänzung zum ÖPNV und nicht als dessen Konkurrenz. Ein in der Schweiz bewährtes Beispiel hierfür ist «Taxito». Hier werden an ausgewählten Haltestellen und ohne Voranmeldung oder Registrierung Mitfahrwillige durch SMS mit Autofahrenden, die das gleiche Ziel haben, zusammengebracht.

- Nicht zuletzt sollte trotz dieser Ideen mit einem weiteren Ausbau der bestehenden Busverbindungen (z.B. Taktverdichtung) eine Basis für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs erfolgen (vgl. Kap öffentlicher Verkehr).

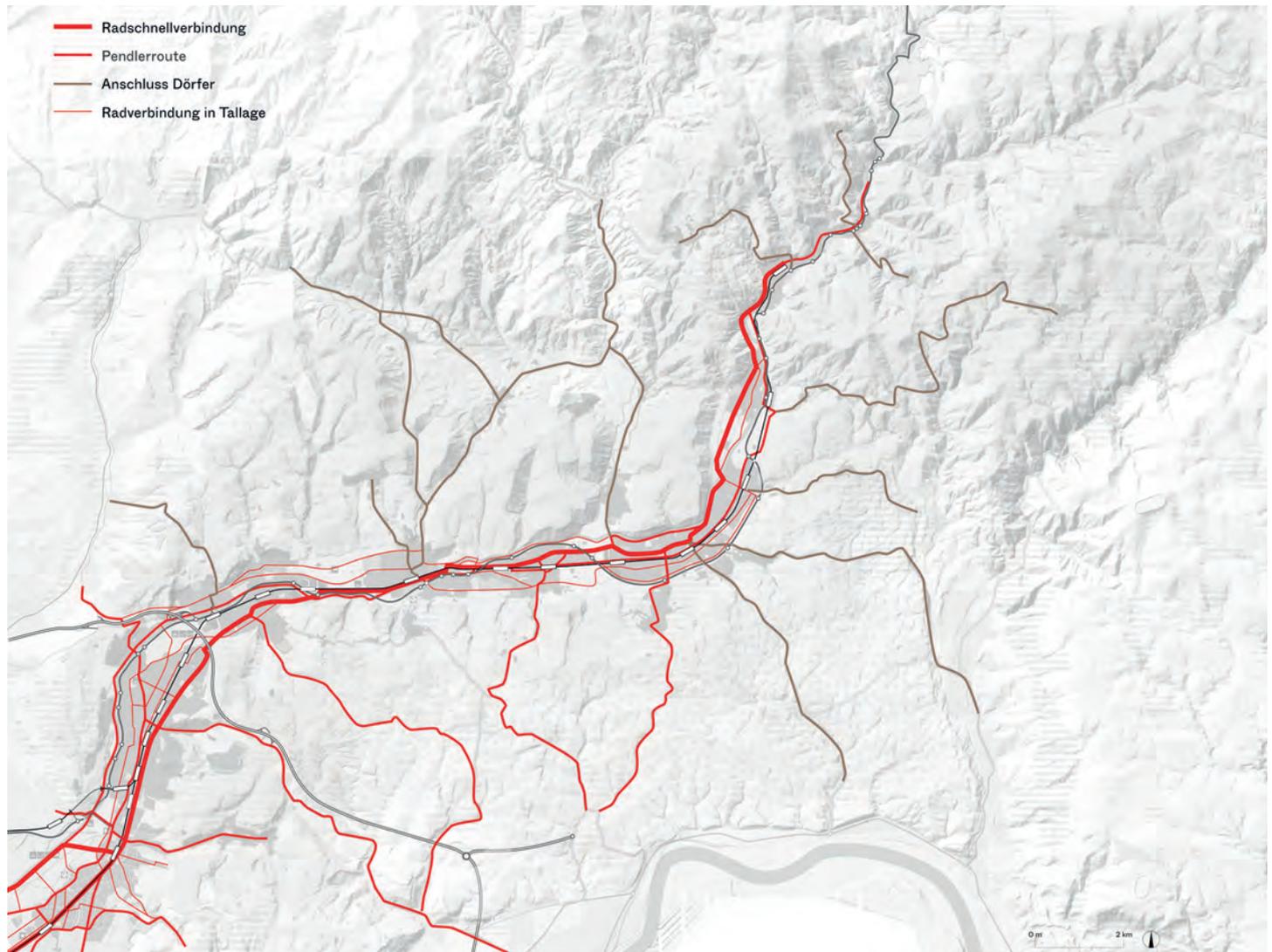


Mitfahrbänke Schuttertal (Quelle schuttertal.de)



Ridesharing-Angebot „Taxito“

## Teilstrategie Radverkehr



### Einleitung zur Strategie

Dem Radverkehr kommt bei der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs eine sehr hohe Bedeutung zu. Dieser stellt das Basisangebot dar, auch im intermodalen Verbund mit dem ÖPNV. Die Entwicklung der FRV-Infrastruktur ist zudem synergetisch mit dem Anliegen attraktiver, öffentlicher Stadträume. Um aber einen nennenswerten Verlagerungseffekt zu erzielen, braucht es erstklassige Radverkehrsinfrastrukturen, sowohl was das Netz als auch was die Qualität der Anlagen betrifft.

### Rad-Vorzugsrouten: Erstellen einer hochwertigen Pendlerroute als Premiumverbindung

Vorzugsrouten sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen zwischen den Kreisen und Kommunen. Sie bieten, insbesondere mit dem Hinblick auf die steigende Nutzung von

E-Bikes und Pedelecs, die Chance neue Reichweiten im Radverkehr und damit neue Zielgruppen zu erschließen. Die typischen Distanzen, die auf einer Radschnellverbindung zurückgelegt werden liegen zwischen 5 und 15 km. Die verkehrsplanerischen Hauptfunktionen sind hierbei durchleiten und verbinden. Untersuchungen und Erfahrungswerte in verschiedenen Ländern zeigen auf, daß mit der Erstellung einer hochwertigen Radschnellverbindung parallel zu einer Hauptverkehrsachse 5-15% der Autopendlerinnen und -pendler aufs Rad umsteigen. Vor diesem Hintergrund kann damit gerechnet werden, daß insbesondere auf den für Pendler wichtigen Verbindungen Schopfheim – Maulburg (ca. 5 km), Maulburg – Lörrach (ca. 10km) und Schopfheim - Lörrach (ca. 14 km ein starker Verlagerungseffekt eintritt.

Nebst dem Angebot für den Pendlerverkehr bildet die Vorzugsrouten als Premiumverbindung im Siedlungsgebiet gleichzeitig auch das Rückgrat für den kommunalen Radverkehr. Verschiedene Verkehrszwecke werden hier gebündelt und der Radverkehrsanteil insgesamt gesteigert. Die in der «Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrein und Oberrhein» vorgeschlagene Radschnellverbindung sollte deshalb mit höchster Priorität vorangetrieben werden.



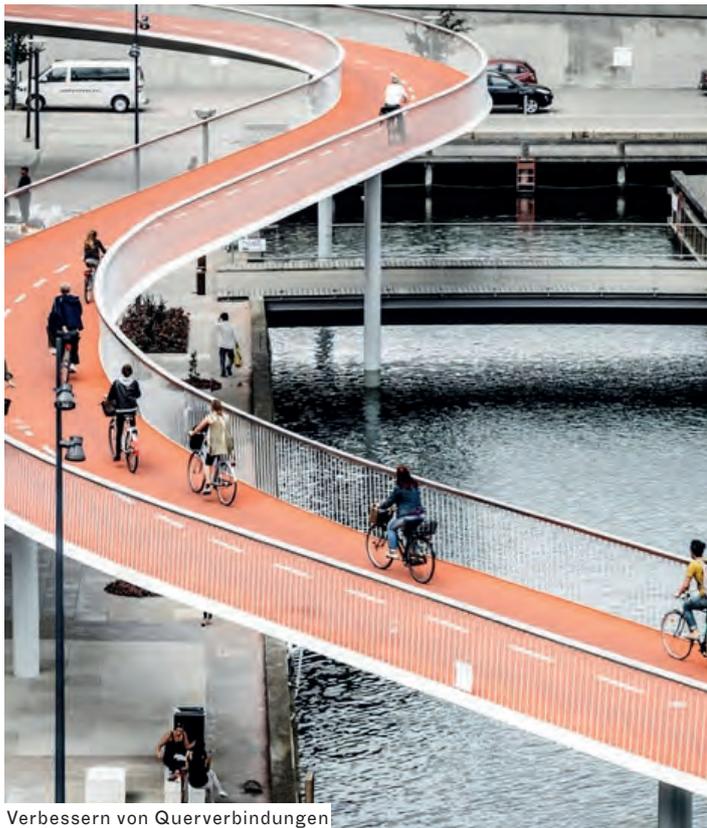
Komfortroute in Talrichtung begünstigt die Nutzung durch Pendler

### **Vergrößerung der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und Anbindung Seitentäler**

Durch die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Umkreis der S-Bahnstationen kann das Einzugsgebiet der Haltestellen deutlich vergrößert werden. Bei guten Bedingungen (Topographie und Infrastruktur) kann von einem Fahrradeinzugsgebiet von mindestens 3 km um die Stationen ausgegangen werden. Damit kann fast das gesamte Siedlungsgebiet im Wiesental abgedeckt werden. Neben direkten, sicheren, attraktiven und durchgehenden Fahrradverbindungen ist auch eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen (siehe Bike and Ride) nötig um das Potenzial zu heben. Aufgrund des wachsenden E-Bike und Pedelec-Marktes können mittlerweile längere Distanzen komfortabel bewältigt und auch die Seitentäler besser angebunden werden. Hierzu sollten die besten E-Bike-Verbindungen offensiv kommuniziert und Schwachstellen fokussiert (=routenbezogen) behoben werden.

### **Umsteigepotenziale im Siedlungsgebiet durch Optimierung der kommunalen Radverkehrsnetze erschließen**

Um einen spürbaren Verlagerungseffekt vom motorisierten Verkehr auf den Radverkehr zu erreichen, müssen neben den bestehenden Radfahrenden neue Zielgruppen fürs Radfahren gewonnen werden. Es handelt sich insbesondere um Gruppen, die heute aus Sicherheitsgründen aufs Fahrrad verzichten (Familien, Ungeübte, Personen, die das Rad ausschließlich in der Freizeit abseits der Straßen nutzen etc.) Deshalb bedingt die Verlagerung vom motorisierten Verkehr zum Radverkehr einen Quantensprung in der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur innerorts. Um die verfügbaren Mittel für den Radverkehr effektiv einzusetzen ist eine Fokussierung auf Strecken mit dem höchsten Potenzial anzustreben. Neben der objektiven Sicherheit ist auch der Aspekt der gefühlten Sicherheit und der Komfort für die genannten Zielgruppen sehr wichtig. Kleinere Umwege werden hingegen in Kauf genommen, wenn die Strecke dadurch als «besser» (sicherer und komfortabler) betrachtet wird. Das Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach bietet mit seinen Gemeindesteckbriefen hierfür eine gute Grundlage. Daneben können gezielte Kommunikation und das Anbieten von weiteren Dienstleistungen sowie Abstellplätzen an frequentierten Orten die Wirkung von Maßnahmen im Netz verstärken (siehe unten).



Verbessern von Querverbindungen



Quartierstrassen als strukturierende Fahrradverbindungen



Verbesserte Infrastruktur begünstigt das Umsteigen auf das Fahrrad

## Sharing-Angebote und allgemeine Fahrraddienstleistungen verbessern

Neben der Infrastruktur kann der Radverkehr auch durch ergänzende Angebote gefördert werden.

Ein zunehmend wichtiger und populärer werdendes Angebot ist das Bike-Sharing. Seit den ersten Anfängen z.B. in Frankreich (vélib' in Paris) haben sich Fahrrad selbstverleih- oder Bikesharing-Angebote in ganz Europa zu eigentlichen öffentlichen Transportmitteln entwickelt. Bikesharing unterscheidet sich von der Radvermietung vor allem dadurch, daß das Fahrrad nicht an den Ausgangsort zurückgebracht werden muss und die Ausleihe selbstständig erfolgen kann. Der technische Zugang (mit Karte, Schlüssel oder Handy) und das Abstellen der Räder (fixiert an Stellen oder frei stehend) unterscheiden sich von System zu System. Es gibt verschiedene Gründe auf dieses neue Radphänomen zu setzen:

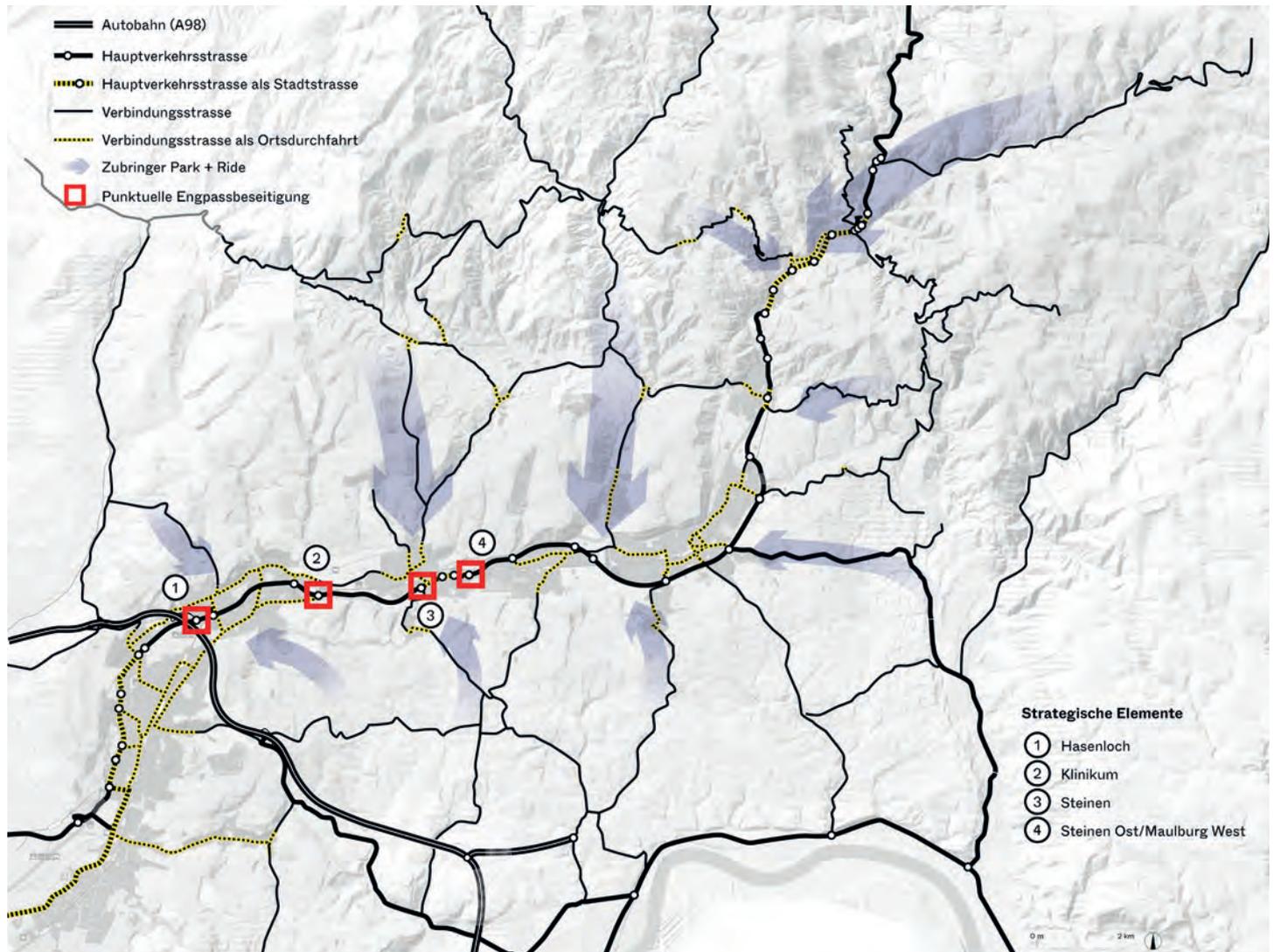
- Das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel wird noch einfacher verfügbar und im Straßenbild sichtbarer.
- Bikesharing-Räder können das eigene (Bahnhofs-) Fahrrad ersetzen und damit die Radfahrenden von Diebstahl- und Vandalismusängsten entlasten.
- Die öffentlichen Leihräder entlasten überfüllte Abstellanlagen.
- In den Stadtgebieten vereinfacht Bikesharing den Tür-zu-Tür-Transport in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

- Fahrräder im Selbstverleih sind ein Stadtmarketing-Faktor.

Neben einem flächendeckendem Bike-Sharing ist auch ein Cargobike-Sharing (Lastenfahrrad) in vielen Städten am Kommen. Beispiele hierfür sind carvelo2go (Schweiz) oder LASTENRADfüralle (Nürnberg). Hierbei können an verschiedenen Standorten (meist Läden) Elektro-Lastenfahrräder ausgeliehen werden um gelegentliche Transportbedürfnisse ohne Auto abdecken zu können.

Auch in Fahrradstationen können nützliche Dienstleistungen wie etwa Reparatur- und Ersatzteilservice, Reinigung, Schließfächer, Ladestationen etc. angeboten werden.

## Teilstrategie motorisierter Individualverkehr



### Einleitung zur Strategie

Die Teilstrategie motorisierter Individualverkehr zeigt die zukünftige Netzhierarchie und wie mit den Straßen im Siedlungsgebiet umzugehen ist. Neben der Beseitigung von punktuellen Engstellen im Straßennetz hat das Mobilitätsmanagement zur Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs eine hohe Priorität.

### Hauptverkehrsstraße als Stadtstraße (Abschnitte B317)

Die Bundesstraße 317 hat eine übergeordnete Bedeutung im Straßennetz und ist deshalb mehrheitlich verkehrsorientiert gestaltet. Trotzdem gibt es einzelne Abschnitte, welche eine starke Wechselwirkung mit dem städtischen Umfeld hat:

- Abschnitt Lörrach West: Dieser Abschnitt hat heute schon einen städtischen Charakter und ist als Stadtstraße entsprechend zu

stärken.

- Abschnitt Steinen-Maulburg: Der Straßenabschnitt liegt zwischen den historischen Ortskernen. Die Bebauung von Steinen-Höllstein liegt direkt an der Straße. Hier ist das stadträumliche Potenzial des Straßenraumes in Abstimmung mit der Leistungsfähigkeit der Straße zu prüfen.
- Abschnitt Zell i.W.: In Mambach und Atzenbach in der Gemeinde Zell i.W. bildet die Bundesstraße mit zusammen mit der raumbildenden Bebauung und Nutzung entlang des Straßenraumes das ortsbauliche Rückgrat. Dies ist bei der zukünftigen Gestaltung des Straßenraumes entsprechend zu berücksichtigen.



Ausbau der Wiesentalstrasse zu einer Stadtstrasse zwischen Lörrach und Riehen



Breiter Strassenraum mit Vorzone für die Erschliessung



### **Verbindungsstraße als Ortsdurchfahrt (Aufwertung)**

Ortsdurchfahrten haben nicht nur eine wichtige überkommunale verkehrliche Funktion, sondern stellen auch wichtige Verbindungen im lokalen Fuß- und Radwegnetz dar. Darüber hinaus übernehmen die Ortsdurchfahrten auch eine wichtige ortsbauliche Funktion, da sich an diesen vielfach die Zentrumsnutzungen der Gemeinden konzentrieren. In ihrer heutigen Gestaltung werden die Ortsdurchfahrten diesen unterschiedlichen Funktionen nur bedingt gerecht. Sie bilden zudem vielfach Gefahrenstellen und Barrieren für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die Ortsdurchfahrten sollen deshalb als wichtige öffentliche Räume in den Gemeinden funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Zielsetzungen sind:

- Bessere Integration ins Siedlungsgebiet
- Aufwertung als Treffpunkte und Aufenthaltsorte
- Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Wahrung der übergeordneten verkehrlichen Funktion

Mit einer anderen Straßenraumgestaltung oder betrieblichen Maßnahmen können die Verkehrssicherheit wie auch die Aufenthaltsqualität verbessert, die Lärm- und Luftbelastung verringert und das Ortsbild aufgewertet werden. Dazu wird auf Koexistenz, das heißt auf ein rücksichtsvolles Neben- und Miteinander des motorisierten Individualverkehrs, des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs gesetzt. Dabei ist der Gestaltungsspielraum relativ groß:

Mit Bäumen und Belagsänderungen kann beispielsweise der Straßenraum gegliedert und Ortseingänge, Dorfkerne, Übergänge oder Achsen markiert werden. Speziell gestaltete Fahrbahnrippen, farbliche Akzente und Stelen geben dem Straßenraum ein ortsspezifisches Gesicht und weisen auf wichtige Punkte hin. Mittels Mehrzweckstreifen (für den motorisierten Verkehr befahrbare und für den Fuß- und Radverkehr zugängliche Streifen in der Mitte der Fahrbahn) oder Kernfahrbahnen (den Verzicht auf eine Mittellinie und dem Markieren seitlicher Radstreifen) und durchgehenden Trottoirs werden die Verbindungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende bequemer und sicherer. Eine Bevorzugung des ÖPNV (zum Beispiel mit Fahrbahnhaltestellen für Busse) ist häufig ebenfalls sinnvoll. Allfällige Busspuren oder Bussbevorzugungsmassnahmen (mit Lichtsignalanlage) sollten wenn immer möglich, außerhalb der Ortschaften angeordnet werden, damit die Fläche für die Fahrbahn unter Berücksichtigung des Fahrradverkehrs durch die Ortschaften auf ein Minimum reduziert werden kann. Denn nicht zuletzt kann mit einer geeigneten Fahrbahndimensionierung auch Einfluß auf die Geschwindigkeit und den Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs und somit seine Verträglichkeit genommen werden.



Umgestaltung Innenstadt Schopfheim



## Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, nicht unbedingt notwendigen Verkehr zu vermeiden, anstatt zu versuchen, ihn zu bewältigen. Ziel ist, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden anzusprechen und deren Verkehrsmittelverhalten zugunsten umweltfreundlicher und flächeneffizienter Mobilität zu verändern.

Maßnahmen können auf verschiedenen Ebenen und mit verschiedenen Akteuren umgesetzt werden und betreffen je nachdem die Koordination von Aktivitäten und Transportangeboten, die Kommunikation und Information in Form von Öffentlichkeitsarbeit oder die Motivation durch das Anbieten von Mobilitätsdienstleistungen. Konkret können folgende drei Ebenen unterschieden werden:

- Mobilitätsmanagement für Areale
- Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Über alle drei Ebenen hinweg ist das Parken ein wichtiger Faktor zur Vermeidung von nicht unbedingt notwendigem Verkehr. Die Verkehrserzeugung des MIV hängt maßgeblich von der Anzahl Parkplätze und deren Nutzung ab. Grundsätzlich gilt, je mehr Parkplätze erstellt werden, desto mehr motorisierte Individualfahrten resultieren. Bei verkehrsintensiven

Nutzungen werden pro Parkplatz durchschnittlich ca. 12 Fahrten pro Tag erzeugt. An gut mit ÖPNV erschlossenen Lagen und bei Nutzungen die das gut vertragen, macht es deshalb Sinn, die Anzahl Stellplätze bei neuen Nutzungen zu reduzieren. Die dadurch eingesparte Fläche kann für andere Zwecke wie Spielflächen oder Sitzmöglichkeiten genutzt werden und an der Oberfläche kann mehr begrünt werden, da nicht das ganze Areal für z.B. eine Tiefgarage unterkellert werden muss. Auch können dadurch Kosten bei der Erstellung der Tiefgarage bzw. des Untergeschosses eingespart werden, wodurch auch die Aufwendungen für den Unterhalt des Gebäudes minimiert werden können. In Schopfheim beispielsweise ist geplant, den Bedarf an Stellplätzen im Umkreis von 500m zu einer Haltestelle der S-Bahn von 1.5 Stellplätzen auf einen 1 Stellplatz pro Wohnung zu reduzieren. Diese Bestrebungen sollen auf das ganze Wiesental (mindestens bis Schopfheim) ausgedehnt werden.

Durch die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze könnte ebenfalls eine Reduktion der Fahrten bewirkt werden. Ein großer Anteil der MIV-Fahrten erfolgt lokal (bis 3 km) und könnte deshalb gut auch mit anderen Verkehrsmitteln erfolgen. Durch die Erhebung einer Gebühr überlegt sich die Bevölkerung, ob sie mit dem Auto ihre Besorgungen machen will, oder ob sie sich doch lieber zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit der Bahn bzw. dem Bus fortbewegen will.

Nachfolgend werden die gängigsten Maßnahmenansätze pro Ebene kurz aufgelistet:

#### Mobilitätsmanagement für Areale

Dies betrifft insbesondere Maßnahmen bei neuen Entwicklungsarealen oder bei bestehenden größeren Überbauungen:

- **Motorisierter Individualverkehr**
  - Reduktion der zu erstellenden Stellplätze
  - Entkoppelung von Wohnungs- und Stellplatzmiete
  - Zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze für Kunden und Besucher
  - Ausstattung der Parkplatzanlagen mit Ladestationen für Elektro-Autos und E-Scooter
  
- **Öffentlicher Verkehr**
  - Erstellung von neuen Haltestellen und Ausbau des Busangebots
  - Sichere und attraktive Fuß- und Fahrradwege zu den Haltestellen (insbesondere Bahnhöfe)
  
- **Fahrradverkehr**

- genügende Anzahl Fahrradabstellplätze: Abstellplätze draußen wenn möglich gedeckt und in der Nähe der Eingänge; Abstellplätze im Gebäude wenn möglich im Erdgeschoss und gut zugänglich
  - Ladestationen für Elektrofahrräder, Pumpstation und Fahrradwerkstatt
  - Attraktive Radverkehrsführung innerhalb des Areals und gute Anbindung ans umliegende Radwegnetz
  - Bike-sharing-Systeme (z.B. E-Bikes oder Cargo-Bike für alle NutzerInnen des Areals)
- Fußverkehr
    - Attraktive und sichere Fußverkehrswege innerhalb des Areals
  - Service-, Kommunikations- und Informationsmaßnahmen
    - Gutschein für ÖPNV als Bestandteil der Miete
    - übertragbare Abos des ÖPNV zum Ausleihen
    - Tool für das Bilden von Fahrgemeinschaften
    - Vergünstigter Kurierdienst, Hauslieferdienst mit Aufbewahrungsmöglichkeit
    - Infomappe Mobilität für Neuzuzüger

Für die Planung der Mobilität von Arealen können Mobilitätskonzepte erarbeitet werden. Sie dienen der frühzeitigen und ganzheitlichen Koordination und Steuerung aller Mobilitätsbedürfnisse und lösen das oft MIV-fokussierte und auf den lokalen Arealanschluss reduzierte klassische «Verkehrsgutachten» ab. Nebst der Herleitung und Begründung der Anzahl Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge (inkl. Nachweis der Funktionalität des umliegenden Straßennetzes) umfasst ein Mobilitätskonzept auch sämtliche Maßnahmenbereiche von Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsmanagement-Maßnahmen, Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Fußverkehr und Fahrradverkehr sowie Service- und Kommunikationsmaßnahmen und letztlich auch die Organisation des Monitoring & Controlling.

### Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Die Gemeinde übernimmt beim Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung die Rolle des Initiators, welcher verschiedene Dienstleistungen, Produkte und Aktionen unterstützt, koordiniert und fördert. Idealerweise übt die Gemeinde selbst eine Vorbildfunktion aus, indem sie in der eigenen Verwaltung ein Mobilitätsmanagement einführt (siehe Mobilitätsmanagement für Unternehmen).

Mögliche Maßnahmen sind:

- Förderung des ÖPNV mittels Gemeinde-Tageskarten, Schnupper-Abos für Neuzuzüger, Fahrplanaushänge bei öffentlichen

### Gebäuden

- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- öffentliche Fahrradabstellplätze an wichtigen Zielorten
- Aktionstage / Anlässe / Kampagnen zum Thema Mobilität
- Parkraumbewirtschaftung für Parkieren auf öffentlichem Grund
- Förderung von CarSharing und BikeSharing
- Mobilitätsinformationen auf Homepage der Gemeinde, Neuzuzügerset

### Mobilitätsmanagement für Unternehmen

Der Berufsverkehr bildet einen großen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Unternehmen können mit Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl sowie die effiziente Abwicklung ihrer Mitarbeiter und Kunden beeinflussen.

- Pendlerverkehr
  - Förderung ÖPNV mittels Job-Abo oder Beteiligung am Abo
  - Öko-Bonus für Mitarbeiter, die keinen Parkplatz benötigen
  - Förderung Fuß- und Fahrradverkehr mittels Anbindung an das übergeordnete Netz, an die Haltestellen und an die Zentren; Angebot an Fahrradabstellplätzen und Duschköglichkeit
  - Definition von Zuteilungskriterien und Bewirtschaftung betreffend Parkierung
  - Förderung von Fahrgemeinschaften
  - Information, Sensibilisierung und Kampagnen auf Basis von Befragungen
  - Flexible Arbeitszeiten, work@home
- Geschäftsverkehr
  - Anpassungen beim Spesenreglement (keine Vergütung von Geschäftsfahrten mit dem Privatauto)
  - Übertragbare ÖPNV-Abos für auswärtige Sitzungen / Termine
  - Bereitstellung von Firmenfahrrädern
  - Förderung von IT-Kommunikationsmittel (z.B. für Videokonferenzen)
  - Firmenabo CarSharing
  - Flottenmanagement
- Kundenverkehr
  - Gute Erschließung mit dem ÖPNV

- Abstimmung Sitzungszeiten auf Fahrplan ÖPNV
- Gute Erschließung für Fuß- und Fahrradverkehr sowie Angebot an Fahrradabstellplätzen
- Bewirtschaftung der Parkierung

### **Punktuelle Engpassbeseitigung**

Es geht also darum, die Balance zu finden: Einerseits soll die Leistungsfähigkeiten der kritischen Knoten so ausgebaut werden, daß die Funktionalität des Straßennetzes gewährleistet ist, die Verkehrssicherheit an den Knoten verbessert werden kann und die Siedlungsgebiete nicht durch Rückstau und Ausweichverkehr belastet werden. Andererseits sollen die Kapazitäten so ausgebaut werden, daß möglichst kein zusätzlicher MIV-Verkehr entsteht (Rückverlagerung vom ÖPNV auf den MIV und/oder neue resp. weitere Wege, die bisher lokal abgewickelt wurden).

Unter Berücksichtigung dieses Balanceakts wird empfohlen, Maßnahmen an den vier genannten Punkten mit Handlungsbedarf (Knoten Hasenloch, Anschluss Zentralklinikum, Anschluss Steinen / Höllstein, Anschluss Steinen Ost / Maulburg West) zu prüfen und umzusetzen. Die Stoßrichtungen werden nachfolgend beschrieben.

#### Stoßrichtung Knoten Hasenloch:

Mit einer Knotenbelastung von rund 42'000 Fahrten pro Tag ist die Leistungsfähigkeit für die heutige Knotenform überschritten. Außerdem wird eine Unfallhäufigkeit verzeichnet. Zurzeit ist das Regierungspräsidium Freiburg in der Vorplanung für die Umgestaltung des Knotens Hasenloch. Zur Diskussion stehen verschiedene Varianten: Einerseits verschiedene Varianten einer Aufteilung in zwei Teilknoten, andererseits die teilweise Tieferlegung der B317 (Geradeausverkehr) und dadurch eine Reduktion der Knotenströme und -belastungen auf der Kreuzung Hasenloch. Die Wahl der Bestvariante ist für 2019 geplant.

Aus Sicht des Raumkonzepts wird eine Aufteilung in zwei Teilknoten gegenüber einer teilweisen Tieferlegung bevorzugt (weniger starke räumliche Eingriffe, mehr Flexibilität, geringere Kosten).

Stoßrichtung Anschluss Zentralklinikum: Für die Erschließung des Zentralklinikums ist vorgesehen, den heutigen Anschluss Brombach Ost auszubauen und eine Querspange unter der Bahntrasse hindurch zur neuen Klinik zu erstellen. Gleichzeitig wird die Straße L138 verlegt: Zwischen dem heutigen Anschluss an die B317 und dem Zentralklinikum wird sie etwas nördlich verschoben und in einem Bogen rund um das Klinikgelände geführt, um so die Flächen für die Kliniknutzung zu vergrößern. Vom neuen Kreisverkehr vor der Klinikzufahrt nach Steinen wird die L138 neu parallel zur Bahntrasse geführt. So kann das Wasserschutz-

gebiet «Wilde Brunnen», welches die L138 derzeit zerschneidet, freigespielt und viel besser geschützt werden. Damit wird eine sogenannte «Kombilösung» erzielt: Erschließung Klinikum sowie Einhaltung des Wasserschutzgebietes. Die Verlegung der L138 erfolgt voraussichtlich in 3 Etappen.

Aus Sicht des Raumkonzepts stellt die geplante Kombilösung eine sinnvolle und zweckmäßige Stoßrichtung dar. Jedoch sind folgende Aspekte und Anforderungen zu beachten:

- Mit Fertigstellung des neuen Anschlusses beim heutigen Anschluss Brombach Ost soll der heutige Anschluss Entenbad (B317 / L138) wenn möglich aufgehoben werden, um die Gesamtleistungsfähigkeit der B317 in diesem Abschnitt zu gewährleisten. Die Anbindung von Hauingen ist via Anschluss Haagen sowie dem neuen Klinikum-Anschluss weiterhin gut gewährleistet.
- Nordöstlich der neuen Bahnhaltestelle Zentralklinikum ist ein P+R einzuplanen, welches auch über den neuen Anschluss resp. die neue Querspange erschlossen werden soll (vgl. Kap. P+R)
- Die Führung der L138 über die Bahnhofsvorfahrt Steinen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit als kritisch erachtet, solange die L138 gemäß heutiger Situation an den Kreisverkehr Steinen (B317) angebunden ist. Es ist zu befürchten, daß die L138 dadurch als «Bypass» / Umfahrung der B317 genutzt und auf der Bahnhofsvorfahrt Steinen ein hohes Verkehrsaufkommen verzeichnet wird. Dies ist mit geeigneten Maßnahmen zu unterbinden. Zur Stärkung des ÖV braucht es ein gutes Bahnhofumfeld, das vor allem für Radfahrer und Fußverkehr eine gute Situation schafft. Sollte aus wichtigen Gründen die L138 trotzdem über die Bahnhofsvorfahrt geführt werden, könnten Maßnahmen wie die Schaffung einer Tempo-30 oder Begegnungszone sowie eine spezielle (auffällige) Gestaltung des Straßenraums in diesem Bereich, welche die Bedeutung des Ortes (viele Personen, viele Verflechtungen / Querungen) hervorhebt.

#### Stoßrichtung Anbindung Steinen – Höllstein – Maulburg West:

Die Anbindung von Steinen, Höllstein und Maulburg West ist aufgrund der starken Verflechtung und räumlichen Nähe gesamthaft zu betrachten.

Die heutige Ausgangslage weist folgende Konflikte und Anforderungen auf:

- Der Kreisverkehr Steinen überschreitet regelmäßig seine Leistungsfähigkeitsgrenzen, was zu langen Rückstaus auf den Zufahrten führt.
- Der mit Schranken gesicherte Bahnübergang Steinen führt aufgrund der beträchtlichen Schrankenschließzeiten ebenfalls

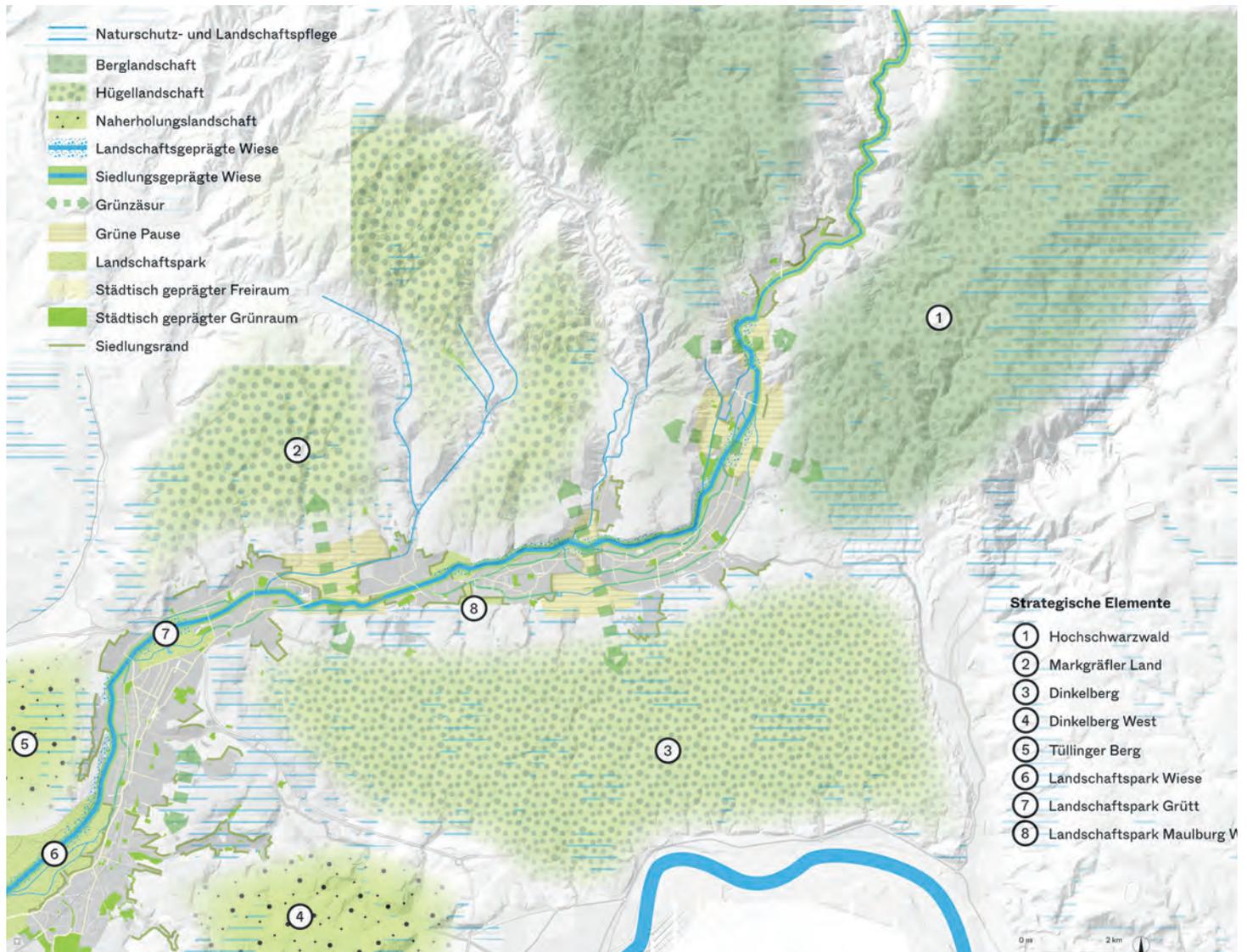
zu Rückstau, einerseits im Zentrum Steinen (Verträglichkeitsprobleme), andererseits bis in den Kreisverkehr Steinen, was die dortigen Kapazitätsprobleme stark verschärft. Eine Unter- oder Überführung könnte die Situation wesentlich entschärfen.

- Zwischen den Siedlungsgebieten beidseits von Wiese, Bahn und B317 (Steinen auf der einen, Höllstein / Hüsing / Adelhausen etc. auf der anderen Seite) bestehen starke Verflechtungen, insbesondere in Bezug auf den Bahnhof auf Seite Steinen und die Einkaufsnutzungen auf Seite Höllstein. Dieser Vernetzung ist auch künftig Rechnung zu tragen.
- Die B317 führt entlang von Höllstein direkt am Siedlungsgebiet vorbei, mit entsprechend hohen Lärmbelastungen. Es sind Massnahmen vorzusehen, die die Lärmbelastung für Höllstein zugunsten einer verbesserten Wohn- und Lebensqualität reduzieren.
- Der heutige Anschluss Steinen Ost / Maulburg West (Einmündung des Föhrlibuckwegs und der Landstraße) ist eine Gefahrenstelle. Der Knoten soll so umgebaut werden, daß die Verkehrssicherheit und die Knotenleistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungsentwicklung insbesondere in Maulburg West gewährleistet sind.

Aus einer räumlichen Gesamtsicht (Verkehr, Landschaft, Städtebau / Ortsbild) und unter Berücksichtigung eines möglichst guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses (Grobetrachtung) sind folgende Aspekte bei der Variantenbeurteilung und weiteren Planung zu beachten:

- Eine Untertunnelung der B317 führt nebst sehr hohen Kosten zu massiver Trennwirkung und ist nur schwierig in den Siedlungsraum zu integrieren («Schlund» beim Ein- und Auftauchen des Tunnels).
- Eine abschnittsbezogene Temporeduktion («Stadtstraße») ist eine wesentlich kostengünstigere und siedlungsverträglichere Lösung für den Lärmschutz Höllsteins. Eine punktuelle Temporeduktion ist gegenüber dem MIV durchaus vertretbar und kann sogar den Verkehrsablauf beim nachfolgenden Anschluss Steinen/Höllstein positiv beeinflussen.
- Die Anbindung Steinens via Bahnübergang ist baldmöglichst zu überprüfen.

## Teilstrategie Landschaft



### Einleitung zur Strategie

Die Teilstrategie Landschaft baut auf dem Regionalplan, dem Richtplan Basel Land sowie dem Aggloprogramm (AggloBasel) auf. Spezifische Strategien zu Naturschutz und Landschaftspflege können daraus übernommen werden. Die Strategie wird ergänzt durch unterschiedliche Landschaftstypologien und um die Grünen Pausen zwischen den Ortschaften.

### Traditions- und Hügellandschaft

Die Hügellandschaft definiert sich in hohem Maße durch ihre Abgeschlossenheit und Ruhe. Der Bebauungsgrad und die Belastung sowie Zerschneidung der Landschaft durch Infrastrukturbauten und -anlagen ist gering. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung lässt die Hügel-

landschaft als parkartige Erlebniswelt erscheinen. Die Wälder und die Topografie schaffen abwechslungsreiche Landschaftsräume. Von den Hügelzügen und den Dörfern eröffnen sich einmalige Blickbeziehungen über die Landschaft. Die landwirtschaftliche Produktion hat in den vergangenen 30 Jahren deutlich abgenommen und ist durch strukturelle Anpassungen von der Produktion zur Kulturlandschaftspflege gekennzeichnet. Die Traditions- und Hügellandschaften überschneiden sich mehrheitlich mit den regionalen Grünzügen. Darin ist im Grundsatz keine Besiedlung vorgesehen. Die Traditions- und Hügellandschaft wird wie folgt unterschieden:

- Berglandschaft Hochschwarzwald: Die talferneren Gebiete des Wiesentals sind von sehr hoher Bedeutung für ruhige Erholungsformen. Die Qualitäten Ruhe, Ungestörtheit und Abgeschiedenheit sind zu erhalten und zu stärken. Die Bewirtschaftung und Nutzung ist den naturräumliche Gegebenheiten anzupassen. Für den Hochschwarzwald charakteristisch sind die extensiv genutzten Weidfelder und extensiven Mähwiesen sowie die Buchen- und bodensauren Fichtenwälder in den Hochlagen um Gersbach.
- Seitentäler Markgräfler Land: Die talferneren Gebiete des Wiesentals sind von sehr hoher Bedeutung für ruhige Erholungsformen. Die Qualitäten Ruhe, Ungestörtheit und Abgeschiedenheit sind zu erhalten und zu stärken. Die Seitentäler mit den Bach- und Gewässerbächen tragen im Wesentlichen zur Qualität und Orientierung im Landschaftsraum bei und sind als Naturräume zu erhalten bzw. zu inszenieren. Die Bewirtschaftung und Nutzung ist den naturräumliche Gegebenheiten anzupassen.
- Hügelzug Dinkelberg: Der bewaldete Hügelzug Dinkelberg unterscheidet sich von der Berg- und Tallandschaft auf der Nordseite des Wiesentals. Vielmehr ist die Lage zwischen den urbanisierten Tälern Wiesental und Hochrhein eine gute Voraussetzung für die Nutzung und Förderung als großräumiger Erholungsraum (Tagestourismus). Dementsprechend ist die nachhaltige, naturnahe touristische Infrastruktur zu stärken und das Erholungsnetz entsprechend zu vermarkten.
- Naherholungslandschaften Tüllinger Berg und Dinkelberg West: Der Tüllinger Berg und das westliche Plateau des Dinkelbergs sind sowohl als Kulturlandschaft bedeutend als auch für die Erholungsnutzung im Verdichtungsraum Basel/Lörrach. Sie sind wertvolle Natur- und Erholungszonen für Mensch, Tier- und Pflanzenwelt. Stadtnah, aber trotzdem fernab von Hektik, laden sie zum Wandern, Entdecken und Verweilen ein. Die Naherholungslandschaften sind von einer Zerschneidung zu bewahren.



Freizeitinfrastruktur zur Förderung eines sanften Tourismus (Quelle Blick)



## Naturschutz und Landschaftspflege

Die an das urbane Wiesental angrenzenden ausgedehnten Natur- und Landschaftsschutzflächen sind langfristig zu erhalten. Diese Räume dienen dem ökologischen Ausgleich, dem Klimaschutz sowie dem Landschaftsschutz. In diesen Gebieten sollen keine Siedlungserweiterungen oder Infrastrukturausbauten stattfinden. Die Sicherung ist mit den entsprechenden Instrumenten in den Richtplänen, dem Regionalplan sowie dem SCOT (Vorranggebiete Natur/Landschaft, Naturschutzgebiete, Siedlungstrenngürtel etc.) weitgehend abgedeckt.

## Gewässer und Wasserlandschaft

Den regionalen Gewässern fällt eine besondere Rolle als Grün-, Vernetzungs- und gleichzeitig als Naherholungsräume zu. Diese Funktionen sind zu sichern und noch besser aufeinander abzustimmen. Dabei gilt es, die teilweise gegenläufigen Interessen des Naturschutzes, der Erholungssuchenden und der Siedlungsentwicklung bestmöglich zu kombinieren. Für die Wiese bestehen Projekte mit dem Ziel, die vielfältigen Funktionen dieser Räume (z. B. als Ort der Erholung und der Freizeit, als Biotop für Tiere und Pflanzen, als Regulator des lokalen Klimas etc.) besser aufeinander abzustimmen. Dazu bedarf es neben naturräumlichen Aufwertungsmaßnahmen auch klarer Zugangsregelungen für die Erholungssuchenden.

Die Wiese soll auf der gesamten Länge umfassend betrachtet werden. Der Gewässerlauf soll entsprechend dem räumlichen Umfeld gestaltet und aufgewertet werden:

- Siedlungsorientierte Gewässerabschnitte: Die siedlungsnahen Gewässerläufe der Wiese und der kleinen Wiese sind als Erholungsräume für die Bevölkerung aufzuwerten. Aus den Wohn- und Gewerbequartieren sind Zugänge zum Landschaftsraum der Wiese und punktuelle Zugänge zum Gewässerlauf zu schaffen.



- Landschaftsorientierte Gewässerabschnitte: Die landschaftsorientierten Gewässerläufe sind zu revitalisieren. Vereinzelt sind Hotspots für Erholungssuchende anzuordnen, ansonsten haben aber die ökologischen Aspekte Priorität.



## Grünzäsur

Grünzäsuren sind regional bedeutsame Freihaltezonen. Durch sie soll der Tendenz des Zusammenwachsens von Orten entgegengewirkt und eine Gliederung der Siedlungstätigkeit erreicht werden. Neben dieser städtebaulich-ästhetischen Funktion erfüllen die Grünzäsuren wichtige Aufgaben für die Naherholung. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit einer starken Überformung oder Versiegelung der Landschaft in den Entwicklungsachsen und Entwicklungsorten die ökologischen Funktionen zunehmend wichtiger (Natur- und Landschaftsschutz, Wasser- und Grundwasserschutz, Schutz regional bedeutsamer Biotope).

## Grüne Pausen als Landschaftskammern

Neben den großen Landschaftsräumen und Gewässerläufen sind es vor allem die «Grünen Pausen» im Talboden, die das urbanisierte Wiesental gliedern. Der Nutzungsdruck auf die «Grünen Pausen» ist hoch. Die Landschaftsräume werden mehrheitlich landwirtschaftlich genutzt (Ackerbau, Grünlandwirtschaft), haben aber auch eine hohe Bedeutung als wohnungsnaher Feierabend- und Kurzzeiterholungsräume (Spaziergehen). Eine sorgfältige Planung dieser «Grünen Pausen» ist für die qualitative Entwicklung des Wiesentals wichtig.

- Grüne Pause Lörrach-Steinen: Diese Grüne Pause hat eine wichtige Funktion in der Abgrenzung von der Stadt Lörrach als Oberzentrum und dem großen und überwiegend durch die Landschaft geprägten Gemeindegebiet von Steinen. Die Grüne Pause wird landwirtschaftlich genutzt. Die Möglichkeiten einer Direktvermarktung von Produkten sind zu nutzen. Die Durchwegung Fuß- und Radverkehr ist in Abstimmung mit der Entwicklung in Steinen und im Entwicklungsschwerpunkt Klinikum zu koordinieren.
- Grüne Pause Maulburg-Schopfheim: Diese Grüne Pause ist durch die Entwicklung um den Bahnhof Schopfheim-West stark unter Druck. Im Zusammenhang mit den Entwicklungsabsichten beider Gemeinden sind die Möglichkeiten einer qualitativen Weiterentwicklung dieser Grünzäsur zu untersuchen bzw. gezielt aufzuwerten. Die Querungsmöglichkeiten unter der B317 sind auszuweiten und auszubauen. Die Wasserläufe durch die Grüne Pause sind zu revitalisieren.
- Grüne Pause Schopfheim-Hausen/Zell i. W.: Die Grünen Pausen im oberen Wiesental bestechen durch ihre Großzügigkeit. Diese räumlichen Dimensionen sind zu erhalten.

## Landschaftsparks

Ähnlich wie die Grünen Pausen gliedern die Landschaftsparks das urbane Rückgrat des Wiesentals. Die Landschaftsparks werden intensiv genutzt und als Anlage mit entsprechender Infrastruktur gestaltet. Außerdem werden die Landschaftsparks durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

- Landschaftspark Wiese: Der Landschaftspark Wiese wurde im Rahmen einer grenzüberschreitenden Planung umgesetzt und ist in diesem Sinne weiterhin zu kultivieren.
- Landschaftspark Grütt: Der Landschaftspark Grütt wurde im Rahmen der Landschaftsgartenschau von 1983 erstellt und ist als große Parkanlage innerhalb von Lörrach zu erhalten.
- Landschaftspark Steinen-Maulburg: Zwischen Maulburg und Steinen ist im Rahmen der Gewerbeentwicklung Maulburg West ein Landschaftspark zu sichern und als attraktiver Erholungsraum für die Beschäftigten und die Bevölkerung zu gestalten. Der Bachlauf ist in die Gestaltung zu integrieren.



Grosszügige Parkanlagen für Freizeit-, Sport und Erholung



Beispiel Grüttpark Lörrach (Landesgartenschau 1983), Quelle BZ



Natur- und Landwirtschaftsflächen in Stadtnähe

## Städtisch geprägte Freiräume

Sowohl das städtische als auch das dörfliche Freiraumnetz bestehend aus Wegen, Gassen, Straßen und Plätzen ist als identitätsstiftendes Rückgrat weiterzuentwickeln. Im Zusammenhang mit Verdichtungspro-

jekten und dem Ausbau der Bahnhöfe sind neue Freiräume zu schaffen oder mit entsprechender Nutzung zu aktivieren.

### Städtisch geprägte Grünräume

Das städtische Netz aus Grünflächen und Grünverbindungen dient der Bevölkerung und den Beschäftigten als unmittelbare Erholungsflächen und vernetzen die städtischen Grünflächen mit den offenen Landschaftsräumen. Eine konsequente Weiterentwicklung des grünen Netzwerks stärkt das Erholungsangebot ab der Haustüre und trägt so zur Reduktion des Freizeitverkehrs bei.



Historisches Kanalsystem trägt zur Quartieridentität bei



Gewässerlauf als Erholungsraum (Fotos VdW)

### Siedlungsrand

Der Siedlungsrand ist der Übergangsbereich vom bebauten Quartier zum offenen Landschaftsraum. Der Siedlungsrand eignet sich als Naherholungsgebiet. Am Siedlungsrand ist die Durchwegung zu verbessern und die Durchlässigkeit von bebautem zum offenen Raum zu gewährleisten. Die Bewirtschaftung des Siedlungsrandes ist bezüglich der besonderen Lage anzupassen. Bei der Bebauung des Siedlungsrandes ist auf massgebliche Eingriffe in die Topografie zu verzichten und ein sukzessiver Übergang von der privaten in die landwirtschaftliche Zone zu gestalten.



Gestaltung und Nutzung des Siedlungsrandes (Fotos VdW)

# ESP

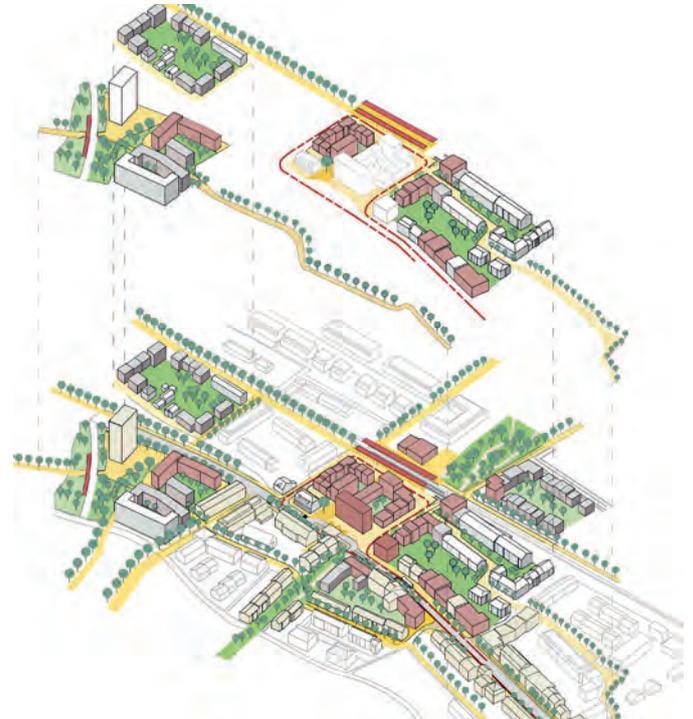
Die regionalen Entwicklungsschwerpunkte bezeichnen strategische Gebiete mit überkommunalem und fachübergreifenden Abstimmungsbedarf. Mit der Bearbeitung und Vertiefung dieser Entwicklungsschwerpunkte werden die Weichen für die Gesamtentwicklung des Wiesentals gestellt.

Mit den Bildern und Skizzen zu den Entwicklungsschwerpunkten soll beispielhaft aufgezeigt werden, welche Potenziale und Themen im Rahmen der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind. Die dargestellten Konzeptskizzen zeigen grobe Stoßrichtungen. Diese sind im Rahmen der Folgeplanungen und Handlungsempfehlungen zu prüfen und zu konkretisieren.

## ESP Beispiel Zollquartier Lörrach - Riehen



Ausschnitt Testplanung Zollquartier (Quelle Van de Wetering)



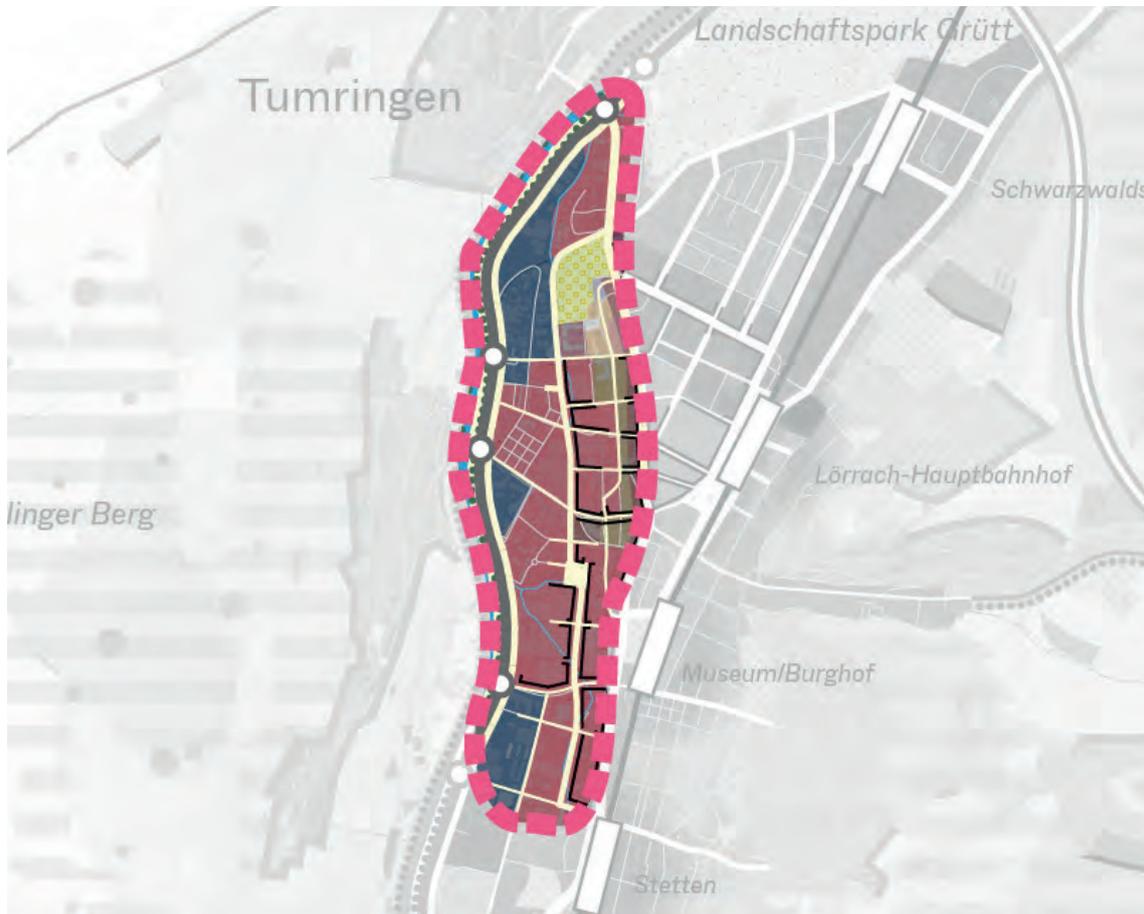
### Konzeptinhalte/Themen

- Die Pläne und Darstellungen zum Zollquartier Riehen - Lörrach basieren auf dem Testplanungsbeitrag vom Büro Van de Wetering. Sie entstanden im Rahmen des IBA Projekts und dienen als beispielhaftes Resultat einer städtebaulichen Studie (Testplanung), welche auch bei der Vertiefung der anderen Entwicklungsschwerpunkte angewendet werden könnte.
- Das Grenzgebiet wird mit der neuen S-Bahn-Haltestelle besser in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden (besserer Takt, Umsteigebeziehungen direkt an der Haltestelle).
- Quartierbildung durch städtebauliche Verdichtung und Aufwertung des öffentlichen Raumes (grenzüberschreitendes Freiraumkonzept).

### Koordinationsbedarf

- Die Internationale Bauausstellung (IBA) Basel 2020 hat das Projekt „Am Zoll Lörrach / Riehen“ mit dem IBA Label ausgezeichnet. Damit gehört die Maßnahme mit 17 weiteren Ausgezeichneten zu den offiziellen Projekten für die IBA Schlusspräsentation im Sommer 2020.

## ESP Lörrach West



### Konzeptinhalte/Themen

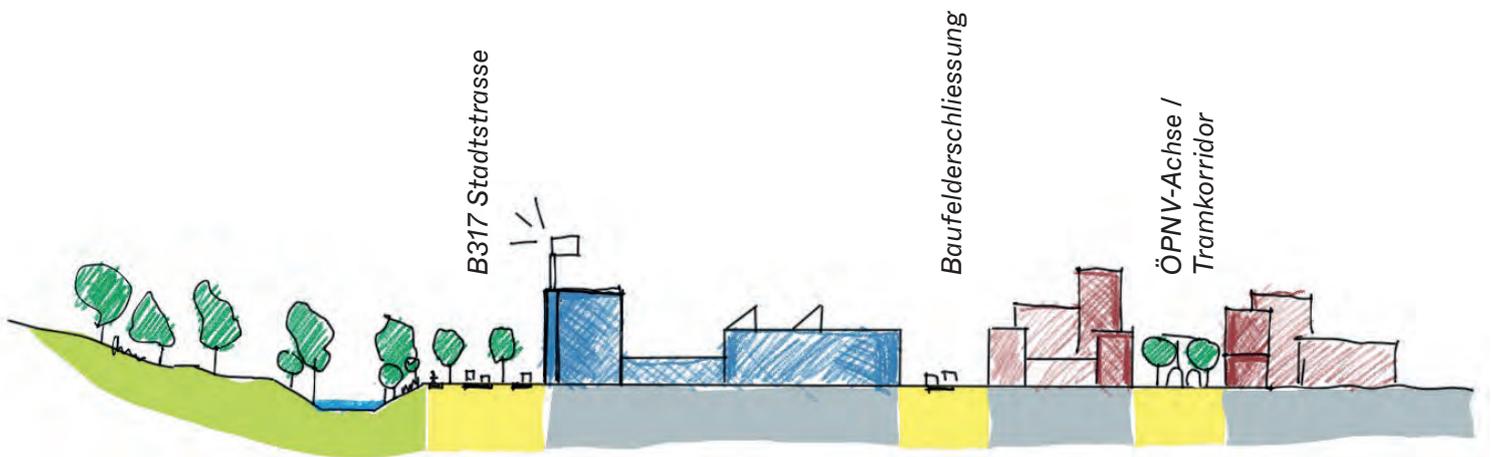
- Umstrukturierung des Gebietes und Erweiterung der Lörracher Innenstadt in Richtung Westen
- Neue strukturierende Längsverbindung durch das Verdichtungs- und Transformationsgebiet; die Längsverbindung nimmt eine starke ÖPNV-Achse und eine übergeordnete Radverbindung auf.
- Feinmaschiges und direktes Fußwegnetz zwischen Bahnhof, Innenstadt und Lörrach West
- Integration und Gestaltung Kanal Neuer Teich
- Städtebauliche Gestaltung und Akzentuierung des Straßenraumes der Bundesstraße (Aufwertung zur Stadtstraße mit Stadtkante und Uferkante, Typologie Corniche/Hang/Steilkante)
- Adressierung an der Bundesstraße durch markante Gewerbebauten mit qualitativ hochwertigen Fassaden zum Straßenraum
- Städtebauliche Akzentuierung der Stadteingänge von der Bundesstraße, Sicherstellung der Knoten entlang der Bundesstraße
- Konzeption der Gewerbeerschließung

### Koordinationsbedarf

- Starke ÖPNV-Achse Lörrach-Klinikum (Langfristige Sicherstellung der Möglichkeit als Tramkorridor)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Stadt Lörrach
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach

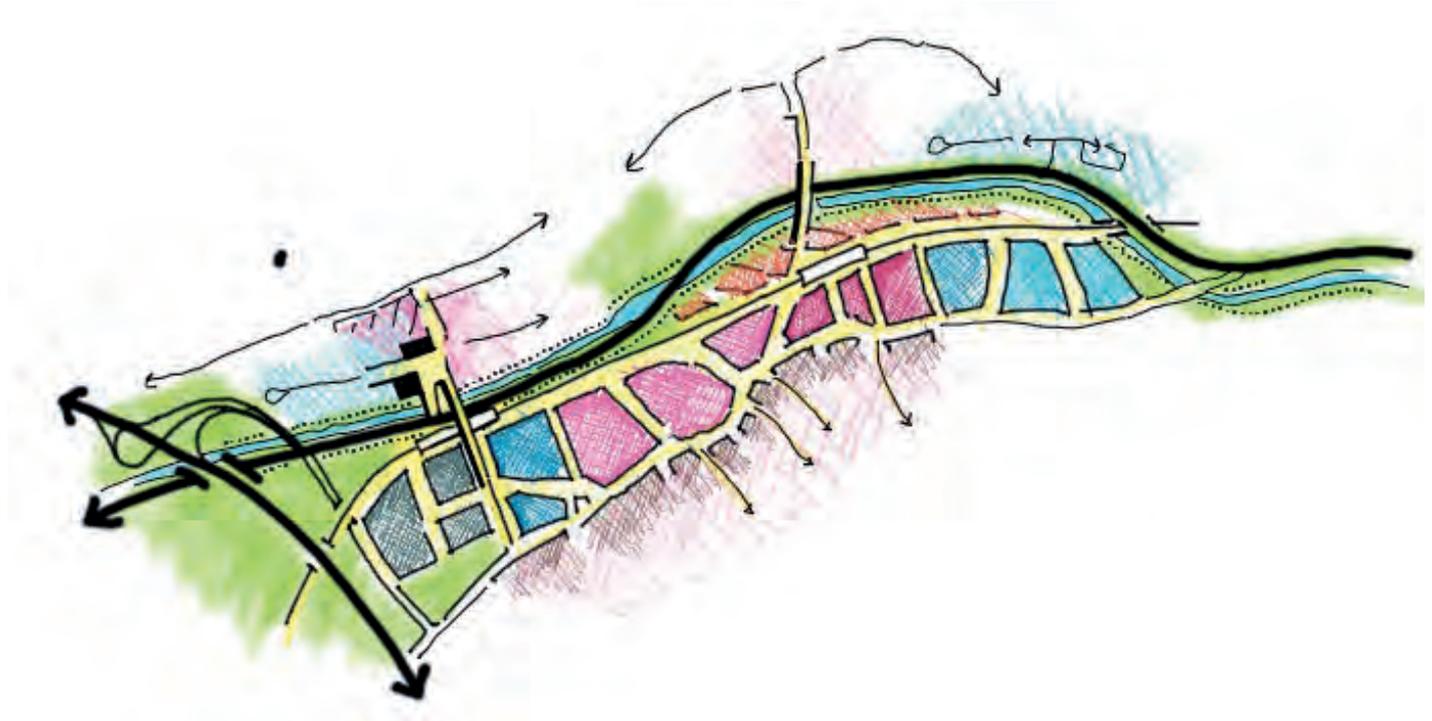
### Handlungsempfehlung

- Städtebauliche Gesamtplanung Lörrach- West in Abstimmung mit der Korridorplanung ÖPNV und Radverbindung (z.B. Kooperatives Testplanungsverfahren)



Dichte Gewerbestrukturen entlang der Hauptachse (Foto VdW)

## ESP Stadtteil Messe–Brombach–Klinikum



### Konzeptinhalte/Themen

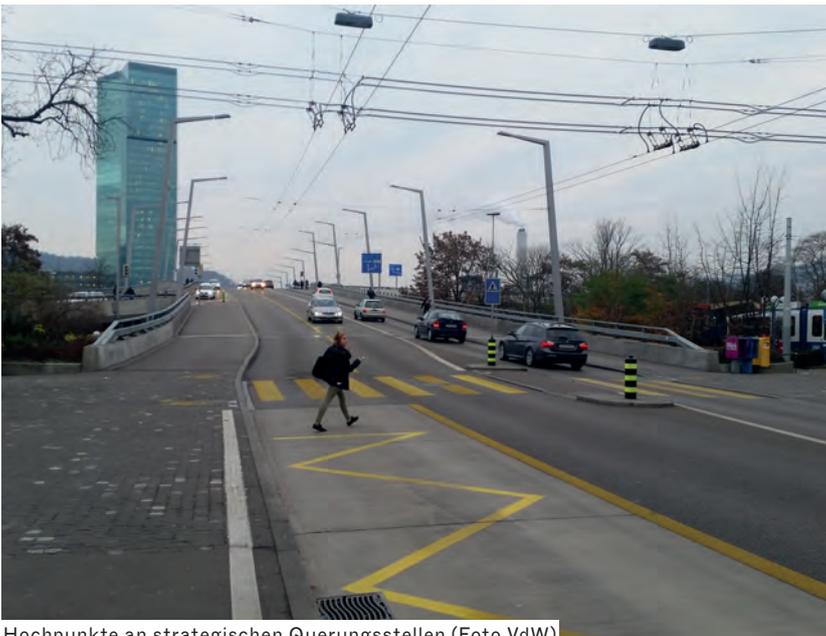
- Städtebauliche Akzentuierung, Erweiterung und Verdichtung des Messe-Standorts
- Park + Ride-Standorte Haagen/Messe und Klinikum
- Städtebauliche Akzentuierung Ortszugang Hauingen von Bundesstraße B317
- Zugang von der Bundesstraße B317; Prüfung Hochhausstandort bei der Brücke Eisenbahnstrasse
- Querverbindungen über B317, Wiese und Bahnlinie zur Vernetzung und Verbindung der unterschiedlichen Ortsteile
- Integrale Planung und Gestaltung der historischen Wegverbindung durch Brombach (Lörracherstraße/Schopfheimerstraße)
- Sicherstellung langfristige Option Tramkorridor Richtung Klinikum
- Integration Kanäle/Zuflüsse zur Wiese
- Radschnellverbindung auf der Lörracherstraße/Schopfheimerstraße und Radverbindung entlang der Wiese
- Ökologische Längsvernetzung Wiese

### Koordinationsbedarf

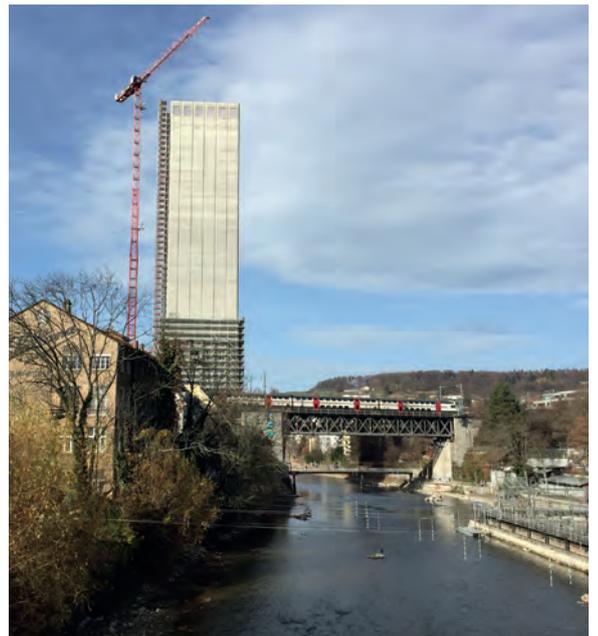
- ÖPNV-Achse/Tramkorridor Lörrach-Klinkum
- Gebietsplanung Klinikum
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Stadt Lörrach
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach
- Maßnahmen B317

### Handlungsempfehlung

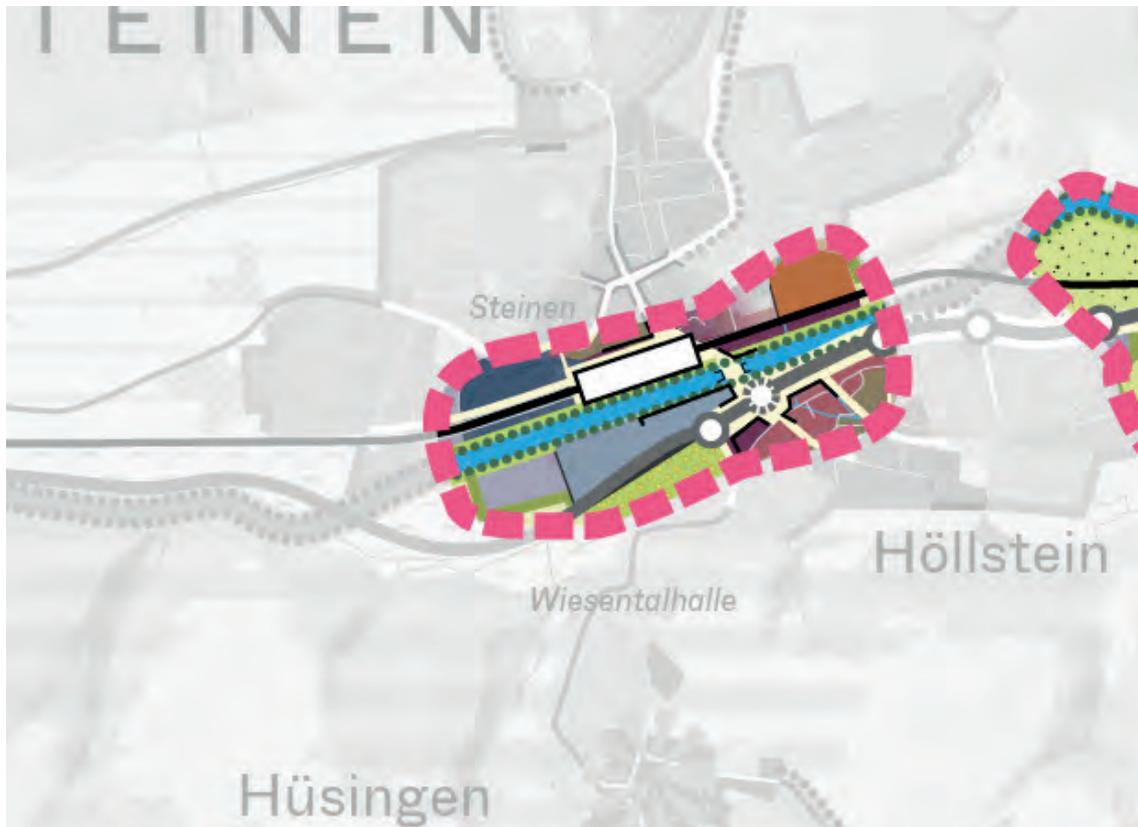
- Städtebauliche Gesamtplanung Haagen/Messe-Brombach in Abstimmung mit der Korridorplanung ÖPNV, Radverbindung, P+R und Gebietsplanung Klinikum (z.B. Kooperatives Testplanungsverfahren)



Hochpunkte an strategischen Querungsstellen (Foto VdW)



## ESP Schnittstelle Steinen–Höllstein



### Konzeptinhalte/Themen

- Engpassbeseitigung Knoten Steinen (heute Kreisverkehr) durch verkehrsplanerische Maßnahmen (z.B. Knotenumbau), Teilabschnitt Höllstein zur Stadtstraße umgestalten (anstatt Untertunnelung)
- Prüfung und Vertiefung Varianten Verkehrslenkung zwischen Steinen, Klinikum und B317 (Ziel-/Quellverkehr von Steinen, Höllstein, Adelhausen), Prüfung Variante Anbindung Steinen (nordseitig von der Bahnlinie) via Klinikum
- Städtebauliche Entwicklung (arbeitsplatzintensiver Gewerbestandort) und Aufwertung der Schnittstelle/Ortseingang Steinen und Höllstein
- Städtebauliche Integration der Verkaufsnutzungen
- Radschnellverbindung entlang der Wiese sicherstellen, Sicherstellung der strategischen Querverbindung für Fuß-/Radverkehr über Wiese/Bahn/B317

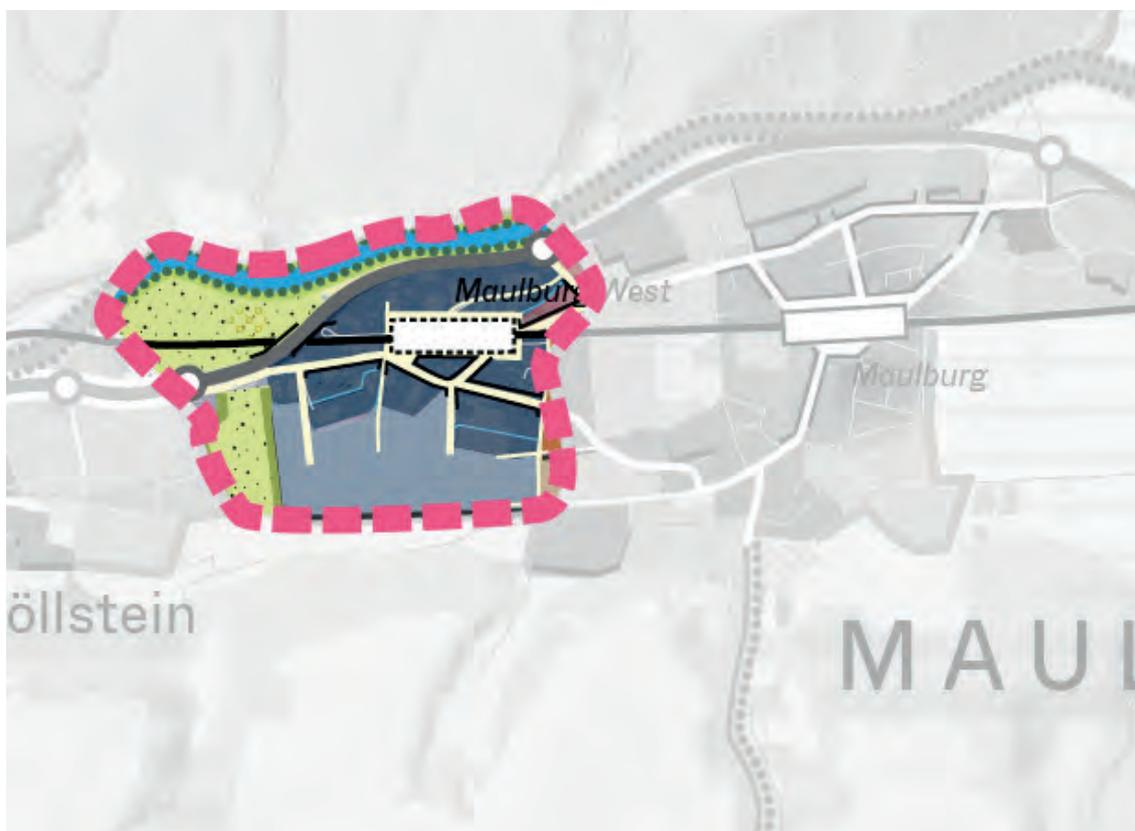
### **Koordinationsbedarf**

- Bundesverkehrswegeplan, Leistungsfähigkeit B317
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach

### **Handlungsempfehlung**

- Verkehrsplanerische Gesamtplanung zwischen Steinen, Höllstein, Klinikum und Anschluss B317 als planerische Ausgangslage
- Städtebauliche Studie über die Verbindung zwischen Höllstein und Steinen (inkl. Anbindung Fuß-/Radverkehr Bahnhof)

## ESP Maulburg West



### Konzeptinhalte/Themen

- Gewerbestandort Maulburg West (Prüfung Gewerbemix in Abstimmung mit Anbindung ÖPNV), Definition und Festlegung Betriebsprofil
- Als langfristige Option Sicherstellung der städtebaulichen Integration einer S-Bahn-Haltestelle inkl. Zugänge/Querungen für Fuss- und Radverkehr
- Landschaftspark zwischen Steinen und Maulburg inkl. Kanal der Feldwuhr
- Vernetzung Gewerbegebiet für Fuß- und Radverkehr Richtung Höllstein und Maulburg
- Integration Kanäle/Zuflüsse zur Wiese
- Radschnellverbindung auf der Lörracherstraße/Schopfheimerstraße und Radverbindung entlang der Wiese
- Ökologische Längsvernetzung Wiese

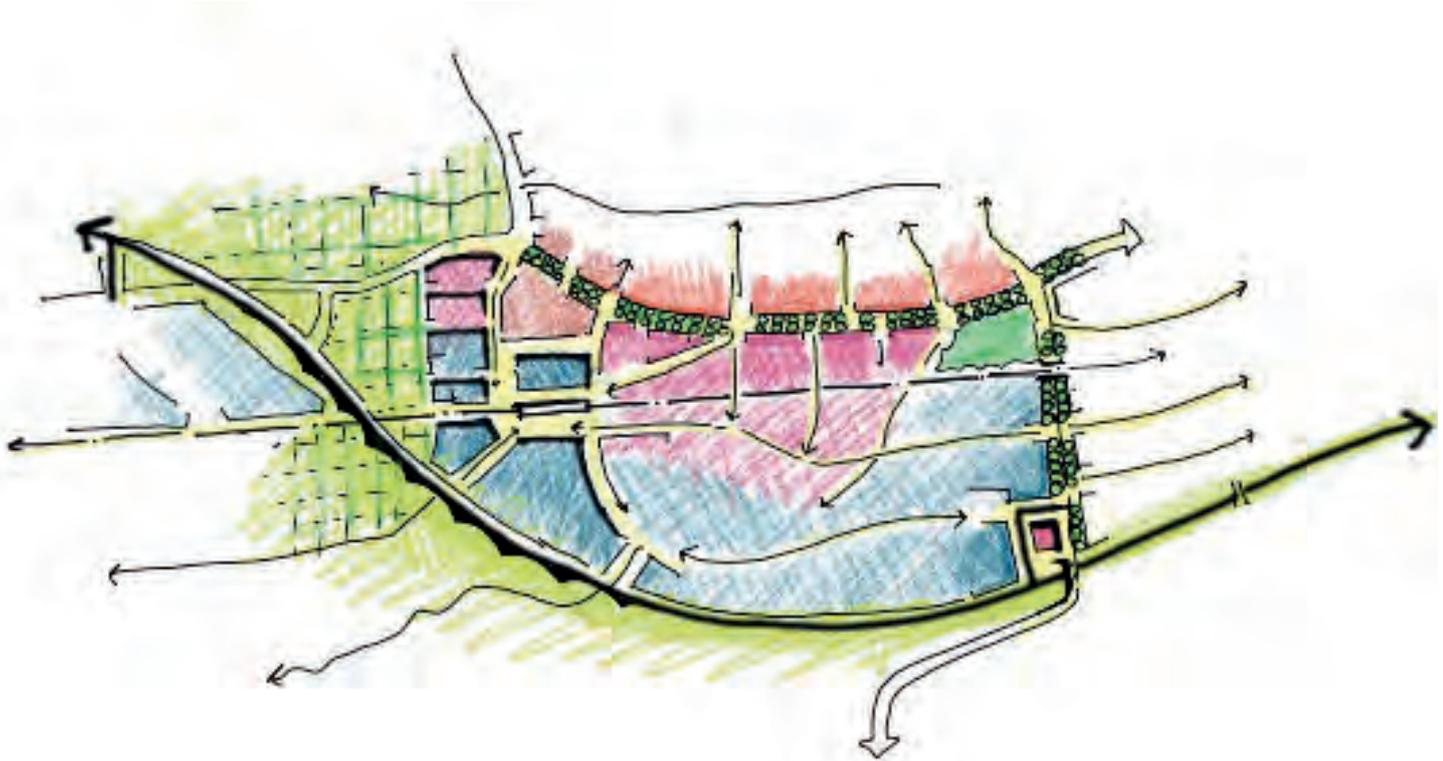
### **Koordinationsbedarf**

- Ausbau des Bahnangebots, Haltestellenplanung
- Gebietsplanung Maulburg West
- Gewerbeschwerpunkt Regionalplan Hochrhein-Bodensee
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach
- Verkehrsplanerische Gesamtplanung Steinen/Höllstein

### **Handlungsempfehlung**

- Definition Nutzungsschwerpunkt Gewerbegebiet in Abstimmung mit/ohne Haltestelle
- Studie Gewährleistung städtebauliche Einbindung einer langfristig möglichen Haltestelle

## ESP Stadtteil Schopfheim West



### Konzeptinhalte/Themen

- Bauliche Entwicklung um die S-Bahn-Station Schopfheim West mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen im direkten Umfeld.
- Sicherung und Gestaltung Bahnhofplatz auf der Bahnhofsüdseite
- P+R Parkplätze auf der Nordseite (Einzugsgebiet Kleines Wiesental) und auf der Südseite (Einzugsgebiet Dinkelberg)
- Definitive Festlegung und qualitative Gestaltung des Siedlungsrandes zur regionalen Grünstäur; Durchlässigkeit unter der Bundesstraße 317 ausbauen (Wegverbindungen, Gewässer, Flora und Fauna)
- Städtebauliche Entwicklung Gündenhäuserstraße; Umnutzung und Verdichtung der Areale entlang des Straßenraumes, Überlagerung von unterschiedlichen Nutzungen (EG mit Gewerbe, Dienstleistung und Versorgung, OG mit Wohnen)
- Umgestaltung Gündenhäuserstraße als städtische Achse. Integration Busverkehr, Radschnellroute und genügend Raum für den Fussverkehr.
- Bauliche Akzentuierung des Ortseinganges von der Bundesstraße zur Verbesserung der Adressierung und Orientierung.

### **Koordinationsbedarf**

- Planung der «Grünen Pause» (Grünzäsur) und Siedlungsränder zusammen mit Maulburg
- Planung Grünzäsur in Abstimmung mit Regionalplan Hochrhein-Bodensee.
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen im Landkreis Lörrach auf Gündenhauserstraße
- Einzelhandelskonzept Stadt Schopfheim

### **Handlungsempfehlung**

- Städtebauliche Gesamtplanung Schopfheim West in Abstimmung mit der Gewerbeentwicklung, Radverbindung, P+R und der Freiraumplanung (z.B. Kooperatives Testplanungsverfahren)
- Konzeptplanung (Gestaltungs- und Nutzungskonzept) für die «Grüne Pause»

# Handlungs- empfehlungen

Ergänzend zu den strategischen Entwicklungsschwerpunkten werden im folgenden Kapitel zusätzliche Empfehlungen pro Teilstrategie zusammengefasst.

## Handlungsempfehlungen Teilstrategie Siedlung

Die Handlungsempfehlungen für die Teilstrategie Siedlung werden wie folgt zusammengefasst:

Zuständig / Ort	Handlungsempfehlung	Abhängigkeit / Koordination
Region Korridor Wiesental Alle Gemeinden und Landkreis	Förderung der regionalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit: Erarbeitung Umsetzungsprogramm RRK Wiesental 2040, Regionale Information, Kommunikation und Mitwirkung	Agglomerationsprogramm Agglo Basel Korridorplanungen Agglo Basel
Alle Gemeinden	Bezeichnung von Siedlungserweiterungsflächen zur Sicherstellung eines breiten Wohnraumangebots Förderung von bezahlbarem, alters- und familiengerechtem Wohnraum (Baurecht, Auflagen)	Landverfügbarkeit Erschließung ÖPNV gewährleisten
Alle Gemeinden	Untersuchung Verdichtungspotenziale in Bahnhofsgebieten und um S-Bahnhaltestellen, Aufzoning prüfen	Wirtschaftlichkeit, Landverfügbarkeit
Alle Gemeinden und Landkreis	Förderung der Baukultur durch Beratung, Öffentlichkeitsarbeit, Einforderung von Wettbewerben bei Arealentwicklungen und Auszeichnung von guten Bauten	
Gemeinde Riehen, Stettenfeld	Das Stettenfeld wird auf der Basis der Nutzungsplanung als durchmischtes, nachhaltiges Modellquartier entwickelt (Städtebauliche Studie).	Koordination mit der Stadt Lörrach
Region Korridor Wiesental Alle Gemeinden und Landkreis	Positionierung und Strukturierung von Arbeitsplatzgebieten	Erschließung, Wirtschaftlichkeit, Landverfügbarkeit

## Handlungsempfehlungen Teilstrategie Verkehr

Die Handlungsempfehlungen für die Teilstrategie Verkehr werden wie folgt zusammengefasst:

<b>Zuständig / Ort</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>	<b>Abhängigkeit / Koordination</b>
Verkehrsbesteller, Bahnnetzbetreiber, Zweckverband Regio-S-Bahn	Wiesentalbahn: Taktverdichtung und Ausbau des Haltestellenangebotes, technische Erneuerung der Barrieren an Querungen zur Reduzierung der Trennwirkung	Alle Gemeinden mit S-Bahnanbindung
Schopfheim, Maulburg, Steinen, Lörrach Zentralklinikum, Lörrach Haagen/Messe	Ausbau bzw. Optimierung Park and Ride	
Alle Gemeinden mit Haltestellen der Wiesentalbahn	Ausbau Bike and Ride anlagen prüfen	
Schopfheim	Für eine Fahrradstation in Schopfheim scheint Potenzial zu bestehen und sollte deshalb eingehend geprüft werden.	
Teils Landkreis, teils Gemeinden gem. Teilstrategie ÖPNV	Taktverdichtung bzw. Ausbau Busnetz	
Ländlicher Raum	Aufbau alternative Bedienformen zur Erschließung kleinerer Ortschaften und zur Bedienung in Randzeiten (z.B. Rufbus, Mitnahmebänke, Bürgerbusse, u.ä.).	

Schopfheim, Bad Säckingen	Überprüfung Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Schopfheim – Bad Säckingen	Untersuchung Land Baden Württemberg
Ländlicher Raum	Aufbau von ergänzenden Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum (z.B. Lieferdienste und Depots sowie Ridesharing-Angebote)	
Alle Gemeinden und Landkreis	Erstellung einer hochwertigen Rad-schnellverbindung in der Talebene.	Land Baden-Württemberg
Alle Gemeinden mit S-Bahnanbindung	Vergrößerung des Einzugsgebietes der S-Bahnstationen durch gezielte Verbesserungen im Rad- und Fußverkehrsnetz	
Schopfheim, Steinen, Maulburg, Lörrach, Brombach, Hauingen, Haagen	Anbindung der Seitentäler mit E-Bikes und Pedelecs optimieren durch fokussierte Verbesserungen der Radverbindungen und verstärkte Kommunikation dieser Routen.	
Alle Gemeinden	Ausschöpfen des Verlagerungspotenziales im Siedlungsgebiet durch Optimierung der kommunalen Fahrradnetze mit starkem Fokus auf neue, sicherheitsaffine Zielgruppen (z.B. Familien mit Kindern etc.).	
Lörrach West, Steinen-Maulburg, Zell i. W.	Hauptverkehrsstraße als Stadtstraße gestalten (Abschnitte B317)	
diverse	Ortsdurchfahrten als wichtige öffentliche Räume in den Gemeinden funktional und gestalterisch aufwerten	

<p>Alle Gemein- den und Land- kreis</p>	<p>Einführung eines Mobilitätsmanage- ments inkl. gezielter Maßnahmen/ Angebote für Areale, die Bevölkerung sowie in Unternehmen.</p>	<p>Wirtschaftsförde- rung SW für Unter- nehmen</p>
<p>Knoten Ha- senloch Anschluss Zentralklini- kum Steinen Steinen Ost / Maulburg West</p>	<p>Punktuelle Engpassbeseitigung an der B317.</p>	<p>Bund / Land Ba- den-Württemberg</p>
<p>Region Korridor Wiesental AggloBasel</p>	<p>Etablierung eines Monitoring &amp; Cont- rolling Systems aus geeigneten In- dikatoren für Verkehr, Siedlung und Landschaft. Überprüfung der Umsetzung von Maß- nahmen Periodische Überprüfung der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen</p>	

## Handlungsempfehlungen Teilstrategie Landschaft

Die Handlungsempfehlungen für die Teilstrategie Landschaft werden wie folgt zusammengefasst:

<b>Zuständig / Ort</b>	<b>Handlungsempfehlung</b>	<b>Abhängigkeit / Koordination</b>
Alle Gemein- den	Konzept Wiese (Gestaltung, Erholung, Ökologie, Artenvielfalt, Revitalisierung, Hochwasserschutz, Infrastruktur, LV)	ESP's Landschaftspark Landwirtschaft
Stadt Lörrach, Gemeinde Steinen	Konzept für Grüne Pause zwischen Lörrach - Steinen	Erschließung Kli- nikum, Siedlungs- rand
Gemeinde Maulburg, Stadt Schopf- heim	Konzept für Landschaftspark zwi- schen Maulburg und Schopfheim	
Stadt Schopf- heim, Gemein- de Hausen	Konzept für Grüne Pause zwischen Schopfheim - Hausen	Erschließung Kli- nikum, Siedlungs- rand
Alle Gemein- den	Erhalt und Entwicklung guter inner- örtlicher Grünraumqualitäten und hochwertiger Siedlungsränder	

## **Anhang 1: Raumkonzept A3**

## Anhang 2: Vorschläge Maßnahmen Busnetz

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im NVP enthaltenen und die zusätzlichen Maßnahmen:

<b>Linie (Nr., Start – Ziel)</b>	<b>Maßnahmen NVP*</b>	<b>Strategie Raumkonzept</b>
3 Riehen – Inzlingen – Lörrach	-	Taktverdichtung in HVZ** (30'-Takt)
8 Lörrach Hünerberg - Obertüllingen	-	Taktverdichtung in HVZ** (30'-Takt)
10 Brombach – Hauin- gen – Brombach – Haagen/Messe – Brombach	-	Taktverdichtung in HVZ** (60'-Takt)
15 Lörrach – Efringen – Bad Bellingen – Schliengen	-	Taktvereinheitlichung: regelmä- ßiger 60'-Takt
16 Weil a.R. – Lörrach – Brombach	-	Verlängerung via Steinen bis Maulburg im 30'-Takt Hinweis: Abgleich mit möglicher Tramverlängerung nötig
7302 Schopfheim – Maul- burg – Rheinfeldern	-	Taktvereinheitlichung: regel- mäßiger 60'-Takt (30'-Takt in HVZ**)
7305.1 Steinen – Hägelberg	-	60'-Takt zusätzlich zu Schüler- kursen

7307 Steinen - Adelshausen – Degerfelden – Rheinfeldern / Wyhlen	-	Taktvereinheitlichung: regelmäßiger 60'-Takt (30'-Takt in HVZ**); Rheinfeldern besser ein-/anbinden
7309 Schopfheim - Rheinfeldern	120'-Takt zusätzlich zu bestehenden Schülerkursen, Schnellkurse in HVZ	60'-Takt (anstatt 120'-Takt)
7310 Schopfheim – Teger nau (kl. Wiesental)	-	60'-Takt zusätzlich zu Schülerkursen
7335 Schopfheim – Wehr – Bad Säckingen	-	Taktvereinheitlichung: regelmäßiger 30'-Takt
9001 Schopfheim – Wiechs	-	Taktverdichtung in HVZ**, Betriebszeiten abends verlängern
Neu «Flugbus»: Lörrach - Haldingen BHF - Wietrag – Grenze – EuroAirport	-	Neue Linie, im 60'-Takt (Betriebszeiten angepasst an Flugzeiten)

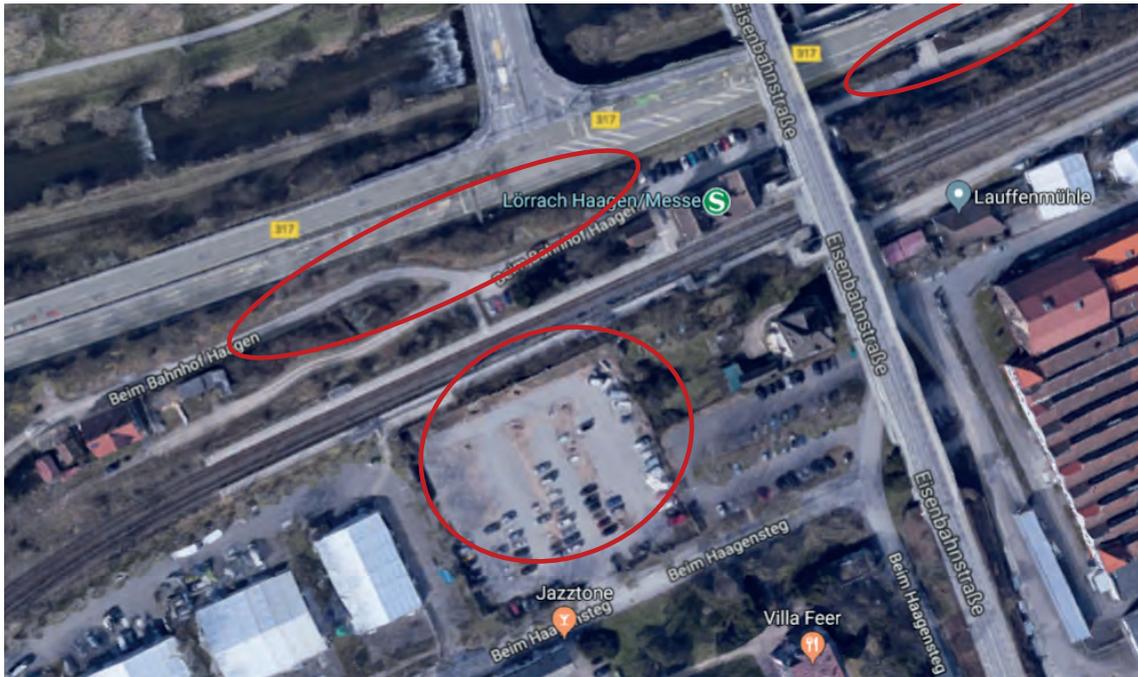
\* Es sind nur die Maßnahmen aufgeführt, die noch nicht umgesetzt sind.

\*\* HVZ = Hauptverkehrszeiten (morgens und abends)

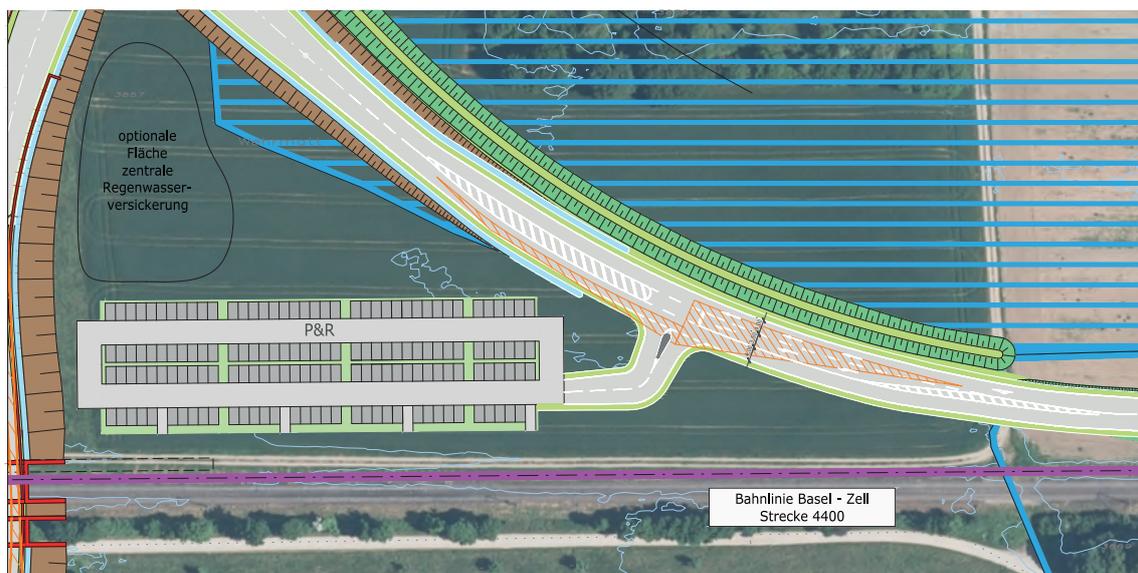
Die übrigen (städtischen und regionalen) Buslinien bedürfen aus heutiger Sicht keine dringenden Anpassungen.

## Anhang 3: Flächenverfügbarkeit P+R

Haagen/Messe: verschiedene potenzielle Flächen für P+R: Verfügbarkeit prüfen und abklären, welche Erschließung optimal ist (via Hasenloch-Knoten und «Beim Bahnhof Haagen» oder via Kreisverkehr Haagen und Eisenbahnstraße)



Lörrach Zentralklinikum: P+R einplanen nördlich der Gleise



Steinen: Erweiterung P+R nördlich der Gleise; ggf. zusätzlich Umgestaltung P+R südlich der Gleise (Schräg- anstatt Längsparkfelder)



Maulburg: Erweiterung P+R westlich der Köchlinstrasse. Im eine neuen Haltestelle Maulburg West ist langfristig auch dort ein P+R möglich



## **Anhang 4: Fotoprotokoll Mitwirkungsveranstaltung**