

# ERGEBNISBERICHT

## **Strategische Beratung zur Optimierung der Stadtbuslinien in den südlichen Stadtteilen der Stadt Lörrach**

im Auftrag der



**Stadtwerke  
Lörrach**

Betriebszweig Verkehr

Ansprechpartner:  
Herr Johannes Schneider  
Luisenstraße 16  
79539 Lörrach  
E-Mail: [johannes.schneider@loerrach.de](mailto:johannes.schneider@loerrach.de)

Köln, 22.04.2021

# **ERGEBNISBERICHT**

## **Strategische Beratung zur Optimierung der Stadtbuslinien in den südlichen Stadtteilen der Stadt Lörrach**

### **INHALT**

<b>1.</b>	<b>EINFÜHRUNG</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>BESTANDSANALYSE</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>STÄRKEN UND SCHWÄCHEN</b>	<b>12</b>
<b>4.</b>	<b>GUTACHTERLICHE WÜRDIGUNG DES SPD-ANTRAGS</b>	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>ÖPNV-POTENTIALE – BAUSTEINKONZEPT</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>ANGEBOTSKONZEPTION FÜR DEN LÖRRACHER SÜDEN</b>	<b>20</b>
<b>7.</b>	<b>EMPFEHLUNG UND FAZIT</b>	<b>29</b>

**Planungsbüro VIA eG**

Marspfortengasse 6  
50667 Köln



## Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. (Raumpl.) Herbert Eidam  
Tel.: 0221 – 789 527 – 27  
Fax: 0221 – 789 527 – 99  
E-Mail: herbert.eidam@VIAKoeln.de  
Internet: www.VIAKoeln.de

## Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (Raumpl.) Herbert Eidam  
David Philipps, M.Sc. Geogr.

in Kooperation mit:

**MOBILE ZEITEN**

Marie-Curie-Straße 1  
26129 Oldenburg



## Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. (Raumpl.) Christoph Marquardt  
Tel: 0441 – 36116-560  
E-Mail: marquardt@mobile-zeiten.net  
Internet: mobile-zeiten.net

## Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (Raumpl.) Christoph Marquardt  
Daniel Jansen

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Haltestellenerreichbarkeit für die Gesamtstadt, alle ÖV-Angebote; Stand November 2020 .....	9
Abbildung 2: Haltestellenerreichbarkeit für die Gesamtstadt, Bus-Angebote; Stand November 2020 .....	10
Abbildung 3: Vorgeschlagene Linienverläufe aus dem SPD- Vorschlag mit Markierung der angedachten Veränderungen .....	15
Abbildung 4: Bausteine für ein optimiertes Stadtbussystem im Lörracher Süden .....	19
Abbildung 5: Linienverlauf Variante 1; Linie 7, Linie 17, Bediengebiet Ortsshuttle Stetten als Ortsbus .....	22
Abbildung 6: Variante 1 – Infografik .....	22
Abbildung 7: Variante 2 – Infografik .....	25
Abbildung 8: Variante 3 – Infografik .....	27

## 1. EINFÜHRUNG

### Hintergrund

Die Kreisstadt Lörrach liegt im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz und ist Teil des trinationalen Eurodistricts Basel, der einen transnationalen Ballungsraum im Südwesten Deutschlands bildet. Zusammen mit der Nachbarstadt Weil am Rhein stellt Lörrach ein Oberzentrum in der Region Hochrhein-Bodensee dar. Geprägt wird die Region durch starke grenzüberschreitende wirtschaftliche, verkehrliche und kulturelle Verflechtungen zu den schweizerischen Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie dem südlichen Teil des französischen Elsasses.

### ÖPNV-System in Lörrach

Das ÖPNV-Angebot der Stadt Lörrach umfasst neben der Regio-S-Bahn, die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, ein umfangreiches Stadtbusangebot bestehend aus drei eigenwirtschaftlichen Linien der SWEG und vier Linien der Stadtwerke Lörrach, die auch von der SWEG betrieben werden. Des Weiteren verbinden Regionalbuslinien das Stadtgebiet mit den umliegenden Kommunen. An mehreren Haltestellen im Stadtgebiet bestehen Verknüpfungen zur Schiene. In seiner Grundstruktur besteht das heutige Busverkehrsangebot seit den 1990er-Jahren. Insbesondere seit Einführung der Regio-S-Bahn nach Weil am Rhein und Basel im Jahre 2003 sind in mehreren Schritten Anpassungen erfolgt und das Angebot attraktiver gestaltet worden.

### Ausgangslage

Die Linie 7 ist die am stärksten nachgefragte Stadtbuslinie im Süden Lörrachs und verbindet die Stadtteile Salzert und Stetten mit der Innenstadt montags bis freitags im Viertelstundentakt. In den südlichen Stadtteilen wurde im Sommer 2016 auf Vorschlag einer Untersuchung von PTV die Buslinie 9 von den Stadtwerken Lörrach als Anbindung des Stadtteils Salzert an den S-Bahn-Haltepunkt in Lörrach-Stetten eingeführt, sodass optimale Umsteigebeziehungen zur Regio-S-Bahn nach Weil am Rhein und Basel bestehen. Im weiteren Verlauf ab Stetten Bf übernimmt die Linie 9 die Erschließung von Stetten Süd anstatt im davorliegenden Betriebskonzept der bisherigen Linie 8.

Durch Überlagerung mit der Linie 7 ergibt sich zwischen der Haltestelle Stetten Hauptstraße und dem Ring in Salzert ein Angebot von bis zu sechs, jedoch nicht aufeinander abgestimmten Fahrten, in der Stunde an Werktagen, wobei die Abfahrtszeiten der Linien 7 und 9 nahe beieinander liegen und sich zum Teil konkurrenzieren.

### Aufgabenstellung

Ziel der Untersuchung ist es, den Stadtbusverkehr des aktuellen Angebotes der Buslinien 7 und 9 in den südlichen Stadtteilen von Lörrach sowie auch das Angebot der Linie 8 (Lörrach - Obertüllingen) zu überprüfen. Hierbei sind Stärken und Schwächen sowie Ineffizienzen der

derzeitigen Struktur herauszuarbeiten. In einer Potenzialanalyse werden Vorschläge zu einer Optimierung des Angebotes erarbeitet.

Die auszuarbeitenden Vorschläge sollen zwar einen für die Fahrgäste optimalen Zielzustand zum Hintergrund haben, die gutachterlich zu empfehlenden Maßnahmen müssen sich jedoch auch an den wirtschaftlichen Möglichkeiten orientieren. Daher ist die ökonomische Betrachtung der zu formulierenden Vorschläge notwendig und erfolgt unter der Maßgabe der zur Verfügung stehenden Daten und Werte. Ziel ist es, den ÖPNV im Lörracher Süden zu optimieren, um so eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung des Stadtbusangebotes in Lörrach zu schaffen und hierdurch mehr Menschen als Fahrgäste für den Umweltverbund zu gewinnen.

**Ziel: Verkehrs-  
wende unterstützen**

Ziel der Optimierung ist es, bessere Voraussetzungen zu schaffen, um vom privaten Pkw-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen und den ÖPNV-Anteil deutlich zu erhöhen. Somit soll ein Beitrag zur Verkehrswende und zum notwendigen Erreichen der Klimaziele des Übereinkommens von Paris (2016) geleistet werden.

Die Untersuchung bezieht ausdrücklich die von der SPD-Gemeinderatsfraktion angestellten umfangreichen Überlegungen zur Optimierung der Stadtbuslinien 7, 8 und 9 mit ein, wie sie im Antrag an den Gemeinderat vom 18.07.2019 formuliert wurden.

## 2. BESTANDSANALYSE

### Bestand

Neben der Regio-S-Bahn, die das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert, besteht der Stadtbusverkehr aus drei eigenwirtschaftlichen Linien der SWEG sowie vier Linien der Stadtwerke Lörrach. Neben den die Stadtgrenzen überschreitenden Regionalbusverkehr werden auf einigen Linien Anruf-Sammel-Taxen und im Stadtteil Brombach eine erfolgreiche Ortsbuslinie betrieben.

Dabei bedient die Regio-S-Bahn sieben Bahnhöfe bzw. Haltepunkte. Dieses Angebot wird durch rund 100 Bushaltestellen (die meisten beidseitig) im Lörracher Stadtgebiet ergänzt.

Am 1. August 2019 wurde das „Ticket4Lö“ eingeführt. Das in bestimmten Vorverkaufsstellen zu erwerbende Ticket bietet für 4 € vier Fahrten mit Bus und S-Bahn im Lörracher Stadtgebiet inkl. aller Ortsteile an (Vierfahrtenticket). Die Fahrt kostet für die Kund:innen somit 1 €, die Stadt bezuschusst dieses Angebot mit 1 € pro Fahrt.

Bei einer repräsentativen Befragung zum Mobilitätsverhalten im Jahr 2016 mit 767 teilnehmenden Haushalten mit insgesamt 1.793 Personen wurde für den ÖPNV ein Modal Split-Anteil von 7,1 % beim Verkehrsaufkommen ermittelt. Dieser verteilt sich in 2,9 % für den Busverkehr, 3,8 % für den Schienennahverkehr und 0,4 % für den Fernverkehr. Die Verkehrsleistung hingegen wird zu 18 % mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt, davon das meiste durch Fernverkehr.<sup>1</sup> Nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ liegt Lörrach damit knapp unter dem Bundes- als auch dem Landesdurchschnitt (8 %), aber über dem Durchschnitt vergleichbarer Mittelstädte (6 %).<sup>2</sup> Für die drei Stadtteile in Lörrach Süd ergeben sich folgende ÖV-Anteile<sup>3</sup>:

- Stetten (o. Salzert): 9 % ÖV
- Salzert: 14 % ÖV
- Tüllingen: 9 % ÖV

### Liniennetz

Folgende Linien sind im Lörracher Süden relevant:

- Linie 7:
  - Lörrach Karl-Herbster-Platz – Busbahnhof – Museum/Burghof/Baumgartnerstraße – Lörrach Röttelnblick/Salzert *und zurück*

<sup>1</sup> Stadt Lörrach. Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung. 2017. S. 14

<sup>2</sup> Ebd. S. 15

<sup>3</sup> Ebd. S. 17

- Linie 8
  - Lörrach Busbahnhof – Obertüllingen *und zurück*
- Linie 9
  - Stetten Süd – Stetten Bahnhof – Lörrach Salzert *und zurück*

**Haltestellenerreichbarkeit  
Bus und S-Bahn**

Eine Haltestellenerreichbarkeitsanalyse von VIA eG/MOBILE ZEITEN für Bus und S-Bahn ergab, dass das südliche Stadtgebiet zum größten Teil gut erschlossen ist. Am äußeren Rand des Streckennetzes gibt es jedoch vereinzelte nicht erschlossene Wohngebiete. Dies betrifft einerseits ein kleines Gebiet am nördlichen „Lettenweg“ (Tüllingen) als auch einen kleinen Bereich um die „Wölblinstraße-Rümminger Straße-Ötlinger Straße“. Am Hanggebiet entlang dem „Steinenweg“ gibt es zwei größere unerschlossene Gebiete, die vom „Talweg“ im Süden bis fast zum „Baselblick“ im Norden reichen, unterbrochen von einem Bereich, der durch die Haltestelle „Steinenweg“ erschlossen ist.

Für die Haltestelleneinzugsbereiche werden Richtwerte<sup>4</sup> zugrunde gelegt, bei deren Anwendung sich eine optimale Erschließung des Stadtgebiets ergibt. Für Mittelzentren gelten folgende Richtwerte für die Haltestellenerreichbarkeit (Luftlinienentfernung):

- 300 - 500 m bei Bus- und Straßenbahn  
(entsprechend 5 – 8,5 Minuten Fußwegzeit unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2)
- 400 - 800 m bei Haltestellen des SPNV  
(entsprechend 7 – 14 Minuten Fußwegzeit unter Berücksichtigung eines Umwegfaktors von 1,2).

Für die Bewertung zugrunde gelegt werden demnach Erreichbarkeitsradien um die jeweiligen Bushaltestellenstandorte von 300 m. Dieser Radius wird in der Regel bei Stadtbusverkehren in Mittelzentren angewendet.

---

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

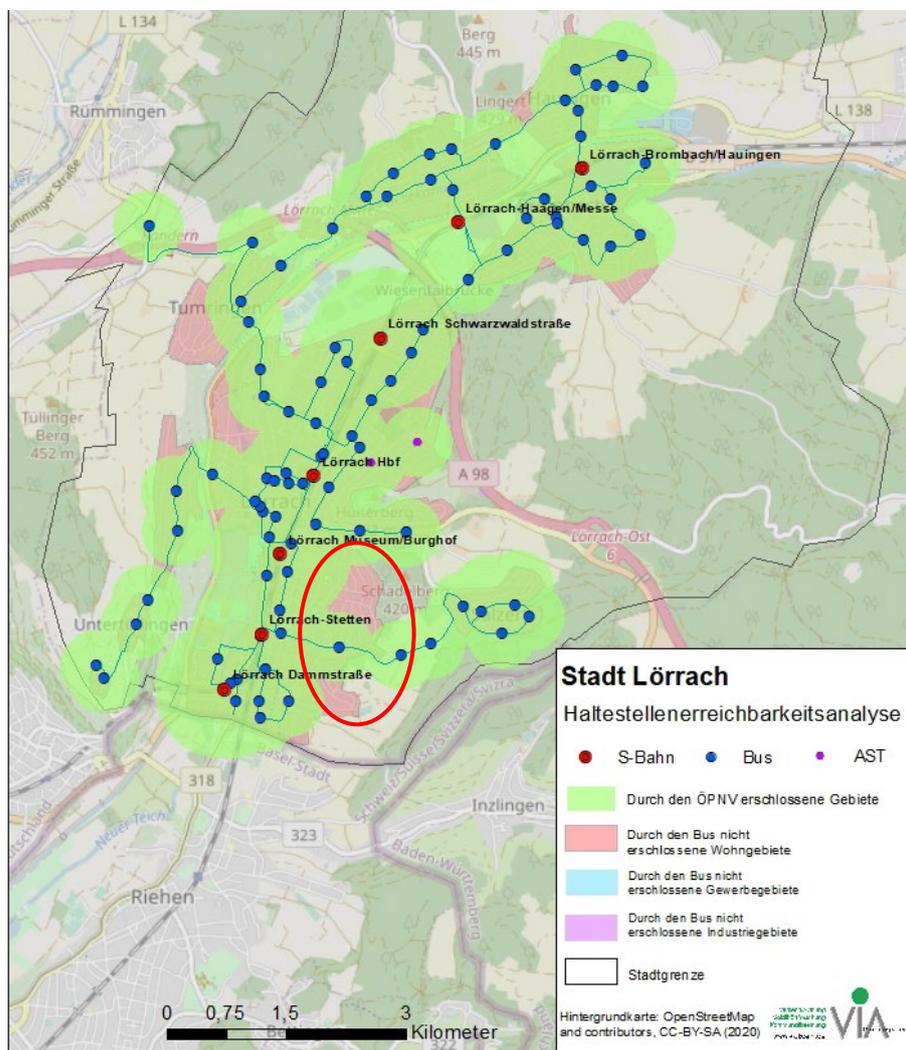


Abbildung 1: Haltestellenerreichbarkeit für die Gesamtstadt, alle ÖV-Angebote; Stand November 2020 (Quelle: VIA eG/MOBILE ZEITEN)

**Haltestellenerreichbarkeit  
 Bus**

Bei einer Fokussierung der Analyse auf den Bereich Bus werden diese Lücken deutlicher. Auffällig ist darüber hinaus eine Angebotslücke entlang der Wiesentalstraße. Das Gewerbe- und Industriegebiet im Bereich zwischen „Käppelerstraße/Weiler Str.“ bis „Imbachweg“ weist ebenfalls Erschließungsdefizite auf.

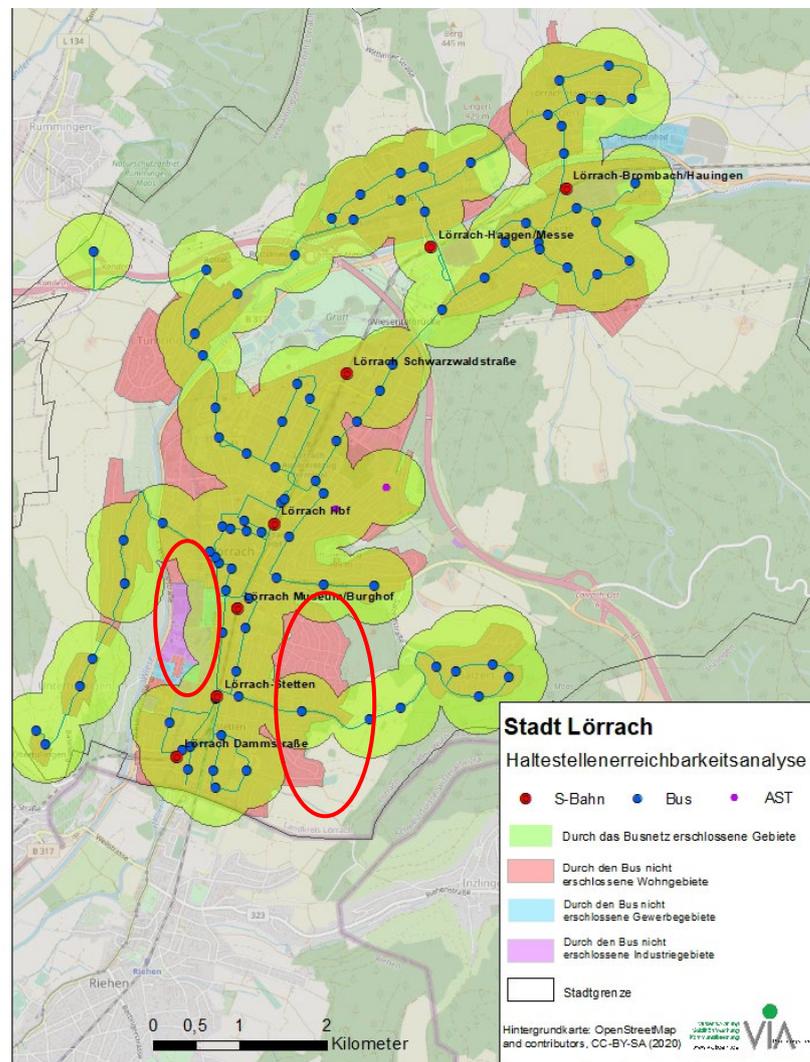


Abbildung 2: Haltestellenerreichbarkeit für die Gesamtstadt, Bus-Angebote; Stand November 2020 (Quelle: VIA eG/MOBILE ZEITEN)

### Fahrgastbelastung

Im Stadtbusnetz ist die Fahrgastbelastung divergent mit einem deutlichen Nord-Süd-Gefälle. Die Streckenabschnitte mit der höchsten Belastung liegen in der Innenstadt und der Linie 7 nach Salzert, schwächere Linienäste liegen im Stadtteil Tüllingen und in Stetten-Süd. Die Hauptziele der Stadtbusnutzer:innen befinden sich ebenfalls in der Innenstadt. Besonders deutlich wird diese Orientierung bei der Untersuchung zu den Fahrgästen aus Salzert.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> PTV. Busnetzplanung für die Stadt Lörrach. 2017

**Umgesetzte Maßnahmen aus dem PTV-Gutachten 2017**

Entsprechend der Handlungsempfehlungen des PTV-Gutachtens 2017 wurde die Linie 8 nach Hünerberg/DHBW statt nach Stetten Süd im 60-Min-Takt verlängert.

Die Bedienung Hünerberg/DHBW (zzgl. Wölblin) wurde wegen mangelnder Nachfrage später wieder auf AST-Verkehr umgestellt. Hingegen wurde die Linie 8 nach Obertüllingen auf einen 30-min-Takt nachverdichtet. Eine nennenswerte Nachfragesteigerung blieb nach Auskunft der Stadtwerke allerdings aus; zumal Tüllingen der Stadtteil mit der niedrigsten Einwohnerzahl ist.

Die Linie 9 sollte Salzert besser an die Regio-S-Bahn anbinden. Im weiteren Verlauf ab Stetten Bf übernahm sie im 30-Minuten-Takt die Erschließung von Stetten Süd, ohne eine wesentliche Fahrgastnachfrage zu generieren. Um der schwachen Nachfrage der Linie 9 entgegenzusteuern, wurde daher zum 13.12.2020 *ad hoc* ein Interimskonzept durchgeführt. Der Linienvverlauf der 9 wurde auf die Bereiche Stetten Grenze, Neumatt und Gewerbegebiet Weiler Str. ausgedehnt, um so eine Direktverbindung einerseits zwischen Salzert und Stetten Süd zum Einkaufsschwerpunkt Weiler Str. herzustellen sowie weiterhin auch Einkaufstouristen aus der Schweiz eine direkte Fahrtmöglichkeit von der Weiler Str. zur Zollstelle Stetten/Riehen Grenze zu bieten. Der Halbstundentakt auf dem Ast Stetten Bf – Salzert wurde umlaufbedingt aufgegeben sowie mehrere Schleifenfahrten eingeplant. Samstagabends und an Sonn- und Feiertagen verkehrt ebenfalls abends ein AST. Sonn- und feiertags ist kein Busverkehr. Die augenscheinliche Nachfrage hat sich noch nicht erhöht, jedoch machen die Pandemieeffekte eine Messung nicht repräsentativ. Dennoch wird aus der gutachterlichen Erfahrung davon ausgegangen, dass aufgrund der systembedingten Unübersichtlichkeit des Fahrplans und der zum Teil langen Reisezeiten keine erhebliche Fahrgaststeigerung auch unter Normalbedingungen zu erwarten ist.

### 3. STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

#### Innenstadt

Die Linienführung und Haltestellenanordnung im Bereich der Innenstadt fällt zuerst durch eine mangelnde Übersicht zumindest für Ortsfremde auf. Dies betrifft vor allem die für Neu- und Gelegenheitskunden schwierig zu erfassende Linienführung der Linie 8 im Bereich „Weinbrennerstraße“. Hinzu kommt die generell wechselnde Linienführung der Linie 8.

Dennoch zeichnet sich die Innenstadt durch eine sehr gute Erschließung aus. Auch wenn es eine polarisierende Diskussion zur Linienführung der Stadtbusverkehre gibt, in der eine Aufhebung der Busdurchfahrt in der „Grabenstraße“ gewünscht wird, wird dies als eher nachteilig angesehen. Dabei ist auch der schon erfolgte barrierefreie Ausbau zu berücksichtigen. Zudem zeichnet sich die „Grabenstraße“ durch eine hochwertige und verträgliche Gestaltung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes aus. Es wird empfohlen, dass die derzeitige Innenstadtführung der Stadtbusse beibehalten wird, zumal der bauliche Zustand der meisten Straßen als gut einzustufen ist. Daher ist es angeraten, den eingeschlagenen Weg konsequent weiter zu gehen und die integrierte Planung von Stadtbus und Nahmobilitätsformen weiter zu betreiben.

Insbesondere in der Basler Straße konnte durch Umgestaltungsmaßnahmen zu einer Trasse des Umweltverbundes eine sehr hohe städtebauliche Qualität erzielt werden.

#### Bf Stetten

Die Anbindung des Bahnhofs Stetten ist verbesserungswürdig. Bedingt durch die Lage der Haltestellen bestehen teilweise lange Wege zum SPNV und erschweren die Bus-/Schiene-Verknüpfung. Auffällig ist zudem das Fehlen einer Haltestelle in der „Zeppelinstraße“<sup>6</sup>, obgleich diese in den Fahrplänen aufgeführt wird.

Die Lage der Haltestellenstandorte am Bf Stetten ist unbefriedigend und führt zu einer unübersichtlichen Linienführung. Somit bestehen beim Umstieg von den Linien 7 und 9 (aus Richtung Salzert) zur Regio-S-Bahn am Bf Stetten weite und nicht barrierefreie Wege. Verstärkt wird diese Situation von der Führung der Linie 9, die richtungsweise aufgrund verkehrlicher Zwangspunkte einen Umweg über die „Obere Riehenstraße“ nehmen muss sowie durch das Fehlen der Haltestellenposition in der „Zeppelinstraße“<sup>7</sup>. Die Realisierung dieser ursprünglich geplanten Haltestelle ist daher dringend angebracht, auch wenn bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Es wird daher empfohlen, nochmals

---

<sup>6</sup> Haltestelle „Stetten Bf/Zepelinstraße“ ist mittlerweile in der Stettener Hauptstraße in Höhe der Hausnummer 3 in Fahrtrichtung Westen eingerichtet.

<sup>7</sup> s.o.

zu prüfen, welche Vorkehrungen möglich sind, um diese Haltestellenlage bereits vor den geplanten Veränderungen durch den S-Bahn-Ausbau möglich zu machen.

Von Salzert aus besteht ein dichtes Angebot von bis zu 6, im aktuellen Fahrplankonzept 5 Verbindungen pro Stunde, da die Linie 9 den 15-Min-Takt der Linie 7 überlagert. Es herrscht hierbei abschnittsweise immer noch ein Überangebot vor.

Der anstehende S-Bahn-Ausbau sollte insbesondere im Bereich Stetten die Möglichkeiten eröffnen, die Bahn-Bus-Verknüpfung nachhaltig zu verbessern und die Verkehrsbeziehungen und Streckenführungen der Stadtbusse zu optimieren. In Zukunft soll Stetten Bf neben Hbf/ZOB und Brombach sowie der S-Bahnhaltepunkt am Zentralklinikum zu einem von vier zentralen Verknüpfungspunkte entwickelt und als Mobilitätsdrehscheibe zur Vernetzung der Mobilitätsangebote ausgebaut werden.

#### **Salzert/Stetten Süd**

In Stetten Süd existiert ein eher geringes ÖPNV-Potenzial. Trotz hoher Bebauungsdichte gehen die Bewohner:innen größtenteils zu Fuß oder fahren mit dem Rad zum S-Bahn-Haltepunkt. Das einzig nennenswerte Potenzial bietet die Waldorf-Schule. Der Schülerverkehr in Lörrach ist bislang weitgehend in den allgemeinen Linienverkehr integriert und müsste bei einer Veränderung des Bedienungskonzepts gesondert behandelt werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die fehlende Direktverbindung von Salzert zum Nahversorgungsgebiet „Weiler Str.“ sowie den Schulstandorten Freie Evangelische Schule (FES) und Neumattschule. Hier bietet sich eine Verbindung im Bereich, „Weiler Straße“ und „Käppelstraße“ / „Op der Gaß“ an – wie es auch der SPD-Vorschlag vorsieht – um den Bürger:innen eine Verbindung zur Nahversorgung, zum Gewerbegebiet und zur Schule zu bieten.

Nachfolgende Übersicht zeigt eine Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen des derzeitigen Buskonzepts für den Lörracher Süden und der generellen Systemmerkmale des Stadtbusangebots.

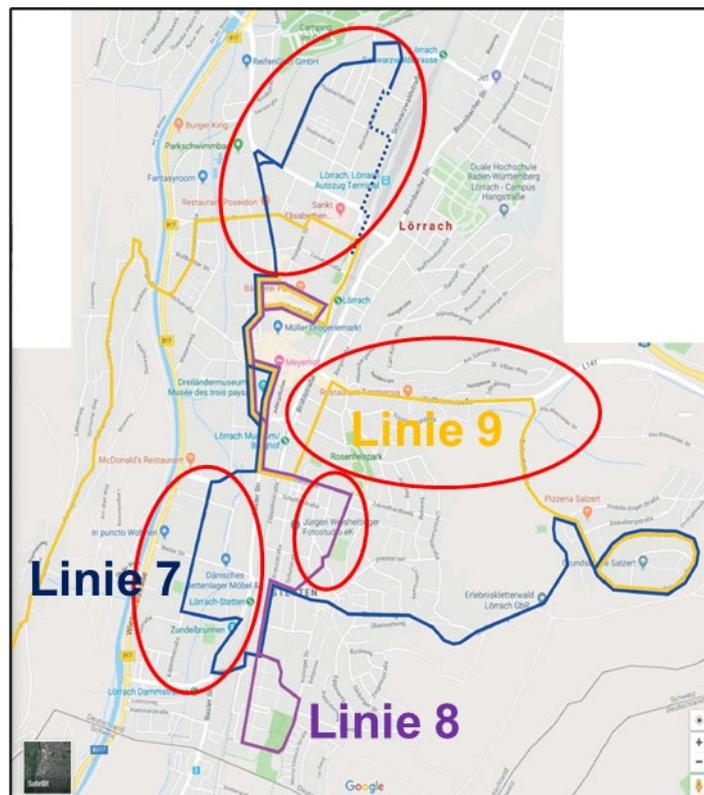
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Angebotsorientiertes und flächendeckendes Stadtbusnetz</b> im 15/30-Min-Grundtakt, harmonisiert mit Regio-S-Bahn-Takt und AST-Ergänzung</li> <li>• Gute <b>Feinerschließung</b> des zentralen Bereichs</li> <li>• Sehr gute Ansätze von <b>Umweltverbundachsen</b> in der Kernstadt (Grabenstr., Basler Str.)</li> <li>• Sehr hohes Leistungsvolumen zur <b>Anbindung der südlichen Stadtteile</b></li> <li>• Solide <b>Fahrzeugqualität</b></li> <li>• Attraktives <b>Ticket4Lö</b></li> <li>• Standardgemäße <b>Fahrgastinformation</b> und <b>Fahrzeugeinsatz</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrplankonzept der <b>Linie 9</b> wird nicht akzeptiert &gt; <b>Überangebot</b></li> <li>• Anbindung <b>Stetten Süd kaum nachgefragt</b></li> <li>• <b>Verbindungs-mängel im Lörracher Süden:</b> Anbindung Gewerbegebiet / Einkaufsbereich Anbindung FES, Neumatt-Schule aus Ri. Salzert</li> <li>• <b>Erschließungs-mängel</b> am nord- und südöstlichen Siedlungsrand Stetten abseits der Hauptstraße</li> <li>• <b>Mangelhafte räumliche Verknüpfung</b> durch schwierige verkehrstechnische Situation Bus/Regio-S-Bahn am Bf Stetten</li> <li>• <b>Infrastrukturelle Verknüpfung Bus/Regio-S-Bahn generell ausbaufähig</b></li> <li>• <b>Erscheinungsbild des Stadtbusses</b> erscheint ein wenig „in die Jahre gekommen“ zu sein (Haltestellen, Erscheinungsbild des ÖPNV-Systems insgesamt)</li> </ul>

*Tabelle 1: Stärken und Schwächen im Stadtbussystem mit räumlichem Schwerpunkt im Lörracher Süden*

## 4. GUTACHTERLICHE WÜRDIGUNG DES SPD-ANTRAGS

### SPD-Antrag

Am 23.05 2019 stellte die SPD-Fraktion im Gemeinderat einen Antrag zur Optimierung der Stadtbuslinien 7, 8 und 9. Um die Nachfrage bedarfsgerechter zu gestalten, wurden die im Folgenden beschriebenen Modifikationen des Liniennetzes zur politischen Diskussion gestellt.



○ Veränderungen

Abbildung 3: Vorgeschlagene Linienverläufe aus dem SPD-Vorschlag mit Markierung der angedachten Veränderungen

Die Linienführungen lassen sich wie folgt wiedergeben:

### Anderungsvorschläge

#### Linie 7 (2 Busse):

- Im 30-Min- statt 15-Min-Takt
- Neue Führung über die Einkaufsmärkte in der Weiler Straße statt über Kreuzstraße sowie FES und Neumattschule
- Keine direkte Bedienung einer S-Bahn-Haltestelle im Zentrum

**Linie 8 (1 Bus):**

- 30-Min-Takt
- Neue Linienführung über Stettengasse
- Direkte und kurze Anbindung von Stetten Süd an die Innenstadt

**Linie 9 (2 Busse):**

- 30-Min-Takt
- Neu über Wallbrunnstr. (Nordanbindung Salzert)
- Wegfall Anbindung Stetten Süd
- Übernahme Linienweg der heutigen Linie 8 nach Ober-  
tüllingen
- Festbedienung Wölblin-Quartier

Für diese Varianten ist kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf im Vergleich zum Status Quo nötig. Festzustellen ist, dass die Linie 7 und 9 eine gute Umlaufverknüpfung aufweisen.

**Bewertung Linie 7**

Die angedachte direkte Anbindung der Fachmärkte in der Weiler Straße und der Neumatt-Schule/FES aus Richtung Salzert wird als sehr sinnvoll angesehen. Die neue Linienführung über die Tumringer Straße zum Karl-Herbster-Platz stellt eine Umwegfahrt dar. Auffällig ist, dass es im gesamten Linienverlauf keine direkte Verknüpfung mit einer S-Bahn-Haltestelle gibt. Trotz der hohen Nachfrage auf der Hauptstraße und im Steinenweg wird das Angebot auf einen 30-Min-Takt reduziert.

**Bewertung Linie 8**

Durch den neuen Streckenverlauf werden Erschließungslücken in Stetten teilweise gefüllt, jedoch werden die Schulen und das Hallenbad über die Haltestellen Goethestraße und Niederfeldplatz/Schillerplatz bereits ausreichend erschlossen. Statt über den S-Bahn-Haltestopp Stetten wird Stetten Süd über den S-Bahnhalt Museum/Burghof angebunden. Dabei ergibt sich eine ungünstige Umsteigesituation zwischen den Haltestellen Museum bzw. Schillerstraße und dem S-Bahnhalt mit einem ca. 200m langen Fußweg. Da durch diese Linienführung nur ein geringes Potenzial erschlossen werden kann, hätte diese aus gutachterlicher Sicht eine geringere Nachfrage zur Folge.

**Bewertung Linie 9**

Durch die Nordanbindung von Salzert würde ein Überangebot auf der Wallbrunnstraße zu den Linien 7304 und 3 aufgebaut, auch wenn die straßenräumliche Anbindung eine solche Linienführung nahelegt. Somit ergäbe sich die Gefahr von unproduktiven Parallelfahrten. Statt einer direkten Verbindung über die Wallbrunnstraße zur Innenstadt

wird ein Umweg über Kreuzstraße und Kirchstraße vorgeschlagen. Die Fahrt über Wöblinstraße und Ötlinger Straße in beiden Richtungen wird als problematisch aufgrund der Verschlechterung der Fahrtdauer von Obertüllingen aus angesehen.

#### Fazit

Der SPD-Antrag setzt sich intensiv und fachkundig mit der Planungsaufgabe, das südliche Stadtgebiet besser zu erschließen und in das übrige Stadtbusnetz zu integrieren, auseinander. Daher wurden folgende Elemente dieser Konzeption in die Planungsüberlegungen dieser Studie übernommen:

- Der grundsätzliche integrierte *Planungsansatz des Baustein-konzepts* (Abbildung 4) ist dem SPD-Ansatz ähnlich. Ebenso wird der dringende Handlungsbedarf zur *Veränderung des Leistungsangebots der Linie 9* gesehen.
- Die *Konzeption der Linie 7* im SPD-Konzept hat die Planung der Linie 17 (Variante 1) angeregt, d. h. die Anbindung des Gewerbegebiets und der Schulen Neumatt aus Richtung Salzert wurde übernommen.
- Ebenso wurde wie im SPD-Konzept versucht, *Erschließungslücken in Stetten* umfassender zu behandeln, jedoch bevorzugen wir ein Ortsshuttle Stetten als flexibles Angebot oder Ortsbus gegenüber einer Buslinienführung durch die potenzielschwächere Stettengasse.
- Aufgrund der entstehenden Parallelverkehre mit dem Regionalbus und der Linie 3 sowie wegen der nicht direkt möglichen Führung in die Innenstadt wird auf die zunächst interessant *erscheinende Nordanbindung* von Salzert verzichtet und stattdessen der bestehende Korridor neu organisiert.

Insgesamt kann der SPD-Vorschlag als solide Planungsgrundlage bezeichnet werden, deren wertvolle Anregungen teils in die vorliegenden Planungen eingegangen sind.

## 5. ÖPNV-POTENTIALE – BAUSTEINKONZEPT

### Potenziale aktivieren

Um zusätzliches Stadtbus-Potenzial zu aktivieren, braucht es genaueres Wissen zu den Zielgruppen im Lörracher Süden. Da die Linie 9 lediglich ein ergänzendes Angebot zu sein scheint ohne den erwarteten Nachfrageschub auszulösen, sollte das Nachfrageverhalten der Basel-Pendler:innen aus Salzert genauer untersucht und ggf. auch weitere Zielgruppen identifiziert werden, die einen Betrieb tragfähig machen.

Relevante zusätzliche Zielgruppen wären z.B. Kund:innen des Einkaufsbereichs im Gewerbegebiet sowie Beschäftigte aus Salzert und Stetten Süd, die kein adäquates Angebot hatten. Die neue, wenn auch unübersichtliche, Linienführung der Linie 9 ab Dezember 2020 kann diesbezüglich erst später bewertet werden. Hier wird diese Zielgruppe jedoch erstmals angesprochen.

Darüber hinaus dürfen die Belange der Schüler der FES und der Neumattschule als weitere Zielgruppe angesehen werden.

Generell gilt, dass eine neue Stadtbuslinie ins Gewerbegebiet dann am besten funktioniert, wenn sie noch weitere attraktive Ziele erschließt. Dies ist in einer Stadtstruktur wie Lörrach als kompakte Stadt mit starkem Zentrum am ehesten die Kernstadt. Über eine solche Verknüpfungskette kann so ein hoher Besetzungsgrad sowie eine bessere Wirtschaftlichkeit erzielt werden. Dabei erscheint es sinnvoll, sich auf ein Baukastenkonzept festzulegen, das auf die jeweiligen Bedürfnisse der Ortsbevölkerung zugeschnitten ist.

### Baukastenkonzept

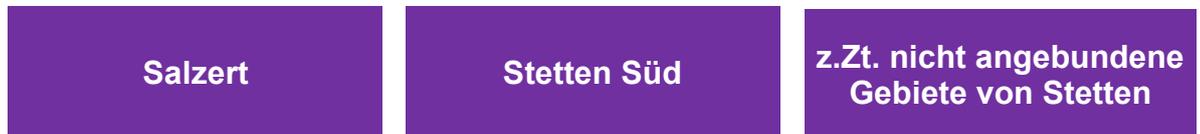
Ein solches Baukastenkonzept umfasst verschiedene Elemente: den Raumbezug, den individuellen Anforderungen und dem zugehörigen planerischen Handlungsansatz. Neben einer überarbeiteten erweiterbaren Linienkonzeption beinhaltet es funktionale und nutzerfreundliche Verknüpfungspunkte (z. B. Mobilitätsstationen) als auch den Abbau von vorhandenem Überangebot sowie die Prüfung eines erweiterten Einsatzes von flexibleren Bedienungsformen.

### Planungsprinzip

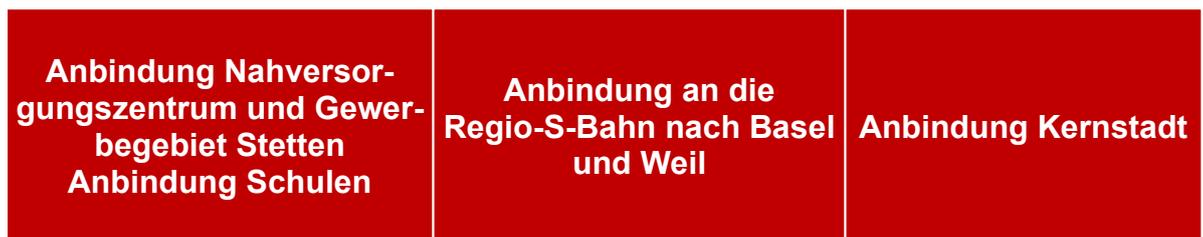
Das übergeordnete Planungsprinzip ist das mehrstufig differenzierte Bedienungsmodell.

In diesem Rahmen wurden verschiedene Modellvarianten entwickelt, um das Stadtbusangebot im Untersuchungsgebiet zu optimieren. Hierbei wurden eigene Vorschläge erarbeitet, wichtige Elemente aus dem bestehenden Stadtbussystem übernommen und gute Ansätze aus dem vorliegenden SPD-Vorschlägen integriert. Die nachfolgend vorgeschlagenen Varianten erfüllen die Handlungsansätze des Baukastenkonzepts.

### ***Raumbezug***



### ***Anforderung***



### ***Handlungsansätze***

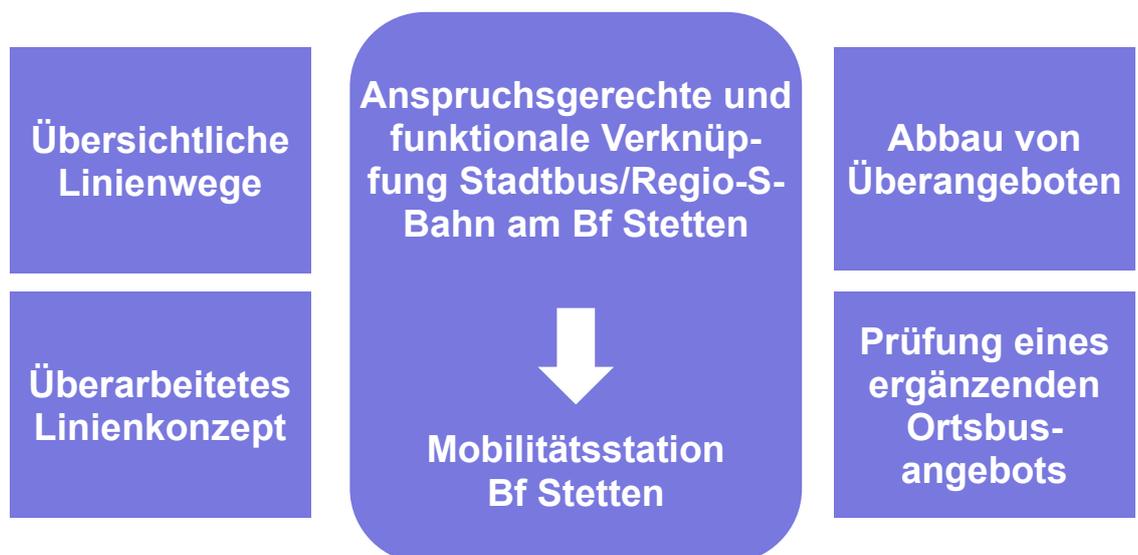


Abbildung 4: Bausteine für ein optimiertes Stadtbussystem im Lörracher Süden

## 6. ANGEBOTSKONZEPTION FÜR DEN LÖRRACHER SÜDEN

Im Folgenden werden drei Varianten dargestellt und diskutiert, die die beschriebenen Mängel im derzeitigen Bedienungskonzept beseitigen können. Diese werden mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen beschrieben, um in einem abschließenden Schritt eine gutachterliche Empfehlung zu formulieren, auf der sie weitere umsetzungsorientierte Planung aufbauen sollte.

### Südkonzept Variante 1:

### Varianten- beschreibung

Die wichtigste Änderung in Variante 1 ist eine Aufspaltung der heutigen Linie 7 in die Linien 7 und 17. Die Linie 7 verkehrt unverändert wie heute auf dem Linienvverlauf Salzert – Goetheplatz – Lörrach Museum – Hbf/ZOB – Karl-Herbster-Platz. Die neue Linie 17 verkehrt von Salzert kommend wie die Linie 7 bis Stetten Hauptstraße, sodass sich auf diesem Liniensegment ein Viertelstundentakt montags bis freitags und ein Halbstundentakt an Samstagen ergibt. Ab hier trennen sich die Linienvverläufe und die Linie 17 führt über Stetten Bf mit der Haltestelle „Zeppelinstraße“ (derzeitig provisorische Haltestelle) weiter in Richtung Innenstadt über den Bahnübergang „Stetten Hauptstraße“ geradeaus in die Weiler Str., dann über die Weiler Str. und die Straße „Op der Gaß“, wo eine Erschließung des Einkaufsschwerpunktes an der Weiler Straße erfolgt. Vom Gewerbegebiet aus verkehrt die Linie 17 über die Haltestelle „Schillerstr.“ zum Museum/Burghof in die Innenstadt. Dort verkehrt sie von der Haltestelle „Grabenstraße“ direkt zur Haltestelle „Hebelpark“ und wird ab hier über die Innenstadtführung zurück wie in auf der Hinfahrt über den Einkaufsschwerpunkt Weiler Str. und die Haltestelle „Stetten Bf“ (Halteposition direkt an der Bahnsteigseite) zurück nach Salzert Röttelnblick geführt.

Die Nichtanbindung von Lörrach Hbf/ZOB wird als unkritisch angesehen, da einerseits die Linie 17 schon in Stetten Bf mit der Regio-S-Bahn verknüpft ist sowie weiterhin über die Linie 7 eine halbstündliche Anbindung von Salzert an den Hbf/ZOB gewährleistet ist. Des Weiteren beträgt der Weg von der innerstädtischen Haltestelle „Hebelpark“ bis zum Hauptbahnhof nur ca. 100 m.

Eine Konkurrenzierung der bestehenden Linien 6/16 durch die Linie 17 besteht nicht, da diese Linien andere Aufgaben übernehmen, unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und nur abschnittsweise (Innenstadt bis Haltestelle „Schillerstraße“) den gleichen Verlauf haben. Das Angebot der Linie 7 (15-Min-Takt) im Bestand wird in dem vorgeschlagenen Konzept somit auf zwei Äste aufgeteilt, die jeweils im 30-Min-Takt bedient werden. Auf den gemeinsam von den Linien 7 und 17

bedienten Abschnitten zwischen Haltestelle „Schillerstraße“ in die Innenstadt sowie zwischen Salzert und „Stetten Hauptstraße“ verbleibt nahezu der heutige 15-Min-Takt bzw. wird nur geringfügig versetzt.

**Betriebliche Daten**

Nach einer Umlauf- und Fahrzeitprüfung lässt sich feststellen, dass sich kein Fahrzeugmehrbedarf ergibt und die Fahrzeiten eingehalten werden können.

Im neuen Konzept ergeben sich folgende Durchschnittsgeschwindigkeiten für die Linienäste:

Linie 7: Röttelnblick – K.-Herbster-Platz: 17,2 km/h (wie im Bestand)

Linie 7: K.-H.-Platz – Röttelnblick: 17,7 km/h (wie im Bestand)

Linie 17: Röttelnblick – Hebelpark: 14,9 km/h

Linie 17: Hebelpark – Röttelnblick: 14,9 km/h.

**Ortsshuttle Stetten**

Das Angebot der heutigen Linie 9 wird in ein ergänzendes „**Ortsshuttle Stetten**“ überführt. Dies wäre **ein Ortsbus in Festbedienung**, wie dies bereits erfolgreich in Brombach mit der Linie 10 praktiziert wird. Bedingt durch die straßenbauliche und geografische Lage böte sich hier je nach befahrener Strecke der Einsatz kleinerer Fahrzeuge an.

Das Ortsshuttle Stetten sollte über Stetten Süd hinaus auch diejenigen Gebiete anbinden, die bisher nicht von der Linie 9 erschlossen werden konnten, insbesondere die Hanglagen im östlichen Teil von Stetten, so dass der gesamte Stadtteil mit der Variante 1 eine hochwertige Anbindung erführe. Neue Haltestellen würden im Gewerbegebiet und auch an der Grenze eingerichtet, so dass innerhalb von Stetten nun alle Ziele optimal erreicht werden können.

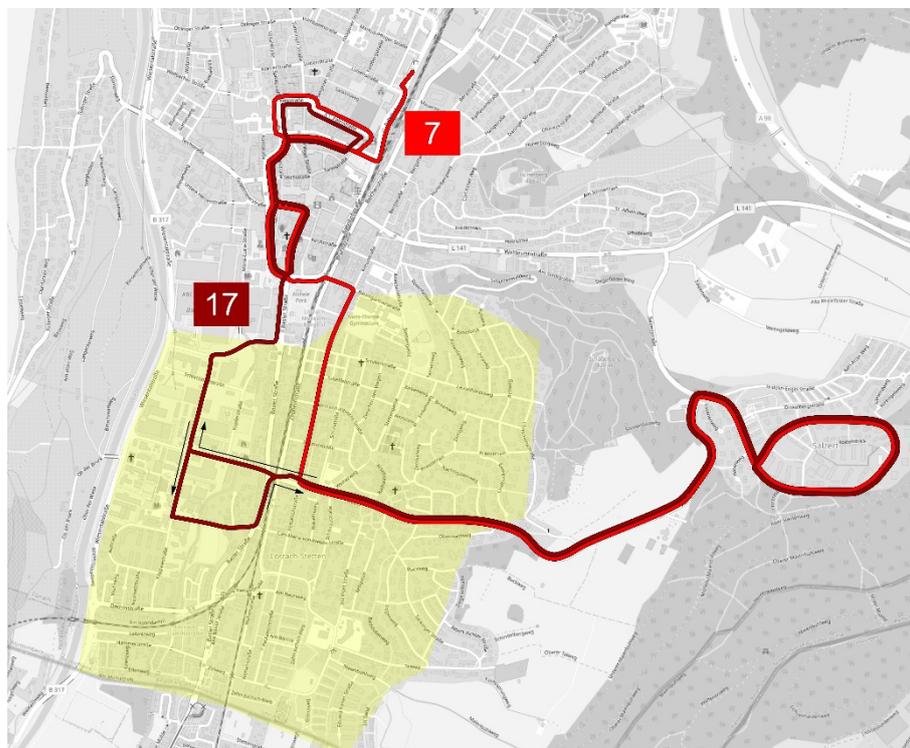


Abbildung 5: *Linienverlauf Variante 1; Linie 7 (hellrot), Linie 17 (dunkelrot), Bediengebiet Ortsshuttle Stetten als Ortsbus (gelb unterlegt)*

Südkonzept: Überprüfung der Varianten			
<b>Variante 1</b>	<p><b>7</b> 30-Min-Takt (MF)                      Linienführung <b>wie bisher</b>:                      Salzer – Stetten Haupstr. –                      Kreuzstr. – Innenstadt – Busbf –                      Karl-Herbster-Platz</p> <p>➤ ergänzt durch Linie 17</p>	<p><b>17</b> 30-Min-Takt (MF)                      Linienführung <b>neu</b>:                      Salzer – Hauptstr. – Stetten Bf –                      - <b>Gewerbegebiet</b> –                      Innenstadt</p> <p>➤ ergänzt durch Linie 7</p>	<p style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">Ortsshuttle Stetten</p> <p>60 oder 30-Min-Takt                      Ortsbus im Lössracher Süden                      zur flächendeckenden Be-                      dienung nach Möglichkeit                      auch der Hanglagen</p>
	<p><b>Nutzkilometer p.a.:</b> ca. 230.000 (ohne Ortsshuttle Stetten)</p> <p><b>Anzahl benötigter Busse:</b> 3 Standardlinienbusse + Kleinbus für Ortsshuttle Stetten                      + Schülerfahrten zur FWS</p>		
<p><b>Bauliche Erfordernisse:</b> Einrichtung einer barrierefreien Haltestellenposition Stetten                      Bf/Zepelinstraße</p>			

Abbildung 6: *Variante 1 – Infografik*

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Direkte Anbindung</b> des Gewerbegebiets / Einkaufsbereichs; Anbindung FES, Neumatt-Schule aus Richtung Salzert</li> <li>• <b>Direkte Umsteigemöglichkeit</b> von der Linie 17 in Stetten Bf zur S-Bahn von und nach Basel</li> <li>• <b>Fahrtmöglichkeit aus Richtung</b> Basel zum Nahversorgungszentrum Stetten mit Umstieg in Stetten Bf für den Einkaufsverkehr</li> <li>• Anbindung von Stetten Süd durch einen <b>Ortsbus</b> nach dem Muster Brombach/Hauingen, hierdurch <b>neue Erschließung</b> bisher nicht bedienter Wohngebiete in den Hanglagen von Stetten</li> <li>• <b>Abbau des Überangebotes</b> auf dem Streckenabschnitt Stetten - Salzert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Halbierung des Fahrtenangebot</b> auf der Kreuzstraße (Mo-Fr von heute 15- auf 30-Min-Takt; Sa von heute 30- auf 60-min-Takt) <i>Jedoch: Nachfragegerechte Anpassung</i></li> <li>• Geringfügige <b>Fahrzeitverlängerung</b> mit der Linie 17 zwischen Salzert und Innenstadt</li> <li>• <b>Wegfall Direktverbindung</b> Salzert – Stetten Süd <i>Jedoch: Derzeit nahezu keine Nachfrage</i></li> </ul>

Tabelle 2: Variante 1 – Stärken und Schwachpunkte

**Prüfvarianten  
2 und 3**

Im Laufe der planerischen Überlegungen kam die Bitte der Stadtwerke Lörrach auf, zwei weitere Varianten zu überprüfen und diese ins Verhältnis zum Südkonzept Variante 1 zu setzen:

- **Variante 2:**  
Eine Variante ähnlich der Variante 1, allerdings ohne Ortsshuttle Stetten und einer zusätzlichen Führung der Linie 17 über Stetten Süd (Salzert – [...] – Stetten Bf. Zeppelinstr – Struve Platz – Konrad-Adenauer Str. – Waldorfschule – Friedrich Ebert Str. – [...] – Busbahnhof). Die Linienführung der Linie 7 bleibt unverändert.
- **Variante 3:**  
Eine Variante mit einer unveränderten Linie 7 (Anpassung der Fahrzeiten) und einer Linie 9 von Stetten Süd über Neumatt, Gewerbegebiet zur Innenstadt, ohne Bedienung des Busbahnhofs. Eine Weiterführung nach Obertüllingen wäre bei Durchbindung mit der Linie 8 möglich.

Bei allen Varianten gilt, dass die Anzahl der derzeit genutzten Fahrzeuge nicht überschritten wird.

In den folgenden Infografiken werden die Stärken und Schwächen dieser Varianten gegenübergestellt:

Variante 2

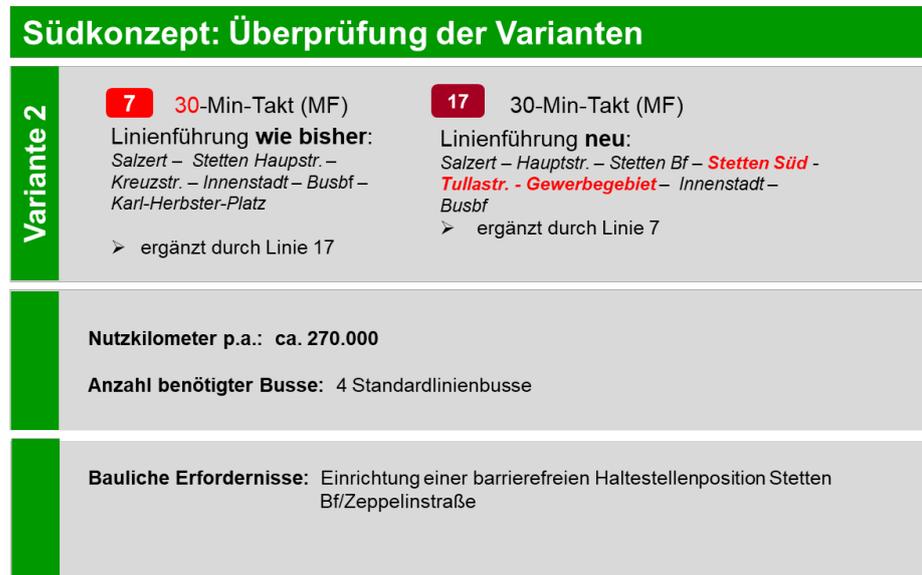


Abbildung 7: Variante 2 – Infografik

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Direkte Anbindung</b> des Gewerbegebiets / Einkaufsbereichs; Anbindung FES, Neumatt-Schule aus Richtung Salzert</li> <li>• <b>Direkte Umsteigemöglichkeit</b> von der Linie 17 in Stetten Bf für Fahrgäste von und nach Basel</li> <li>• <b>Fahrtmöglichkeit aus Richtung</b> Basel zum Nahversorgungszentrum Stetten mit Umstieg in Stetten Bf für den Einkaufsverkehr</li> <li>• Weiterhin <b>Anbindung von Stetten Süd</b> mit Verbindungen ins Gewerbegebiet, Innenstadt und Salzert</li> <li>• <b>Abbau des Überangebotes</b> auf dem Abschnitt Stetten – Salzert</li> <li>• <b>Abbau des Überangebotes</b> auf dem Streckenabschnitt Stetten - Salzert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Deutlich längere Fahrzeiten</b> in die Innenstadt und zum Gewerbegebiet / Einkaufsbereich aus Richtung Salzert bei Nutzung der Linie 17 wegen Führung durch Stetten Süd</li> <li>• <b>Unattraktive Linienführung</b> für Fahrgäste über den Bf Stetten hinaus</li> <li>• <b>Mangelnde Fahrplanstabilität</b></li> <li>• <b>Halbierung des Fahrtenangebot</b> auf der Kreuzstraße (Mo-Fr von heute 15- auf 30-Min-Takt; Sa von heute 30- auf 60-min-Takt) <i>Jedoch: Nachfragegerechte Anpassung</i></li> <li>• <b>Erschließungsmängel</b> am nord- und südöstlichen Siedlungsrand Stetten abseits der Hauptstraße bleiben bestehen</li> </ul>

Tabelle 3: Variante 2 – Stärken und Schwachpunkte

Variante 3

## Südkonzept: zu überprüfende Varianten

Variante 3

**7** 15-Min-Takt (MF)

Linienführung **wie bisher**:  
Salzert – Stetten Haupstr. –  
Kreuzstr. – Innenstadt – Busbf  
– Karl-Herbster-Platz

**9** 30-Min-Takt (MF)

Linienführung **neu**:  
Stetten Süd – *Neumatt – Gewerbegebiet –  
Innenstadt (- Obertüllingen)*

➤ Weiterführung als Linie 8 möglich

Nutzkilometer p.a.: ca. 280.000

Anzahl benötigter Busse: 4 Standardlinienbusse

Bauliche Erfordernisse: keine

Abbildung 8: Variante 3 – Infografik

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Direkte Anbindung</b> des Gewerbegebiets / Einkaufsbereichs sowie Anbindung FES, Neumatt-Schule <b>aus Richtung Stetten Süd</b>, bei Durchbindung mit der Linie 8 auch aus Tüllingen</li> <li>• <b>Fahrtmöglichkeit aus Richtung</b> Basel zum Nahversorgungszentrum Stetten mit Umstieg in Stetten Bf für den Einkaufsverkehr</li> <li>• <b>Keine Reduzierung</b> des Angebotes auf der Kreuzstraße</li> <li>• <b>Abbau des Überangebotes</b> auf dem Abschnitt Stetten – Salzert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine direkte Anbindung</b> des Gewerbegebiets / Einkaufsbereichs, der FES und Neumatt-Schule <b>aus Ri. Salzert</b></li> <li>• <b>Keine direkte Umsteigemöglichkeit</b> in Stetten Bf für Fahrgäste von Salzert nach und von Basel</li> <li>• <b>Erschließungsmängel</b> am nord- und südöstlichen Siedlungsrand Stetten abseits der Hauptstraße bleiben bestehen</li> <li>• <b>Überangebot</b> zwischen Stetten Bf / Hauptstraße und Innenstadt aufgrund von 6 Fahrten pro Stunde (4 Fahrten je Stunde Linie 7 und 2 Fahrten je Stunde Linie 9)</li> </ul>

Tabelle 4: Variante 3 – Stärken und Schwachpunkte

## 7. EMPFEHLUNG UND FAZIT

### Empfehlung

**Aus gutachterlicher Sicht werden nach Abwägung von Stärken und Schwachpunkten der einzelnen Varianten die vertiefende Prüfung und Umsetzung von Variante 1 im Hinblick auf die zu erwartenden positiven verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte empfohlen.**

### Zusammenfassende Begründung

**Variante 1 stellt eine sowohl angebots- als auch nachfragegerechtere Weiterentwicklung des Stadtbussystems im Untersuchungsgebiet dar.**

Das Ziel, den Versorgungsschwerpunkt im Gewerbegebiet sowie die Schulen in Neumatt mit Salzert attraktiv und schnell zu verbinden, wird mit Einrichtung der Linie 17 erreicht. Zugleich wird das heutige Überangebot durch die Linie 9 abgebaut, auch in Bezug auf das ab Dezember 2020 geltenden modifizierte Angebotskonzept. Die Aufsplittung der heutigen Linie 7 ist akzeptabel, da die Fahrzeitverlängerung zwischen Salzert und Innenstadt für die Hälfte der Fahrten von ca. 4 bis 5 Minuten vertretbar ist. Weiterhin würde Stetten Süd mit dem Ortsshuttle nachfragegerecht bedient, darüber hinaus können in Variante 1 zusätzliche Potenziale in den Hanglagen erreicht werden.

**Variante 2** erscheint aufgrund der umwegigen Linienführung und der dadurch bedingten langen Fahrzeit der Linie 17 über Stetten Süd unattraktiv (ca. 8 bis 10 Min. länger), zudem dort kaum Fahrgastpotenzial mobilisierbar ist.

Das Ziel, Salzert direkt an den Einkaufsbereich und das Gewerbegebiet anzuschließen, wird durch **Variante 3** nicht erreicht. Anstelle dessen wird dieser Bereich ausschließlich mit Stetten Süd verbunden, wo kein nennenswertes Potenzial vorhanden ist. Zudem würde im Korridor Stetten Bf/Hauptstraße – Innenstadt wie im Bestand ein Überangebot verbleibe