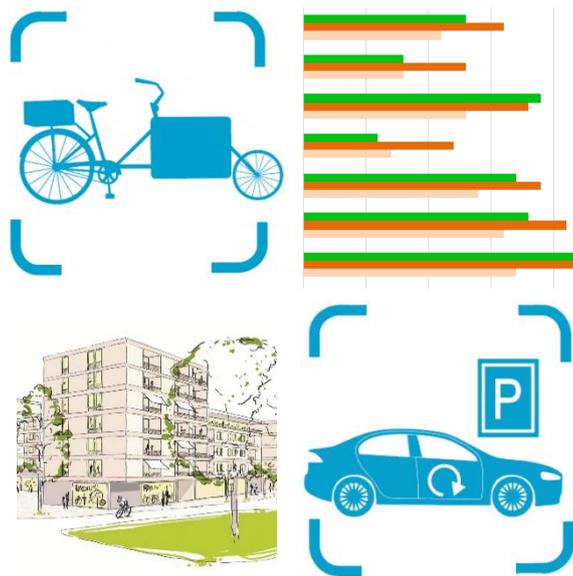


# Quartierskonzept Parkierung und Mobilität Neue Mitte Nordstadt



**WEBER+PARTNER**

Institut für Stadtplanung und Sozialforschung  
Stuttgart/Berlin 2022

# Quartierskonzept

## Parkierung und Mobilität Neue Mitte Nordstadt

Januar 2022

Sebastian Graf, M.A.  
Philip Klein, M.A.  
Maximilian Schery

Im Auftrag der  
Städtische Wohnbaugesellschaft Lörrach mbH  
und der Stadt Lörrach

### **WEEBER + PARTNER**

Institut für Stadtplanung und Sozialforschung  
Mühlrain 9 70180 Stuttgart, Tel. 0711 62009360  
wpstuttgart@weeberpartner.de  
Emser Straße 18 10719 Berlin, Tel. 030 8616424  
wpberlin@weeberpartner.de  
www.weeberpartner.de



## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabe und Struktur .....	2
1.1	Aufgabe .....	2
1.2	Struktur .....	3
2	Rahmenbedingungen .....	4
2.1	Planungsrechtlicher Rahmen .....	4
2.2	Kommunale Zielsetzungen Lörrach .....	4
2.3	Mobilitätsmix Lörrach .....	5
3	Projektsteckbrief Neue Mitte Nordstadt .....	7
3.1	Lage und Städtebau .....	7
3.2	Wohnungsmenge .....	8
3.3	Annahme Zielgruppen und Haushaltsgröße .....	11
4	Mobilitätsanforderungen und Bestandsanalyse der Mobilitätsangebote in der Neuen Mitte Nordstadt .....	12
4.1	Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten .....	12
4.2	Fußverkehr und Quartiersumfeld .....	12
4.3	Öffentlicher Verkehr .....	16
4.4	Radverkehr .....	19
4.5	Carsharing .....	21
5	Stellplatzbedarf .....	23
5.1	Pkw-Besitz der zu erwartenden Zielgruppen .....	23
5.2	Pkw-Besitzprognose nach Wohnungstypologie .....	23
5.3	Zusätzliche Faktoren zur Verringerung des Pkw-Besitzes .....	25
5.4	Berechnung Stellplatzfaktor .....	27
5.5	Stellplatzbedarf Sondernutzungen .....	27
5.6	Gesamtbilanz Stellplatzbedarf .....	28
5.7	Rückfalloptionen .....	29
6	Zusammenfassung .....	29

# 1 Aufgabe und Struktur

## 1.1 Aufgabe

Mit dem Neubau des Wohnquartiers "Neue Mitte Nordstadt" beabsichtigt die Wohnbau Lörrach, zwei Baufelder zwischen der Haagener Straße und der Wintersbuckstraße neu zu ordnen und zu verdichten. Das überwiegend als Wohnstandort geprägte Quartier soll im Zuge der Neuordnung zudem mit Nutzungen für die Grundversorgung zu einem kleinen Stadtteilzentrum ergänzt werden.

Ein besonderes Interesse ist, preiswerte Mietwohnungen – auch viele kleine – zu verwirklichen. Dementsprechend beträgt der Anteil geförderter Wohnungen rund 60%. An die städtebauliche Qualität werden im Hinblick auf die Aufenthaltsflächen hohe Ansprüche gestellt: Die Freiraumqualität soll beispielsweise durch einen großzügigen Quartiersplatz an der Wintersbuckstraße/ Ecke Heithemstraße und durch die Aufwertung des Angers zum Natur- und Klimaboulevard sichergestellt werden. Das setzt voraus, dass die Quartiersstraßen und der öffentliche Raum nicht von parkenden Pkw geprägt sind, die die Freiraumqualität mindern. Die Mobilitätsausstattung mit Fahrradstellplätzen und -boxen und einem möglichen Carsharing-Angeboten soll dazu beitragen, dass auf das eigene Auto verzichtet werden kann.

Die Landesbauordnung Baden-Württemberg bietet die Möglichkeit, die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen. Die Stadt Lörrach plant keine allgemeingültige Satzung oder Reduzierung des Stellplatzschlüssels, ist aber offen für begründete, vorhabenbezogene Anpassungen. Das hier vorliegende, zu diesem Zweck erstellte Mobilitätskonzept geht über die rein verkehrlichen Fragen hinaus. Es umfasst nicht nur die verkehrsbezogene Infrastruktur, sondern nimmt über das Wohnungsgemeinde die zu erwartenden Zielgruppen mit ihren je besonderen Bedürfnissen und das Mobilitätsverhalten in den Blick. Daraus leitet es als Empfehlung ein integriertes Maßnahmenbündel ab.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept für die "Neue Mitte Nordstadt" soll daher ermittelt werden:

- ob eine reduzierte Pkw-Besitzquote für künftige Bewohner des Neubauvorhabens zu erwarten ist,
- ob die Mobilitätsvoraussetzungen im näheren Umfeld des Neubauvorhabens einen Verzicht auf den eigenen Pkw grundsätzlich ermöglichen (Anbindung durch den ÖPNV, mit dem Fahrrad, Sharing-Angebote, Erreichbarkeit von Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs und Infrastrukturen im näheren Umfeld),
- welche Verbesserungen hinsichtlich alternativer Mobilitätsangebote unternommen werden können,
- ob daraus resultierend auf Stellplätze für das Neubauvorhaben verzichtet werden kann.

Die sich daraus ergebenden Stellplätze für KFZ sollen in Tiefgaragen untergebracht werden. Die Herstellung von Stellplätzen nach dem üblichen Schlüssel würde den Bau sehr großer Tiefgaragen bedeuten und damit zu erheblichen Kostensteigerungen führen. Nach bisherigen Erfahrungen der Wohnbau Lörrach und anderer Wohnungsunternehmen werden Tiefgaragenplätze im preiswerten Wohnungsbau in vergleichbarer Lage weniger nachgefragt. Viele Mieter – besonders Ältere und Einpersonenhaushalte mit geringem Einkommen – besitzen kein Auto. Bei dem geplanten Standort sind zudem die ÖPNV- und Fahrradbindung sehr gut und die Lage ist innenstadtnah, was den Bedarf an Autoverkehr verringern kann.

## 1.2 Struktur

Das Mobilitätskonzept ist mehrstufig aufgebaut. Im ersten Schritt wird untersucht, wie sich die Mobilität im Quartier darstellt, d.h. welche Mobilitätsanforderungen an die verschiedenen Verkehrsarten bestehen und wie sich der Bestand der Mobilitätsangebote darstellt. Nur wer die Möglichkeit hat, alternative Verkehrsmittel zu nutzen, der kann auch auf das eigene Auto verzichten. Alternative Verkehrsmittel sind in diesem Sinne der öffentliche Verkehr, das Zu-Fuß-Gehen, das Rad oder Carsharing. Es wird zudem untersucht, ob das Quartier Neue Mitte Nordstadt gut an Dienstleistungen wie Nahversorgung und die soziale Infrastruktur angebunden ist.

Im nächsten Schritt wird untersucht, ob die zukünftigen Bewohner\*innen voraussichtlich einen geringeren Bedarf an einem eigenen Pkw und Stellplatz haben werden. Anhaltspunkte dafür ergeben sich aus den Vergleichswerten der zu erwartenden Zielgruppen hinsichtlich der Haushaltsgröße und des ökonomischen Status. In die Pkw-Besitzprognose wird zudem die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Lage des Quartiers hinsichtlich der Reisezeit ins Zentrum, zur Nahversorgung und zu weiteren Nutzungen wie Kitas/Schulen, Ärzte/Apotheken etc. einbezogen. Weitere Gründe für einen geringen Pkw-Besitz können ergänzende Verbesserungen des Mobilitätsangebots sein. Das sind in der Regel Angebote mit einem deutlichen Quartiersbezug wie zusätzliche Carsharing-Stellplätze vor Ort.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Planungsrechtlicher Rahmen

Das Land Baden-Württemberg legt die herzustellende **Anzahl von Stellplätzen bei Wohnungen** durch die Landesbauordnung auf einen Stellplatz pro Wohnung fest (§ 37 Abs. 1 LBO Baden-Württemberg). Die Gemeinden haben seit der Novellierung 2014 nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Möglichkeit, davon begründet abzuweichen und weniger Stellplätze herzustellen.

Es ist der Wille des Gesetzgebers, die Erforderlichkeit und Zahl der notwendigen Stellplätze in hohem Maße nach den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrspolitischen Konzepten der jeweiligen Gemeinde zu richten. Voraussetzung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt ist. Die Gemeinde kann die Mindestzahl der notwendigen Stellplätze entweder in eigenständigen Satzungen oder im Zusammenhang mit Bebauungsplänen als Teil der örtlichen Bauvorschriften festsetzen. Dem Bauherrn steht es weiterhin offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herzustellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind.

In der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) wird die **Zahl der notwendigen KFZ-Stellplätze bei anderen Anlagen** (wie Wohnheime, Büro-, Gewerbe- und Praxisräume, Gaststätten etc.) und auch die **Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze** bei Wohnungen und anderen Anlagen festgelegt.

Der grundsätzliche Bedarf an Pkw- und Fahrrad-Stellplätzen wird hinsichtlich der verschiedenen Nutzungen in Anhang 1B und Anhang 2 festgelegt (Richtzahlen). Im Anhang 1A sind in einer Matrix **Kriterien für den ÖPNV** dargestellt. Über ein Punktesystem können dann die aus der Tabelle B ermittelten KFZ-Stellplätze entsprechend der jeweilig erreichten Punktzahl gemindert werden. Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze (außer Wohnnutzung) kann um bis zu 70% reduziert werden ("Die Grundausstattung der Anlage beträgt mind. 30% der Stellplätze").

### 2.2 Kommunale Zielsetzungen Lörrach

In der Nordstadt soll mit der "Neuen Mitte" ein attraktives Wohnquartier mit kostengünstigem und gefördertem Wohnungsbau, einer besonderen Freiraumqualität und guten Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Anbindungen zur Innenstadt, in die Schweiz, aber auch beispielsweise zum Naherholungsgebiet "Im Grütt" entstehen. Die Quartiersentwicklung folgt den Zielen übergeordneter Planungen und bildet selbst einen Baustein, um diese Ziele zu erreichen.

Im 2013 erarbeiteten **Masterplan Mobilität** der Stadt Lörrach werden Leitideen, Handlungskonzepte und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung aufgezeigt. Das Handlungskonzept Stadtplanung nimmt sich vor, die Auswirkungen der Stadtentwicklung auf die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsverhalten der Bewohner bei Planungsprozessen von Beginn an zu berücksichtigen. Das beinhaltet u.a. die Konzepte Stadt der kurzen Wege oder Innen- vor Außenentwicklung. Weiter heißt es: "*Wohnmöglichkeiten ohne Auto erfordern eine gute Nahversorgung und eine gute Anbindung an attraktive Fahrradwege, S-Bahn und Busnetz.*"<sup>1</sup> In den Leitlinien setzt sich die Stadt Lörrach als Energiestadt zum Ziel, bis 2050 zu einer klimaneutralen Kommune zu werden. Eine Verminderung des hohen Ausstoßes von Treibhausgasen aus dem Verkehrssektor ist hier ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Klimaziele.<sup>2</sup> Damit verfolgt die Stadt Lörrach eine Strategie der Verkehrsentwicklung, die "*auf eine Förderung umweltfreundlicher und zukunftsfähiger Mobilitätsformen ausgerichtet ist. Hierzu gehört insbesondere die Stärkung des Fahrradverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (Regio-S-Bahn und Bus).*"<sup>3</sup>

Entsprechend der Leitlinien hat die Stadt Lörrach 2021 ein **Elektromobilitätskonzept** erarbeiten lassen, in dem untersucht wurde, wie den Lörracher Bürger\*innen die Elektromobilität zugänglich gemacht werden kann. Zudem

<sup>1</sup> Stadt Lörrach (2013): Masterplan für eine zukünftige Mobilität in Lörrach, S.29

<sup>2</sup> ebd., S.4

<sup>3</sup> ebd., S.4

wurde ein Nachverdichtungskonzept für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erarbeitet und Handlungsempfehlungen gesammelt, um im Rahmen von Neubaugebieten die Elektromobilität entsprechend zu berücksichtigen. Dargestellt wurden darin die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Thema Förderung von Ladeinfrastruktur (LIS) für Kommunen und die Möglichkeiten des Bebauungsplans, Straßenräume so zu dimensionieren, dass Raum für verschiedene Mobilitätsarten zur Verfügung steht. Dafür ist ein städtebaulicher Entwurf ein vorteilhaftes Instrument, welcher die Erschließung mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (Rad, Pedelec, Fuß, ÖPNV, Individualverkehr) berücksichtigen sollte.<sup>4</sup>

2019 wurde zudem eine **Fahrradstrategie 2025+** erarbeitet, in der der Ist-Zustand, Ziele und Maßnahmen sowie eine Investitions- und Finanzplanung beschrieben sind. Weiterhin wurde vom Gemeinderat der Stadt Lörrach beschlossen, eine Verdoppelung des Fahrradanteils von 17% auf ein Drittel (33%) des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 anzustreben. Hierfür ist eine deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel für Ausbauten und Verbesserungen des Fahrradnetzwerks erforderlich. Als konkrete Maßnahmen und Projekte werden die Pendlerlinien West, Ost und Mitte sowie der "Radschnellweg RS 7 (K) Wiesental Lörrach Schopfheim" dargestellt.

## 2.3 Mobilitätsmix Lörrach

### Modal Split Verkehrsaufkommen

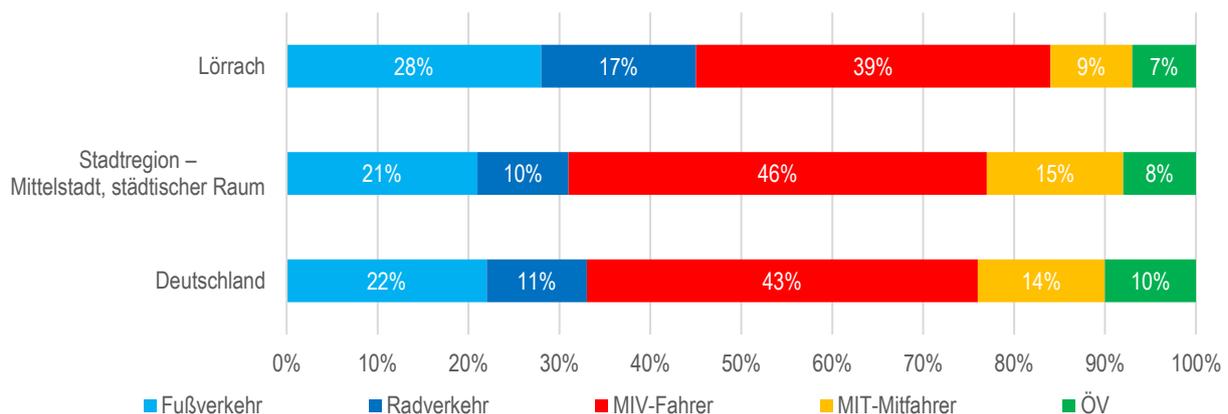


Abb.: Modal Split Lörrach / Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum / Deutschland, Daten: Stadt Lörrach (2017) und Mobilität in Deutschland (2017)

Auf das Auto entfallen in Lörrach etwas weniger als die Hälfte des Verkehrsaufkommens – davon 9% als Mitfahrer in einem Pkw. Im Vergleich mit anderen Mittelstädten (in Stadtregionen) ist die Bedeutung des Autos in Lörrach damit deutlich geringer. Deutlich häufiger im Vergleich zu anderen Mittelstädten und dem bundesdeutschen Schnitt gehen die Lörracher viele Wege zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Damit gehen etwas mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Wege auf den Fuß-, Rad- oder öffentlichen Verkehr zurück.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> ISME (2021): Elektromobilitätskonzept Lörrach.

<sup>5</sup> Die Autoren der Lörracher Erhebung geben zu bedenken, dass der Erhebungszeitraum in Lörrach von Ende September bis Mitte November erstreckt, während der MiD (Mobilität in Deutschland) ein vollständiges Jahr abdeckt. Die Tendenz der überdurchschnittlichen Aktivmobilität sei aber eindeutig. (siehe Stadt Lörrach, Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung, 2017)

## Pkw-Besitz

Ein Blick auf die Daten zum Pkw-Besitz bestätigt die Tendenz aus dem Modal Split. Im Vergleich mit anderen Mittelstädten aus der Region Hochrhein-Bodensee ist der Pkw-Besitz pro 1.000 Einwohner mit 541 als auch die Pkw-Besitzquote pro Haushalt mit 1,09 teilweise deutlich geringer.

	Lörrach	Lahr/ Schwarz- wald	Rheinfel- den	Weil am Rhein	Waldshut- Tiengen	Radolfzell	Stadtreg- ion - Mittelstadt
Einwohner (2020)	<b>49.295</b>	47.551	32.919	30.009	24.067	31.530	
Pkw pro 1.000 EW (2021)	<b>541</b>	563	607	564	616	591	572
Pkw-Besitzquote <sup>6</sup> pro Haushalt (2017)	<b>1,09</b>	1,21	1,32	1,21	1,30	1,19	1,2

Abb.: Pkw-Besitz, Ausgewählte Städte in der Region Hochrhein-Bodensee, Daten: Regionaldaten Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, MID 2017

Auf Stadtteilebene für Lörrach liegen Daten aus der Haushaltsbefragung 2016 zum Verkehrsverhalten vor: Bei dieser Befragung mit 767 teilnehmenden Haushalten ergibt sich eine Pkw-Besitzquote von 1,2 für die Gesamtstadt. In Tüllingen, Hauingen und Haagen ist die Pkw-Dichte in den Haushalten überdurchschnittlich, in Salzert unterdurchschnittlich. In den zentralen Stadtteilen Kernstadt, Stetten, Salzert und Brombach gibt es deutlich häufiger Haushalte ohne Pkw.

	Gesamt	Kern- stadt	Stetten	Salzert	Tüllin- gen	Tumrin- gen	Brom- bach	Hauin- gen	Haagen
kein Pkw	<b>13,9%</b>	14,5%	19,0%	15,1%	0,0%	11,2%	14,6%	9,3%	5,1%
1 Pkw	<b>58,0%</b>	60,4%	53,2%	63,5%	63,5%	56,3%	58,8%	57,7%	53,0%
2 Pkw	<b>24,6%</b>	22,5%	22,7%	21,4%	26,2%	30,2%	23,4%	29,8%	37,3%
3 Pkw + mehr	<b>3,4%</b>	2,6%	5,1%	0,0%	10,3%	2,3%	3,2%	3,2%	4,6%
Durchschnitt	<b>1,2</b>	1,2	1,2	1,1	1,5	1,2	1,2	1,3	1,4
n (Haushalte)	<b>767</b>	279	160	35	32	65	90	42	64

Abb. Anzahl Pkw im Haushalt nach Stadtteil auf Haushaltsebene, Daten: Stadt Lörrach, Haushaltbefragung 2016

Bei den vorhandenen Wohnanlagen der Wohnbau Lörrach wurden insgesamt 2.717 Stellplätze oder Garagen hergestellt, von denen 302 Stellplätze "fremd" vermietet wurden. Die Nutzung (Auslastung) durch die eigenen Mieter\*innen beträgt dementsprechend nur 89%. Für die Nordstadt ist die Auslastungsquote mit 84% nochmals etwas geringer. D.h. mindestens 16% der Mieter\*innen verfügen vermutlich über kein Auto. Theoretisch könnten es noch mehr sein, da nicht bekannt ist, ob die nicht fremd vermieteten Stellplätze auch wirklich durch die Mietenden für einen Pkw genutzt / gebraucht werden.

	Pkw-Stellplätze	fremd vermietet	Auslastungsquote durch eigene Mieter*innen
Gesamtbestand	2.717	302	89%
davon in der Nordstadt	520	86	83%

Abb.: Stellplatznutzung der Wohnbau Lörrach. Daten: Wohnbau Lörrach 2021

Insgesamt liegt der Pkw-Besitz in Lörrach über dem statistischen Durchschnittswert von 1,0. Wie in allen Gemeinden gibt es Unterschiede zwischen den Stadtteilen – besonders Quartiere mit städtebaulich höherer Dichte, zentraler Lage und guter Anbindung verfügen über einen geringeren Pkw-Bestand je Haushalt. So wird bei einzelnen Beständen nicht immer für jede Wohneinheit ein Stellplatz benötigt. Die Auslastungsquote des Stellplatz-Bestands der Wohnbau Lörrach deutet auf diesen Aspekt hin.

<sup>6</sup> Besitzquote errechnet aus Anzahl Pkw durch Anzahl der privaten Haushalte, jeweils Daten von 2017

## 3 Projektsteckbrief Neue Mitte Nordstadt

### 3.1 Lage und Städtebau

#### Lage

Das Vorhaben liegt zentral in der Nordstadt von Lörrach. Im Süden ist die Innenstadt gut zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus erreichbar und im Norden liegt das Naherholungsgebiet "Im Grütt", welches ebenfalls fußläufig erreichbar ist. Die Nordstadt als ruhiger Wohnstandort zeigt zudem Ansätze einer Grundversorgung, die durch das Vorhaben "Neue Mitte Nordstadt" ergänzt werden soll und eine gute Infrastruktur an Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen.

#### Städtebau

Es entsteht ein Quartier mit überwiegender Wohnnutzung auf zwei Baufeldern. Die Wohnbebauung soll maßvoll mit Nutzungen für die Grundversorgung zu einem kleinen Stadtteilzentrum ergänzt werden. Realisiert werden insgesamt 224 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau. Jeweils vier Baukörper gruppieren sich auf den beiden Grundstücken und bilden Stadträume mit Plätzen und grünen Innenhöfen, die mit ihren Wegeverbindungen an das angrenzende Quartiersumfeld angebunden sind. Das Quartier an der Wintersbuckstraße beinhaltet dabei den eher öffentlichen Teil des neuen Stadtteilzentrums mit Einkaufsmarkt, Café und Läden in der Erdgeschosszone. Vorgeplant bilden die Gebäude an der Wintersbuck- und an der Heithemstraße den neuen Quartiersplatz. Die abgestufte Höhenentwicklung der Platz bildenden Baukörper korrespondieren mit dem siebengeschossigen Wohngebäude auf dem nördlich angrenzenden Grundstück. An der Haager Straße bilden die vier Baukörper einen großzügigen und ruhigen grünen Innenhof. Der "Haager Hof" bildet den Quartiersmittelpunkt für vielfache Nutzungsmöglichkeiten und nachbarschaftliche Kontakte unter den Bewohnern.



Abb.: K9 Architekten

Die einzelnen Bausteine sind als 4 bis 5 geschossige Gebäude vorgesehen. Die beiden Gebäude an der Wintersbuckstraße/Ecke Heithemstraße werden aus städtebaulichen Gründen punktuell mit zwei zusätzlichen Geschossen ausgebildet. Um die beiden Quartiere mit möglichst wenig KFZ-Verkehr zu belasten, ist der größte Teil an notwendigen Pkw-Stellplätzen in zwei Tiefgaragen nachgewiesen. Die Zu- und Abfahrten von der Wintersbuckstraße bzw. von der Haager Straße helfen den Suchverkehr in der Heithemstraße zu vermindern.

Besonderes Merkmal des Entwurfs sind die großzügigen Freiräume mit nutzungsorientierter grünen Quartiersmiten und Begrünungen. Baumreihen verbinden das Quartier mit der Stadt von Nord nach Süd mit der Landschaft. Bäume treffen sich und bilden einen gemeinsamen Hof. Bäume wandern und illustrieren durch ihre Vielfalt den

Quartiersboulevard. Beide Höfe sowie der Quartiersplatz sind über den "Grünen Anger" entlang der Heithemstraße verbunden. Dieser stellt eine wertvolle Grünverbindung mit Baumbestand dar und bietet gefahrlose Wege für Fußgänger und Radfahrer. Der "Grüne Anger" ist gleichzeitig ein Bindeglied zu anderen Quartieren der Nordstadt. Es wird ergänzend eine Umwandlung der Heithemstraße in eine Wohn- und Spielstraße vorgeschlagen.

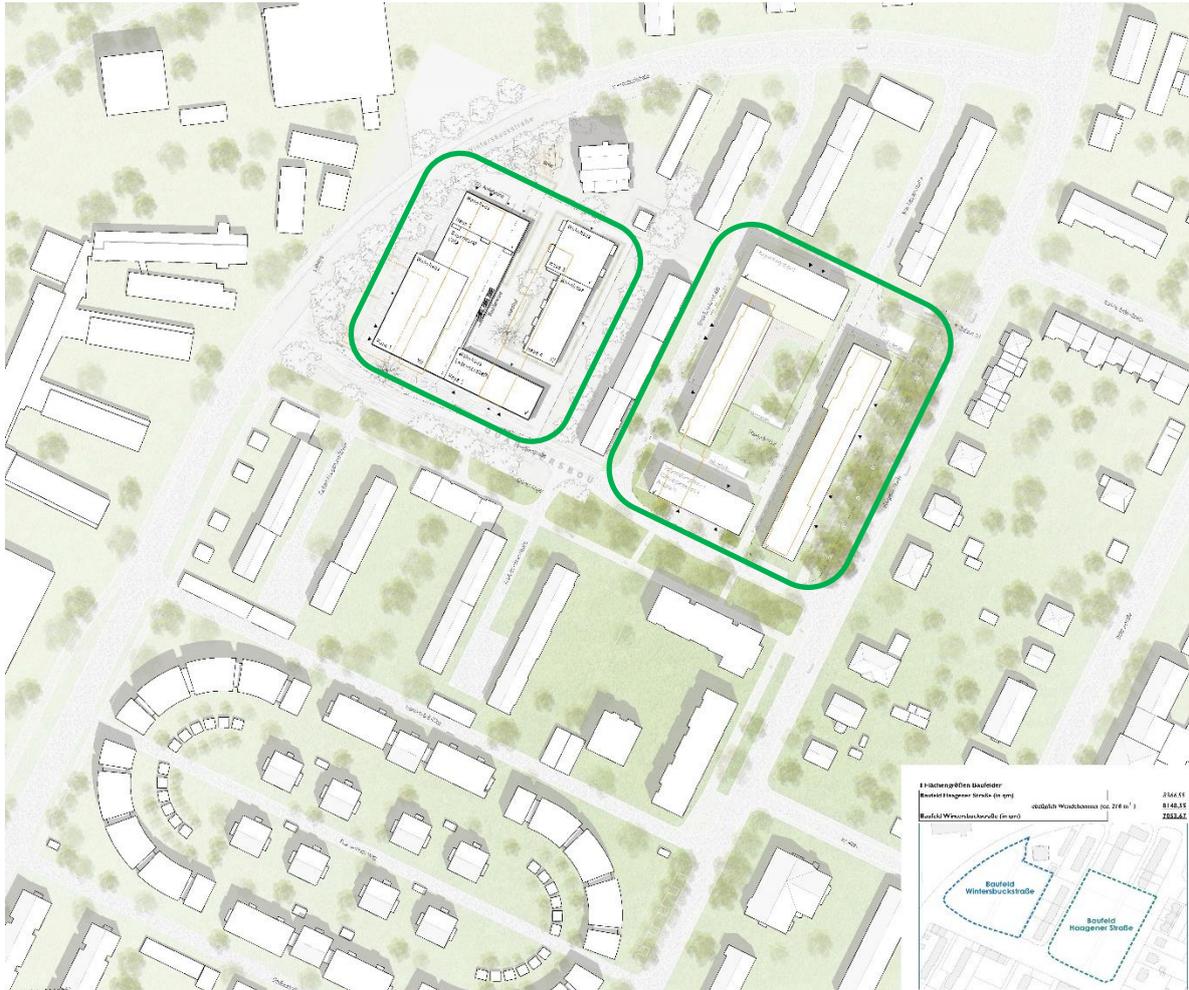


Abb.: Lageplan Neue Mitte Nordstadt. Darstellung: Thoma. Lay. Buchler Architekten und K9 Architekten

### 3.2 Wohnungsgemeinde

Das Bauvorhaben umfasst voraussichtlich 224 Wohneinheiten. Zusätzlich sind im Baufeld Wintersbuck ein Supermarkt, ein Café und zwei Gewerbe-/Ladeneinheiten und im Baufeld Haagener Straße eine Arztpraxis, zwei Pflegewohngruppen, ein Veranstaltungsraum und ein Gästeappartement geplant. Das Wohnungsgemeinde reicht von Ein- bis zu Fünf-Zimmer-Wohnungen. Etwas mehr als ein Drittel sind als 2-Zimmer-Wohnungen geplant, etwas weniger als ein Drittel als 3-Zimmer-Wohnungen und wiederum ein gutes Drittel als größere 4- und 5-Zimmer-Wohnungen.

	Einheiten absolut	Einheiten in %	Größe in qm	Baufeld Wintersbuck	Baufeld Haagener
1-Zimmer-Wohnungen	1	0%	41	1	0
2-Zimmer-Wohnungen	80	36%	44-64	22	58
3-Zimmer-Wohnungen	64	29%	60-114	44	20
4-Zimmer-Wohnungen	63	28%	73-119	22	41
5-Zimmer-Wohnungen	16	7%	95-168	14	2
<b>Gesamt</b>	<b>224</b>	<b>100%</b>	<b>16.593</b>	<b>103</b>	<b>121</b>

Abb.: Wohnungen nach Größe, Anzahl und Baufeld

## Geförderte Wohnungen

Zu einem großen Anteil werden die Wohnungen in der Größe so hergestellt, dass eine Förderung durch das Landeswohnraumförderprogramm möglich ist. Der Anteil der geförderten Wohnungen soll zukünftig etwa 60% betragen. Das sind insgesamt 139 der 224 Wohnungen. Die Bindungsdauer liegt bei 25 Jahren. Die durchschnittliche (Kalt-)Miete der öffentlich geförderten Wohnungen soll bei ca. 8,00€, bei den freifinanzierten Wohnungen bei ca. 8,50€ und 10,50€ liegen. Die Verteilung der geförderten Wohnungen erstreckt sich in etwa gleichem Maße über alle Wohnungsgrößen. Der Anteil der geförderten 2-Zimmer-Wohnungen ist etwas höher.

	Einheiten absolut	Gefördert absolut	Gefördert An- teil	Baufeld Wintersbuck	Baufeld Haagener
1-Zimmer-Wohnungen	1	0	0%	0	0
2-Zimmer-Wohnungen	80	55	69%	22	33
3-Zimmer-Wohnungen	64	38	59%	25	13
4-Zimmer-Wohnungen	63	38	60%	12	26
5-Zimmer-Wohnungen	16	8	50%	8	0
<b>Gesamt</b>	<b>224</b>	<b>139</b>	<b>62%</b>	<b>67</b>	<b>72</b>

Abb.: Wohnungstypen nach Förderung

## Barrierefreiheit

Alle Wohnungen sind nach Anforderungen der Landesbauordnung barrierefrei über Aufzüge erreichbar und entsprechen den Kriterien des Landeswohnraumfördergesetzes. Entsprechend der gesetzlichen Anforderung, dass in Gebäuden mit mehr als 4 Wohnungen die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei sein müssen, dürfen diese aber auf alle Geschosse verteilt sein. Da im vorliegenden Fall im Erdgeschoss viele Sondernutzungen vorgesehen sind, wird ein Regelgeschoss zur Berechnung herangezogen. Etwa 22% der Wohnungen sind barrierefrei, das sind insgesamt 50 Wohnungen. Nach Wohnungstypen geordnet sind viele der Zwei-Zimmer-Wohnungen barrierefrei.

	Einheiten absolut	Barrierefrei absolut	Barrierefrei Anteil	Baufeld Wintersbuck	Baufeld Haagener
1-Zimmer-Wohnungen	1	0	0%	0	0
2-Zimmer-Wohnungen	80	34	43%	16	18
3-Zimmer-Wohnungen	64	4	6%	0	4
4-Zimmer-Wohnungen	63	9	14%	3	6
5-Zimmer-Wohnungen	16	3	19%	3	0
<b>Gesamt</b>	<b>224</b>	<b>50</b>	<b>22%</b>	<b>22</b>	<b>28</b>

Abb.: Wohnungen Barrierefreiheit

## Sonderwohnformen / Sondernutzungen

Das Wohnangebot wird auf dem Baufeld Haagener Straße durch zwei große Pflegewohngruppen mit jeweils 12 Plätzen, einer Arztpraxis und einem Gästeappartement ergänzt. Im Baufeld Wintersbuckstraße sind im EG vor allem gewerbliche Nutzungen geplant: ein Supermarkt, ein Café und zwei Ladeneinheiten.

<b>Baufeld Wintersbuck</b>	Größe in qm	<b>Baufeld Haagener</b>	Größe in qm
Supermarkt	797	Pflegewohngruppe 1	544
Café	128	Pflegewohngruppe 2	498
Ladeneinheit 1	88	Arztpraxis	82
Ladeneinheit 2	88	Gästeappartement	40
		Veranstaltungsraum	104

Abb.: Sonderwohnformen und Sondernutzungen, qm = jeweils nur die Nutzfläche

## Gesamtüberblick Wohnungsgemeinde nach Baufeldern, Förderung und Barrierefreiheit

Wohnungstyp		Baufeld Wintersbuck		Baufeld Haagener		Gesamt	
		absolut	anteilig	absolut	anteilig	absolut	anteilig
1-Zimmer- Wohnungen	<b>Standard / FFW</b>	<b>1</b>	<b>1%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	0	0%	0	0%
2-Zimmer- Wohnungen	<b>Standard / FFW</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>25</b>	<b>21%</b>	<b>25</b>	<b>11%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	6	24%	6	24%
	<b>Gefördert / GMW</b>	<b>22</b>	<b>21%</b>	<b>33</b>	<b>27%</b>	<b>55</b>	<b>25%</b>
	davon barrierefrei	16	73%	12	36%	28	51%
3-Zimmer- Wohnungen	<b>Standard / FFW</b>	<b>19</b>	<b>18%</b>	<b>7</b>	<b>6%</b>	<b>26</b>	<b>12%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	1	14%	1	4%
	<b>Gefördert / GMW</b>	<b>25</b>	<b>24%</b>	<b>13</b>	<b>11%</b>	<b>38</b>	<b>20%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	3	23%	3	8%
4-Zimmer- Wohnungen	<b>Standard / FFW</b>	<b>10</b>	<b>10%</b>	<b>15</b>	<b>12%</b>	<b>25</b>	<b>11%</b>
	davon barrierefrei	3	30%	6	40%	9	36%
	<b>Gefördert / GMW</b>	<b>12</b>	<b>12%</b>	<b>26</b>	<b>21%</b>	<b>38</b>	<b>17%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	0	0%	0	0%
5-Zimmer- Wohnungen	<b>Standard / FFW</b>	<b>6</b>	<b>6%</b>	<b>2</b>	<b>2%</b>	<b>8</b>	<b>4%</b>
	davon barrierefrei	3	50%	0	0%	3	38%
	<b>Gefördert / GMW</b>	<b>8</b>	<b>8%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>8</b>	<b>4%</b>
	davon barrierefrei	0	0%	0	0%	0	0%
<b>Gesamt</b>		<b>103</b>	<b>46%</b>	<b>121</b>	<b>54%</b>	<b>224</b>	<b>100%</b>
davon barrierefrei		22	21%	28	23%	50	22%

### 3.3 Annahme Zielgruppen und Haushaltsgröße

Die Wohnungstypologien unterscheiden sich deutlich nach der Wohnungsgröße, dem Förderstatus und der Barrierefreiheit. Dadurch sollen bewusst bestimmte Zielgruppen angesprochen werden, also Singles, Paare, Familien, alte und junge Menschen sowie Menschen mit unterschiedlichen Einkommen. Nach Möglichkeit wird bei der Vermietung der Wohnung auf die Vergabe einer passenden Wohnung geachtet. Wenn die Nachfrage es zulässt, soll die Größe des Haushalts der Zimmerzahl entsprechen, d.h. Familien werden für große Wohnungen bevorzugt. Barrierefreie Wohnungen werden an ältere Menschen und Menschen mit Einschränkungen vermietet und die geförderten Wohnungen entsprechend den Voraussetzungen nur an Menschen mit Wohnberechtigungsschein. Dadurch können für die verschiedenen Wohntypologien (differenziert nach Größe, Förderstatus und Barrierefreiheit) Zielgruppen angenommen werden.

Wohnungstyp		Zielgruppe	Haushaltsgröße
1-Zimmer-Wohnungen	Standard / FFW	Singles	1
2-Zimmer-Wohnungen	Standard / FFW	Singles, Paare	1-2
	gefördert	Geringverdiener	1-2
	barrierefrei	Ältere	1-2
	gefördert und barrierefrei	Geringverdiener, Ältere	1-2
3-Zimmer-Wohnungen	Standard / FFW	Paare, Kleinfamilien	2-3
	gefördert	Geringverdiener	2-3
	barrierefrei	Ältere	2-3
	gefördert und barrierefrei	Geringverdiener, Ältere	2-3
4-Zimmer-Wohnungen	Standard / FFW	Kleinfamilien, Familien	3-4
	gefördert	Geringverdiener	3-4
	barrierefrei	Ältere	3-4
	gefördert und barrierefrei	Geringverdiener, Ältere	3-4
5-Zimmer-Wohnungen	Standard / FFW	Studierende / Ältere (WG), Familien	3-5
	gefördert	Geringverdiener, Familien	3-5
<b>Pflegewohngruppe</b>	Wohnheim / Pflegeheim	Ältere	12

Abb.: Zielgruppen für die Wohnungstypen

## 4 Mobilitätsanforderungen und Bestandsanalyse der Mobilitätsangebote in der Neuen Mitte Nordstadt

### 4.1 Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten

Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten stehen in einem engen Zusammenhang mit dem sozialen Status von Personen, der räumlichen Lage der Wohnung, des Arbeitsplatzes, der Nahversorgung und Infrastruktur sowie dem zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebot. Der soziale Status beinhaltet Merkmale wie Alter, Geschlecht, Einkommen, Stellung im Erwerbsprozess, im Haushalt bzw. im Lebenszyklus, Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit.

Die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten haben sich in den letzten Jahren in Deutschland stark verändert und werden sich auch zukünftig weiter verändern. Während das in den zurückliegenden Jahren stetig wachsende Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs deutlich gebremst ist, steigt die Leistung des öffentlichen Verkehrs und die Zahl der auf dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer. Der Fußverkehr hat besonders in städtischer Umgebung bei täglichen Wegen einen hohen Anteil. Entscheidend ist hier die Nutzungsmischung: gerade Einkäufe werden gerne zu Fuß erledigt. Dahinter stecken einschneidende Entwicklungen: Bei jungen Erwachsenen nimmt die Führerscheinbesitzquote, die Autonutzung und Pkw-Verfügbarkeit ab und eine Renaissance des Fahrrads und eine Zunahme des öffentlichen Verkehrs wird beobachtet. Dagegen ist bei den älteren Menschen eher eine Zunahme der automobil geprägten Mobilität festzustellen (man will länger mobil sein) – besonders auch bei Frauen. Auch die Verfügbarkeit und Kombinationsmöglichkeit verschiedener Verkehrsmittel nimmt zu: Zwar dominiert deutschlandweit nach wie vor die Festlegung auf nur ein Verkehrsmittel, aber der Anteil der Menschen wächst, die zwischen den Angeboten wechseln: Multi- und Intermodalität werden immer wichtiger. Laut aktueller Mobilitätsbefragung in Deutschland nutzen 37% auf ihren täglichen Wegen mehrere Verkehrsmittel.<sup>7</sup> Bei den Carsharing-Angeboten, die von vielen gerade in städtischen Gebieten vermehrt nachgefragt werden, kommt es auf innovative und konsequent kundenorientierte Lösungen an, um die Wachstumspotenziale auch auszuschöpfen.

Die folgenden Abschnitte nehmen – bezogen auf die unterschiedlichen Mobilitätsangebote – zunächst Bezug auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und geben dann einen Überblick über die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote.

### 4.2 Fußverkehr und Quartiersumfeld

#### Mobilitätsbedürfnisse zu Fuß

Der Weg zu Fuß ist zunächst Grundbedingung zur Nutzung weiterer Mobilitätsformen: der Weg zur Bushaltestelle, der Weg zum Fahrrad, der Weg zum Auto. Das alles spielt sich in der Regel im direkten Wohnumfeld ab. Das Zu-Fuß-Gehen spielt aber auch als Primärverkehrsmittel im städtischen Umfeld eine Rolle: In Deutschland sind die Hälfte aller täglich zu Fuß zurückgelegten Wege länger als 1 km; der Mittelwert liegt bei 1,7 km. Für ältere Menschen sind die eigenen Füße schon jetzt das wichtigste Verkehrsmittel, was auch an sonst begrenzten Möglichkeiten zur Nutzung anderer Verkehrsmittel liegt.<sup>8</sup>

Gemessen an den vielseitigen positiven Effekten sollte der Anteil an den Verkehrswegen und der Strecke noch erweitert werden. Dafür muss Zu-Fuß-Gehen auch mit den anderen Verkehrsmitteln konkurrieren, bzw. seine eigenen Qualitäten ausspielen können. Voraussetzung ist eine fußläufige Erreichbarkeit der Zielorte (Arbeitsstätte, Nahversorgung, soziale Infrastruktur). Außerdem haben Fußgänger sehr hohe Sicherheitsanforderungen, sowohl subjektive (Orientierung, Überschaubarkeit/Angsträume), als auch objektive. Hinzu kommen Qualitätsanforderungen hinsichtlich der Nutzbarkeit und Attraktivität, Barrierefreiheit, Direktheit und Netzschlüssigkeit.

<sup>7</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

<sup>8</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

## Bestandsanalyse fußläufige Anbindung und Quartiersinfrastruktur

Das Neubauvorhaben wird als ergänzender Wohnungsbau im Bestand realisiert, wodurch im fußläufigen Umfeld bis 1000m bereits ein Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorhanden ist. Zudem soll mit einem geplanten Supermarkt und Café im Baufeld Wintersbuck ein weiterer Nahversorger quasi vor der Haustüre der neuen Bewohner\*innen angesiedelt werden. Zudem befindet sich mit dem "Blasiring" ein im Radius von 1000m gelegenes Gewerbegebiet, in dem sich eine Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten und weiteren Dienstleistungen befinden.

### Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs

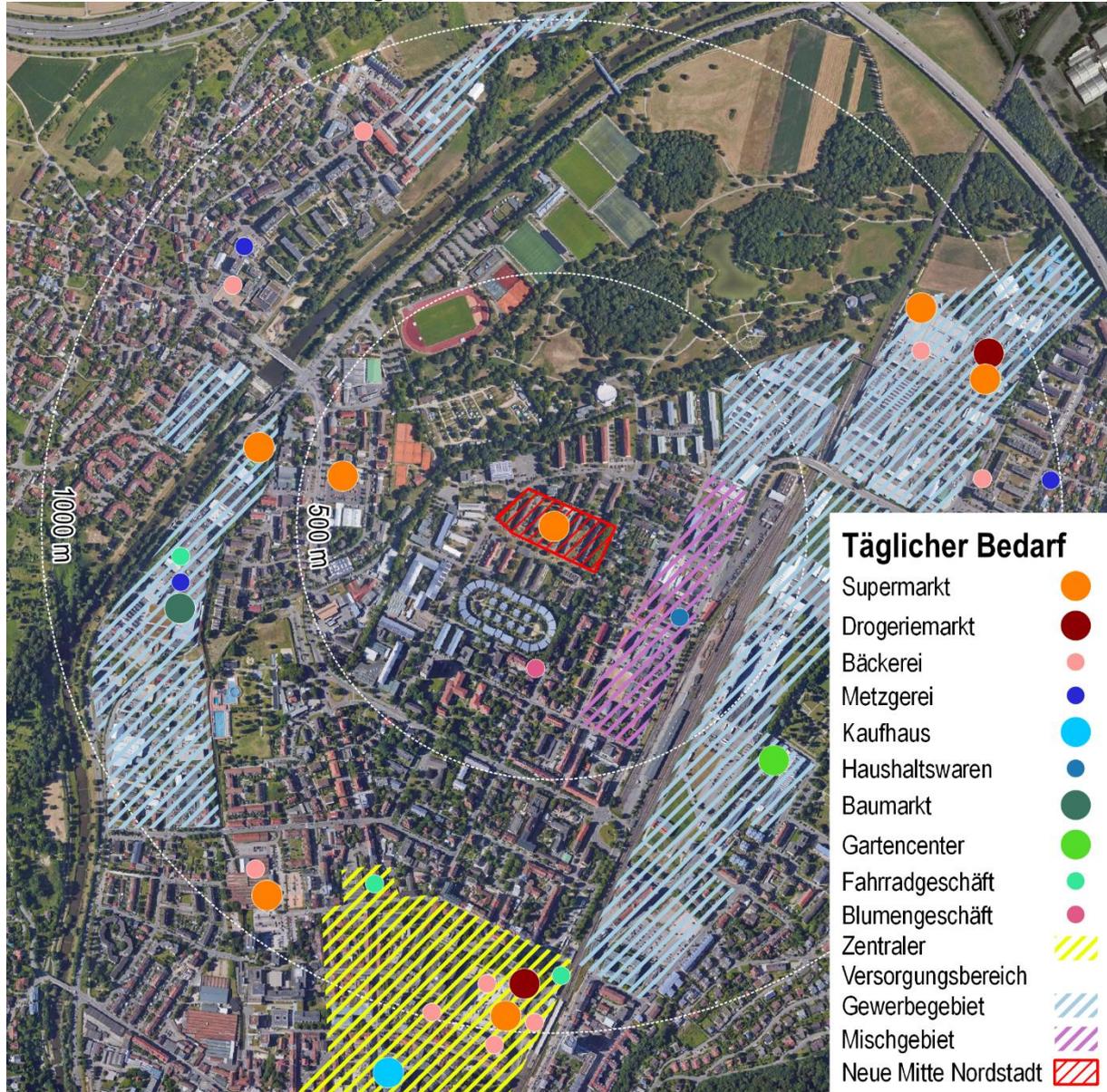


Abb.: Erreichbarkeit zu Fuß: Angebote Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs im Quartiersumfeld Neue Mitte Nordstadt. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

Im Radius von maximal 500m befinden sich:

- zwei Lebensmittelmärkte (Lidl + zukünftiger im Neubau)
- eine Apotheke
- drei (Schnell-)Restaurants
- ein Blumenladen

Im Radius von maximal 1000m befinden sich zusätzlich:

- drei Lebensmittelmärkte (Rewe, Aldi, Kaufland)
- drei Apotheken
- die Lörracher Innenstadt und mehrere Gewerbegebiete mit einer Vielzahl an Dienstleistungen und Geschäften
- mind. sechs Geldautomaten
- ein Blumenladen und ein Baumarkt/ Gartencenter
- zwei Fahrradläden (die Speiche, Follow me)

### Schulen und Kinderbetreuung



Abb.: Erreichbarkeit zu Fuß: Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen im Quartiersumfeld Neue Mitte Nordstadt. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

Die Dichte an Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen ist in der Nordstadt sehr hoch. In einem unmittelbaren Radius von max. 500m befinden sich eine Gemeinschaftsschule mit Grundschule, eine Haus- und Landwirtschaftliche Schule, eine Kaufmännische Schule, eine Berufsschule und ein Sonderpädagogisches Bildungs- und Beratungszentrum (SBBZ). Etwas weiter, aber noch innerhalb von 1000m befindet sich zwei weitere Grundschulen. Mit einem katholischen Kindergarten und einem Waldorfindergarten befinden sich zwei Kinderbetreuungseinrichtungen in näherer fußläufiger Entfernung (bis 500m), im weiteren Kreis nochmals drei weitere Kinderbetreuungseinrichtungen.

## Gesundheit

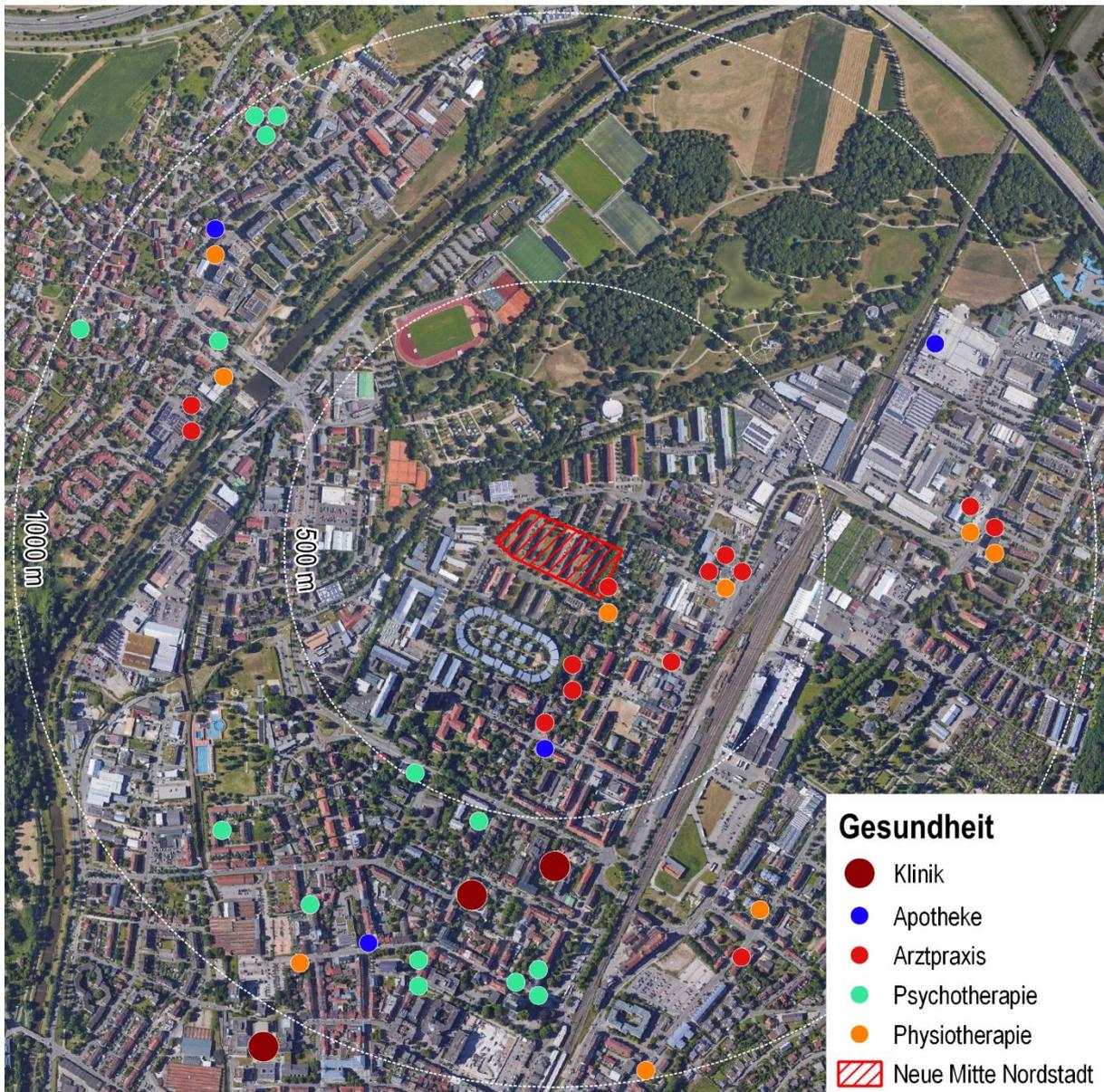


Abb.: Gesundheitseinrichtungen im Quartiersumfeld Neue Mitte Nordstadt. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

## Fußwegenetz

Es existieren gute Fußwegeverbindungen in den nördlich gelegenen Grütpark über die Haager Straße und über den Parkplatz Wintersbuckhalle und den Promenadenweg. Die Innenstadt ist direkt über die Haager Straße in südlicher Richtung zu erreichen. Auch die Bahn-Haltestelle Schwarzwaldstraße und das dahinter gelegene Gewerbegebiet sind über die Karl-Hebster-Straße oder über den Sausenburgweg und die Gewerbestraße zu Fuß erreichbar. Zum südwestlich gelegenen Parkschwimmbad ist die Fußwegeverbindung über die Wintersbuckstraße und die Gretherstraße naheliegend.

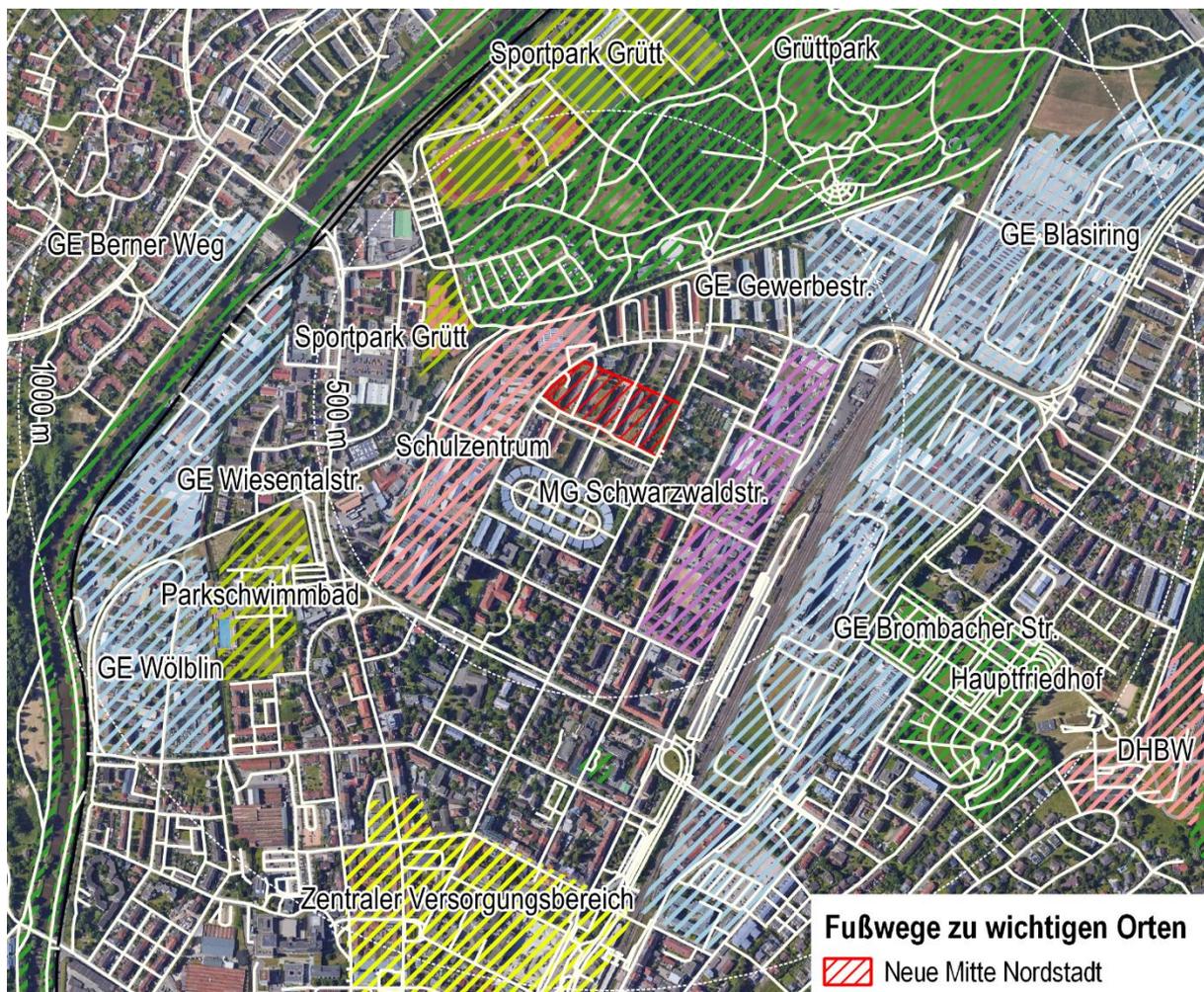


Abb.: Fußwegeverbindungen. Neue Mitte Nordstadt. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

#### Mobilitätsbedürfnisse Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) spielt in städtischen Gebieten für breite Nutzergruppen eine große Rolle. Eine gute Anbindung ist die Grundvoraussetzung für den Verzicht auf den eigenen Pkw. Studien geben Hinweise darauf, dass vor allem bei den jüngeren Altersgruppen (bis etwa 30 Jahre) die tägliche ÖV-Nutzung deutlich zunimmt, während die Inanspruchnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgeht. Auch ältere Personen nutzen überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Verkehr<sup>9</sup>.

Neben dem Alter hat auch der ökonomische Status der Haushalte eine Wirkung, wie häufig der Öffentliche Verkehr genutzt wird. Als generelle Tendenz kann man hierbei festhalten: Je geringer das Haushaltseinkommen, desto höher der Anteil der ÖV-Nutzer. Im Umkehrschluss bedeutet das: Je höher der ökonomische Status eines Haushaltes, desto weniger werden Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt.<sup>10</sup> Allerdings steigt mit dem ökonomischen Status auch der bewusste Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkws.

Entscheidungskriterien sind grundsätzlich die benötigte Zeit für die Wegstrecke (Wie lange brauche ich von Haustür zu Haustür?), die Häufigkeit und Dauer der Anbindung (Wie oft fährt der Bus/die Bahn? Wie früh/spät fährt der ÖV?), der Komfort und das Wohlbefinden (Wie oft muss ich umsteigen? Wie häufig sind Baustellen? Ist es sicher und sauber? Wie [weit] ist der Weg zur Haltestelle?), der Preis (Ist der ÖV konkurrenzfähig zum Auto? Taugt er als

<sup>9</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

<sup>10</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017; Ministerium für Verkehr BW 2019: Personenverkehr in Stadt und Land

Alltagsmittel?), der Service und die Informationen (Durchschaue ich das Tarifsystem? Bin ich über Streckenänderungen genügend und rechtzeitig informiert?) sowie die Kombiniermöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln (Gibt es gute Radabstellanlagen an der Haltestelle? Kann ich mein Rad mitnehmen?) Wie sind die Umsteigezeiten am Bahnhof?

### Bestandsanalyse ÖV-Anbindung

Die Neue Mitte Nordstadt ist durch Buslinie 7 stadteinwärts angebunden. Die Linie bedient die nahegelegenen Haltestellen Wintersbuckstraße und Heithemstraße und fährt tagsüber im 30min-Takt in die Innenstadt und weiter über Stetten zum Salzert. Zudem besteht ab der ebenfalls noch fußläufig erreichbaren Haltestelle St.-Elisabethen-Krankenhaus der Umstieg zu den Buslinien 15 und 16, die den Stadtteil Brombach, Weil am Rhein und Müllheim anfahren. Ebenfalls noch fußläufig und gut mit dem Fahrrad erreichbar ist die S-Bahn-Haltestelle Schwarzwaldstraße, an der die beiden Linien S5 und S6 jeweils im 30min-Takt verkehren. Speziell für Pendler\*innen ist die direkte Verbindung nach Basel SBB und Weil am Rhein attraktiv.

Im Vergleich der Fahrtzeiten zu ausgewählten Zielen in Lörrach (Innenstadt, benachbarte Städte, größere Gewerbegebiete) ist die Anbindung an die Innenstadt (Marktplatz und Hauptbahnhof) mit 16-18 Minuten Fußweg, 6 Minuten Radstrecke und 7-15 Minuten Busweg sehr attraktiv. Zu Hauptverkehrszeiten ist die Fahrt mit dem Bus sogar schneller als mit dem Pkw (Parkzeit eingerechnet). Alle ausgewählten Ziele sind mit dem Öffentlichen Verkehr und mit dem Fahrrad in unter 30 Minuten zu erreichen; das gilt für die Gewerbegebiete, die Duale Hochschule und auch Weil am Rhein und Basel SBB.

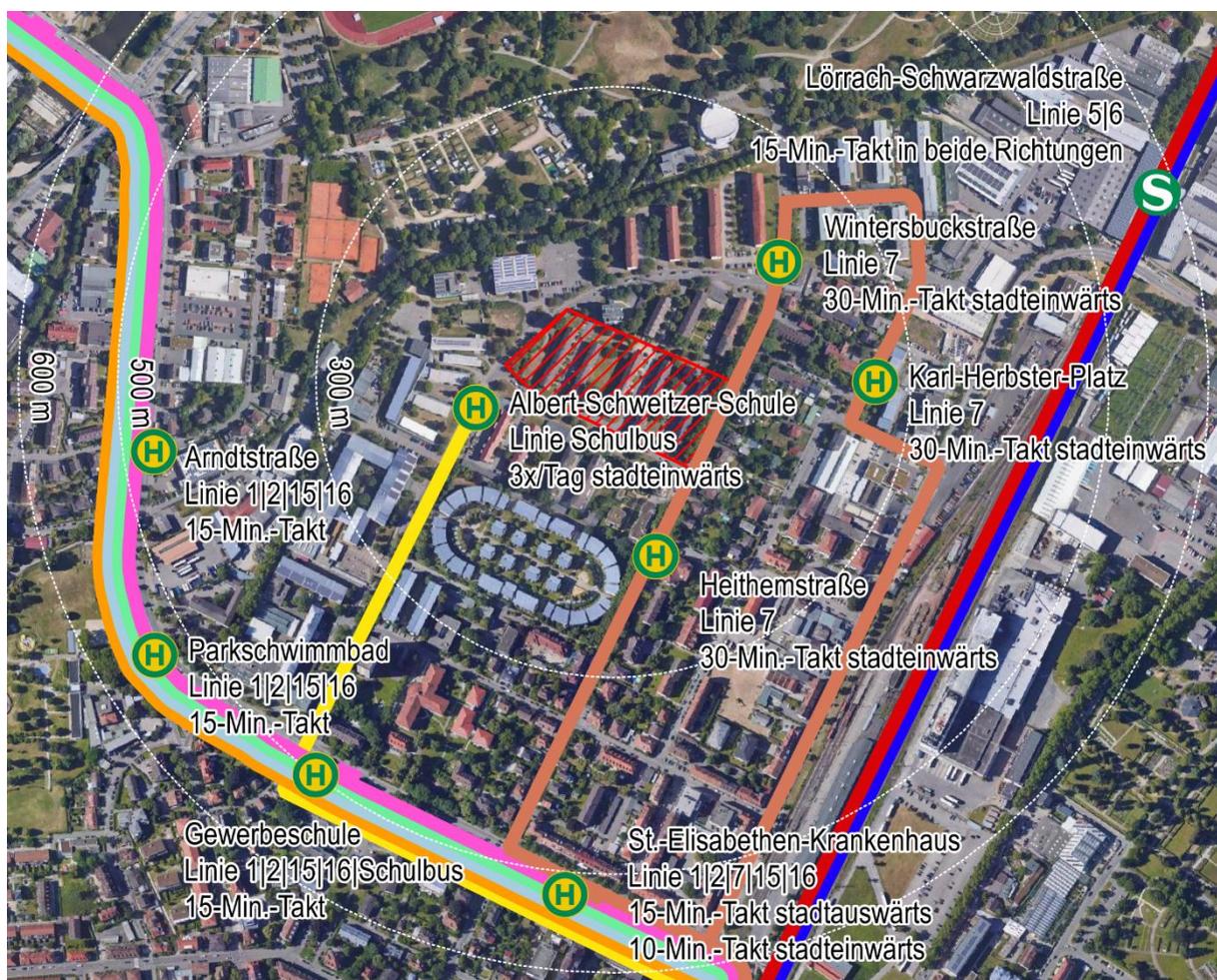


Abb.: Anbindung Öffentlicher Verkehr Neue Mitte Nordstadt. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Regio Verkehrsverbund Lörrach, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner. Stand 16.12.2021, 18:00 Uhr.

## Übersicht Haltestellen und Verbindungen

Haltestelle	Linie	Entfernung	Richtung	Fahrtzeiten	Frequenz	Ziel
Heithemstraße	Bus 7	160m	stadteinwärts	5:31 - 19:31 19:31 - 22:25	30min 60min	Salzert
Wintersbuckstraße	Bus 7	190m	stadteinwärts	5:30 - 19:30 19:30 - 22:24	30min 60min	Salzert
St.-Elisabethen-Krankenhaus	Bus 7	500m	stadteinwärts	5:33 - 19:33 19:33 - 22:27	30min 60min	Salzert
	Bus 1/2/15		stadteinwärts	5:19 - 20:0	30min	Lörrach Busbf.
	Bus 16		stadteinwärts	5:44 - 19:44 19:44 - 23:44	30min 60min	Weil am Rhein Tullastr.
	Bus 1/2/15		stadtauswärts	5:51 - 18:38 18:38 - 20:38	30min 60min	Kandern Busbf.
	Bus 16		stadtauswärts	6:10 - 20:10 20:10 - 0:26	30min 60min	Brombach Bf.
Albert-Schweizer-Schule	3 // 315	160m	stadteinwärts	12:05/12:55 // 15:33	Schulbus	Inzlingen-Zoll // Lörrach Busbf.
Schwarzwaldstraße	S-Bahn 5	530m	stadteinwärts	6:15 - 19:44	30min	Weil am Rhein
	S-Bahn 6		stadteinwärts	5:23 - 20:59	30min	Basel SBB
	S-Bahn 5		stadtauswärts	5:53 - 19:15	30min	Steinen
	S-Bahn 6		stadtauswärts	5:25 - 20:00 20:00 - 0:11	30min 60min	Zell (Wiesental)

Abb.: Entfernungen Haltestellen, Fahrtzeiten und Taktung schultags Mo.-Fr. Quelle: google maps, Regioverkehrsverbund Lörrach, Stand 16.12.2021.

## Fahrdauer zu ausgewählten Zielen

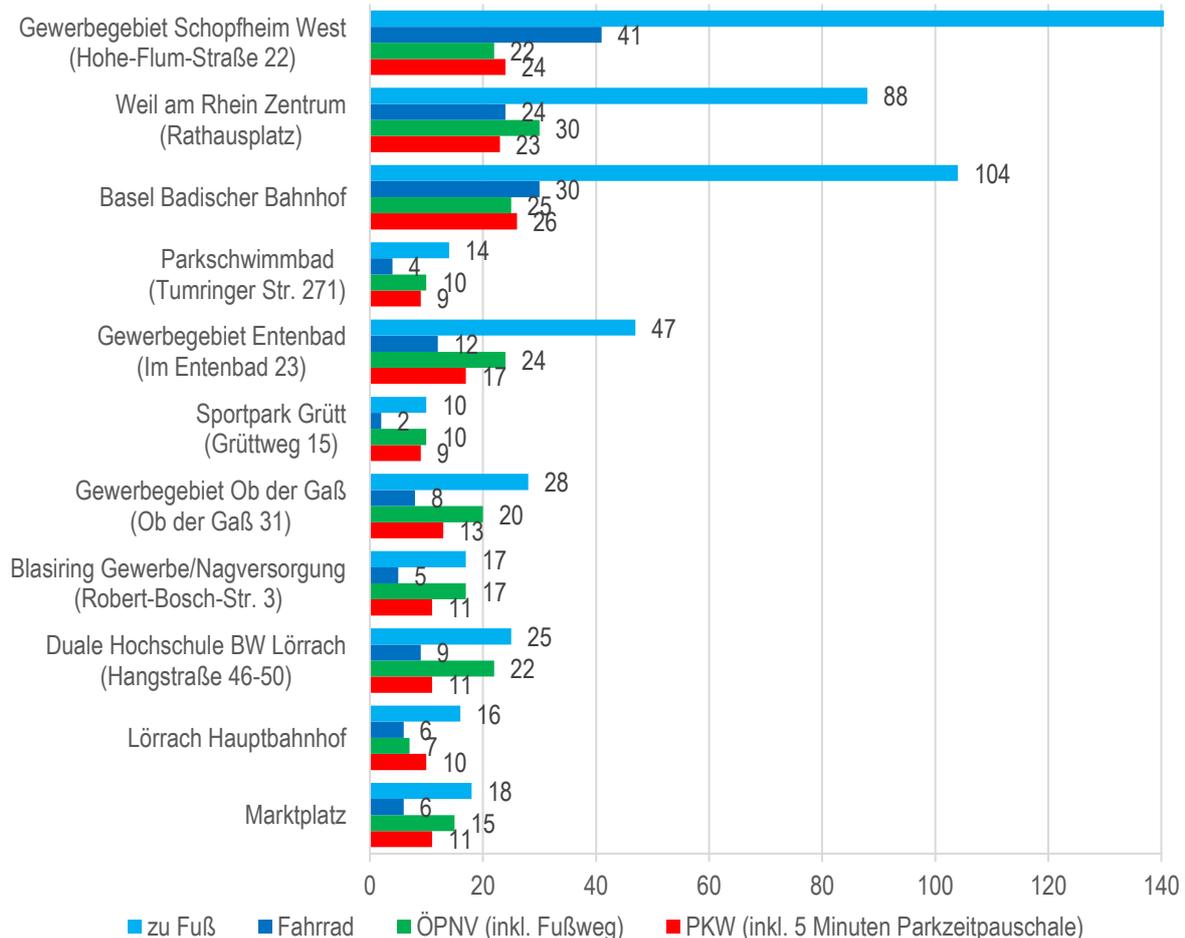


Abb.: Fahrdauer zu ausgewählten Zielen in Minuten; Daten: eigene Recherche (google maps, Regioverkehrsverbund Lörrach), Stand 16.12.2021 8:00 Uhr

## 4.4 Radverkehr

### Mobilitätsbedürfnisse Radverkehr

Wichtig bei der Entscheidung, das Fahrrad im Alltagsverkehr zu nutzen, ist neben der Qualität der Fahrradwege auch die Fahrradzugänglichkeit an der eigenen Wohnung und am Zielort. Der Aufwand sein Fahrrad diebstahl- und wettergeschützt abstellen zu können, darf nicht größer als das Abstellen des Pkws sein. Im besten Fall sollte der Aufwand sogar noch geringer sein. Bei zunehmendem Wert der Fahrräder durch neue Technik (Pedelecs und Leichtbauweisen) nimmt die Bedeutung des Schutzes weiter zu.

Familien haben besondere Transporterfordernisse, zum Beispiel für gemeinsame Wege und Unternehmungen, für Begleitmobilität (z.B. Schulwege), für Einkäufe. Das Angebot an verschiedenen Transportmöglichkeiten ist vielfältiger und komfortabler geworden. Deshalb sind wohnungsnah, sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen vor der Haustür, an Haltestellen und an familientypischen Zielorten (wie z.B. Kita, Schule) wichtig. Wichtig ist auch die Möglichkeit zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradanhängern und Lastenrädern, wenn diese für nur gelegentliche Nutzungen für eine Familie zu teuer wären.<sup>11</sup>

Wegen schlechteren Transport- und Mitnahmemöglichkeiten sowie fehlendem Wetterschutz ist das Fahrrad aber nur für wenige Nutzer das einzige Verkehrsmittel. Es müssen Auswahlmöglichkeiten oder Kombinationsmöglichkeiten mit ÖV, Carsharing und Zu-Fuß-Mobilität bestehen.

### Bestandsanalyse Radverkehr

Seit 2013 gibt es drei festgelegte Rad-Pendler Routen West (rot), Mitte (grün) und Ost (blau). Derzeit läuft ein Beteiligungsverfahren, um die Route für den Radschnellweg RS7 abzustimmen, der von Schopfheim über Maulburg, Steinen und Lörrach bis in die Schweiz führen wird. Die Pendlerroute Ost ist eine Variante. Eine andere Variante führt durch die Haager Straße.

Eine Radverbindung führt zudem vom Grüttpark kommend die Haager Straße entlang an der Neuen Mitte Nordstadt vorbei bis in die Innenstadt. In den letzten Jahren wurden eine erhebliche Anzahl von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtraum geschaffen. Die Stadt Lörrach plant zudem in den kommenden Jahren die Pendler Routen zu optimieren, S-Bahn-Querungen umzusetzen, Konfliktpunkte zu beseitigen, Fahrradstraßen auszuweisen und eine Umfahrung der Fußgängerzone zu realisieren. Lörrach verfügt über kein Fahrradverleihsystem.

<sup>11</sup> Vgl. BMVI 2015: Familienmobilität im Alltag

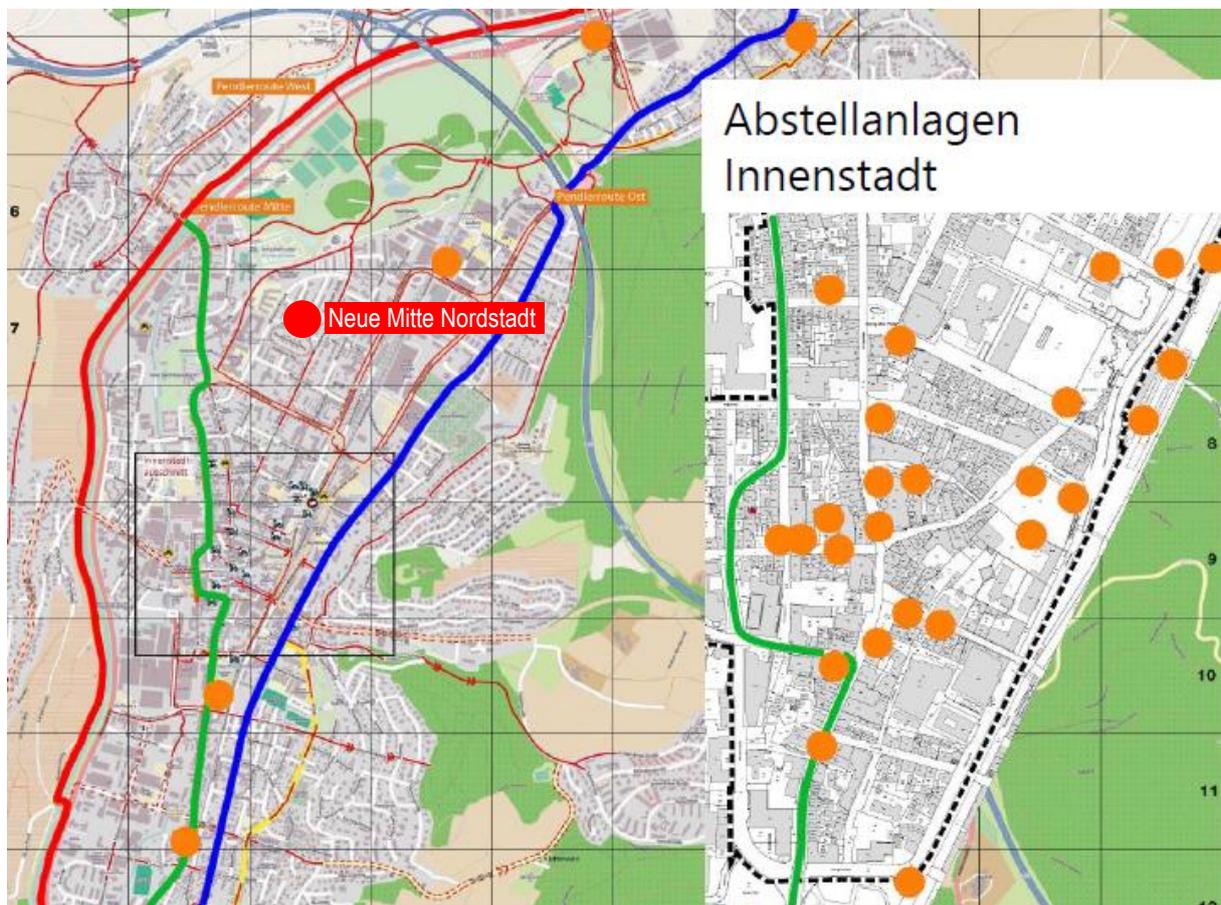


Abb.: Radverkehrsinfrastruktur Nordstadt Lörrach. Darstellung: Stadt Lörrach.

Wie die Fahrzeiten ausgewählter Ziele zeigen, sind fast alle wichtigen Ziele von der Neuen Mitte Nordstadt aus in weniger als 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Durch die Pendlerrouen sind auch entferntere Ziele wie Weil am Rhein oder Basel mit dem Fahrrad gut erreichbar.

### Fahrdauer zu ausgewählten Zielen

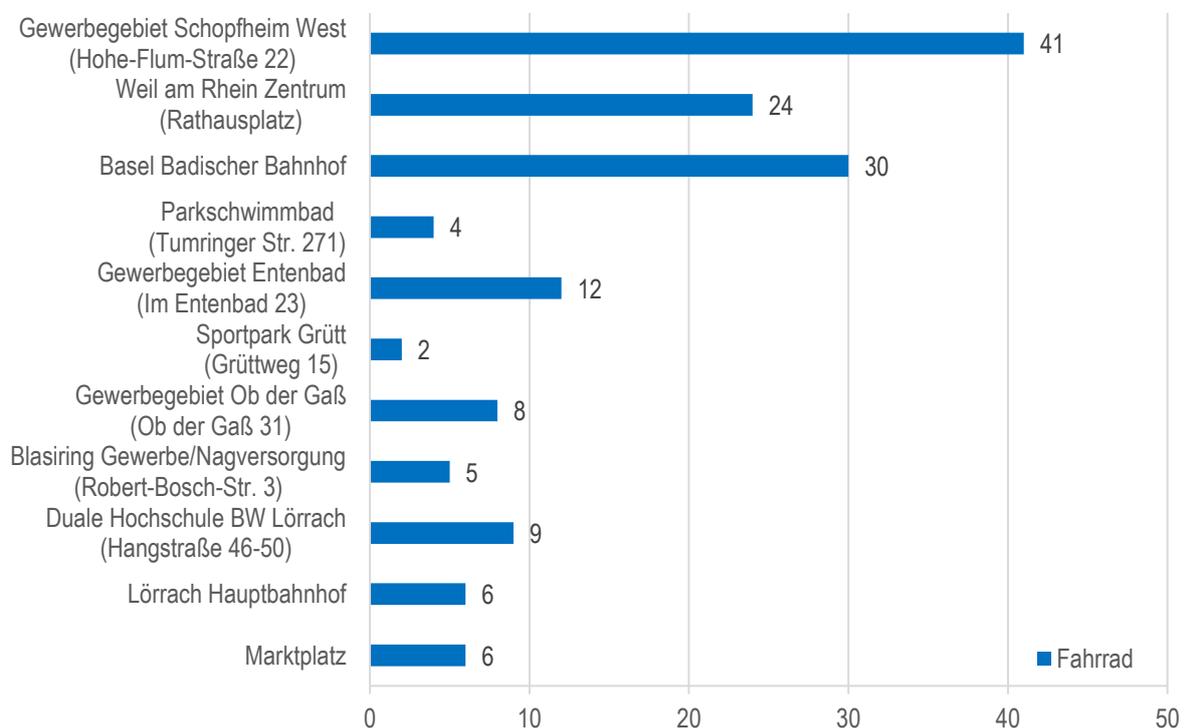


Abb.: Fahrdauer zu ausgewählten Zielen mit dem Fahrrad in Minuten; Daten: eigene Recherche, Stand 16.12.2021, 8:00 Uhr

## 4.5 Carsharing

### Mobilitätsbedürfnisse Carsharing

Carsharing bedeutet, dass Menschen sich Autos miteinander teilen. Unterschieden werden dabei stationsbasierte Systeme, bei denen Abfahrt und Rückgabe an einem festen Stellplatz erfolgen, und Free-floating-Systeme, die ohne Stationsbindung funktionieren. Die Autos sind i.d.R. entweder im Besitz einer zu diesem Zweck gegründeten Institution (Genossenschaft, Verein usw.) oder eines kommerziellen Unternehmens. Die deutsche Carsharing-Branche wächst derzeit stark – in den vergangenen Jahren hat sowohl die Zahl der Fahrzeuge als auch der Kunden von stationsbasiertem Carsharing deutlich zugenommen.<sup>12</sup>

Carsharing findet überwiegend in den Großstädten statt. Generell ist anzunehmen, dass es überwiegend multimodal mit weiteren alternativen Verkehrsmitteln genutzt wird oder eine Alternative zum eigenen Zweitwagen ist<sup>13</sup>. D.h. im Umkehrschluss, dass es guter Ergänzungen bedarf (ÖV und Rad), damit Carsharing Teil der nachhaltigen Alltagsmobilität wird.

Wichtige Qualitätskriterien für Carsharing sind der Preis (Einstiegshürden durch Grundgebühren, Vertragsverhältnisse), die sichere Verfügbarkeit von einem Wagen zu einer bestimmten Zeit, die fußläufige Entfernung zum Standort des Fahrzeuges, ein breites Angebot an Fahrzeugtypen und der Komfort (Aufwand bei Fahrzeugbuchung, Service).

### Bestandsanalyse Carsharing

Stadtmobil Südbaden bietet derzeit zehn Carsharing-Fahrzeuge an verschiedenen Standorten an, darunter drei Elektroautos. Im Rahmen des Projekts "Lörrach macht elektrisch mobil" hat die Stadt Lörrach gemeinsam mit Stadtmobil Südbaden drei konventionelle Carsharing-Fahrzeuge durch E-Autos ersetzt und an der Velohalle sowie am Niederfeldareal Ladestationen eingerichtet.

Eine weitere Möglichkeit für CarSharing von Elektro-Autos in Lörrach bietet my-e-car. In Lörrach bietet das Gemeinschaftsunternehmen von Stadtmobil Südbaden und NaturEnergie von EnergieDienst Renault Zoes mit dazugehörigen Schnellladesäulen an.

Die Fahrzeuge befinden sich an Stationen in der Innenstadt. Die nächstgelegenen Stationen (weniger als 1000m) sind am Hauptbahnhof (Velohalle) und in der Haagener Str. / Höhe Bonifatius-Kirche. Im näheren Umkreis und in fußläufiger Erreichbarkeit der Neuen Mitte Nordstadt existiert bisher von keinem Anbieter eine Station. Durch die Konzeption einer "Neuen Mitte Nordstadt" mit der Kombination aus Wohnen und Einkaufen und attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten bietet es sich an, mit den bestehenden Carsharing-Anbietern über einen zusätzlichen Standort an der "neuen Mitte" zu verhandeln, um ein oder zwei Carsharing-Autos fest anzusiedeln.

<sup>12</sup> Bundesverband Carsharing 2020

<sup>13</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017



Abb.: Carsharing-Standorte Lörrach. Datengrundlage: Stadtmobil, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

## 5 Stellplatzbedarf

### 5.1 Pkw-Besitz der zu erwartenden Zielgruppen

Aus der zu erwartenden Bewohnerstruktur für die einzelnen Wohnungstypen und -größen lassen sich Strukturdaten ableiten. Die Strukturdaten der Zielgruppen sind Haushaltsgröße, Haushaltstyp, Altersgruppe, sozioökonomischer Status. Diese geben Hinweise, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein Haushalt künftig einen Pkw besitzt. Die folgende Übersicht zeigt, welche Faktoren die Wahrscheinlichkeit für den Pkw-Besitz pro Haushalt beeinflussen.<sup>14</sup>

Faktoren für weniger Pkw-Besitz	Faktoren für mehr Pkw-Besitz
städtische Strukturen	ländliche Strukturen
zentrale Lage, gute Anbindung	Randlage, schlechte Anbindung
Alleinlebende	Familien
Alleinerziehende	Paare ohne Kinder
junge Erwachsene u30	Personen mittleren Alters (30-60 Jahre)
Ältere, Hochbetagte ü60	Erwerbstätigkeit
Arbeitslosigkeit, Ruhestand, Studium	hohes Einkommen
geringes Einkommen	

### 5.2 Pkw-Besitzprognose nach Wohnungstypologie

Für die Zielgruppen der verschiedenen Wohnungstypen (wie in Kapitel 3.2 dargestellt) werden Vergleichswerte herangezogen, wie viele Pkw ein Haushalt mit dem bestimmten Merkmal statistisch besitzt. Die Daten sind das Ergebnis einer umfassenden Mobilitätsbefragung in Deutschland und spiegeln den Durchschnitt für bestimmte soziale Merkmale von Haushalten wider<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Die Panel-Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD) legt mit einer breiten Datenbasis dar, welche Faktoren die Wahrscheinlichkeit beeinflussen, dass ein Pkw im Haushalt vorhanden ist.

<sup>15</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

	Wohnungstyp	Zielgruppen	Anzahl Whng.	Angenommener Pkw-Besitz je Haushalt nach sozialem Merkmal		
				HH-Größe	Ökon. Status	Alter, HH-Typ
<b>Baufeld Wintersbuck</b>	1-Zimmer	Singles	1	0,6	0,8	0,6
	2-Zimmer, förderfähig	Singles, Geringverdiener	6	0,6	0,6	0,5 - 0,7
	2-Zimmer, förderfähig, barrierefrei	Singles, Paare, Ältere, Geringverdiener	16	0,6	0,6	0,6
	3-Zimmer	Paare, Kleinfamilien	19	1,2	1,0	1,4
	3-Zimmer, förderfähig	Paare, Kleinfamilien, Geringverdiener	25	1,2	0,8	1,4
	4-Zimmer	Kleinfamilien, Familien	7	1,5	1,0 - 1,5	1,4
	4-Zimmer, barrierefrei	Paare, Kleinfamilien, Familien, Ältere	3	1,5	1,0 - 1,5	1,4
	4-Zimmer, förderfähig	Kleinfamilien, Familien, Geringverdiener	12	1,5	0,8	1,4
	5-Zimmer	WGs: Jüngere, Ältere, Geringverdiener	3	1,7	0,8 - 1,0	1,9
	5-Zimmer, barrierefrei	WGs: Jüngere, Ältere, Geringverdiener	3	1,7	0,8 - 1,0	1,9
	5-Zimmer, förderfähig	Familien, Geringverdiener	8	1,7	0,8 - 1,0	1,4
<b>Baufeld Haagener</b>	2-Zimmer	Singles, Paare	19	0,6	1,0	0,5 - 0,7
	2-Zimmer, barrierefrei	Singles, Ältere	6	0,6	0,6	0,6
	2-Zimmer, förderfähig	Singles, Paare, Geringverdiener	21	0,6	0,8	0,5 - 0,7
	2-Zimmer, förderfähig, barrierefrei	Singles, Paare, Ältere, Geringverdiener	12	0,6	0,8	0,6
	3-Zimmer	Paare, Kleinfamilien	6	1,2	1,0	1,4
	3-Zimmer, barrierefrei	Paare, Kleinfamilien, Ältere	1	1,2	1,0	1,1
	3-Zimmer, förderfähig	Paare, Kleinfamilien, Geringverdiener	10	1,2	0,8	1,4
	3-Zimmer förderfähig, barrierefrei	Paare, Kleinfamilien, Ältere, Geringverdiener	3	1,2	0,8	1,1
	4-Zimmer	Paare, Kleinfamilien, Familien	9	1,5	1,0 - 1,5	1,4
	4-Zimmer, barrierefrei	Paare, Kleinfamilien, Familien, Ältere	6	1,5	1,0 - 1,5	1,4
	4-Zimmer, förderfähig	Paare, Kleinfamilien, Familien, Geringverdiener	26	1,5	0,8	1,4
	5-Zimmer	Familien, WG	2	1,7	0,8 - 1,0	1,9
Angenommener Pkw-Besitz je Haushalt durch Wohnungstypologie gewichtet nach der Anzahl der Wohnungen				<b>1,1</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>

Abb.: Angenommener Pkw-Besitz je Haushalt für das Wohnungsgemeinde, Daten: Mobilität in Deutschland 2017

Als wichtige Merkmale werden die Haushaltsgröße und der ökonomische Status herangezogen. Das Merkmal Haushaltstyp/Alter wird als Vergleichsvariable dargestellt. Die einzelnen Wohnungstypologien sind anteilig gewichtet und der statistische Pkw-Besitz berechnet. Berücksichtigt ist auch, ob ein Haushalt statistisch mehr als einen Pkw besitzt. Wird der Pkw-Besitz aufgrund der Haushaltsgröße angenommen, ergibt sich insgesamt ein Wert von 1,1 Pkw je Haushalt. Aufgrund der mehrheitlichen Wohnungen, die für 2 bis 3 Personen vorgesehen sind, kommt der Wert insgesamt auf einen 1:1 Schlüssel. Wird der Pkw-Besitz aufgrund des ökonomischen Status angenommen, bleibt der Wert mit 0,8 insgesamt deutlich unter 1. Der hohe Anteil an geförderten Wohnungen spricht hier für einen geringeren Stellplatzbedarf.

### 5.3 Zusätzliche Faktoren zur Verringerung des Pkw-Besitzes

#### Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Die Auswirkungen einzelner Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind schwer zu quantifizieren. Einen großen Einfluss hat aber unbestritten die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, also die Bus- und Schienenanbindung. Modellberechnungen von Studien haben ergeben, dass der häufig genutzte 300-Meter-Radius von Bus-Haltestellen aus der ÖPNV-Angebotsplanung ein Schwellenwert ist, ab dem der Pkw-Besitz merklich sinkt. Eine weitere Verstärkung des Effekts wurde bei ca. 150 Metern festgestellt.<sup>16</sup> Auch durch die Abfahrtsfrequenz (Taktung) verändert sich der Pkw-Besitz. Beim Schienenverkehr liegen die Radius-Grenzen bei 300 bzw. 600 Metern. Für das Neubauquartier Neue Mitte Nordstadt ergibt sich folgende Situation bzgl. der Anbindung an den ÖV (siehe auch 4.3):

Typ	Haltestellen	Radius	Taktung
Bus	Heithemstraße	180m	30min
	Wintersbuckstraße	200m	30min
	Sankt-Elisabeth-Krankenhaus	550m	15 / 30min
S-Bahn	Schwarzwaldstraße	600m	15min

#### Fazit

Entsprechend der nahe gelegenen Bus-Haltestellen mit guter Taktung (<300m, 15min/30min) und der im 600-Meter-Radius entfernten S-Bahn-Haltestelle mit guter Taktung (15min) ist davon auszugehen, dass die gute Anbindung an den ÖV einen Effekt auf die Pkw-Nutzung und damit Pkw-Besitz der neuen Bewohner\*innen im Quartier haben wird. Hier soll der Basiswert (Ausgangswert für den stadtweiten durchschnittlichen Pkw-Besitz) mit 0,9 angerechnet werden (siehe Berechnung Stellplatzfaktor 5.4).

#### Lage, Reisezeit, Nahversorgung, Nutzungsmischung

Die Lage des Neubauquartiers in der Stadt ist ein weiterer Faktor, der nachweislich<sup>17</sup> einen Effekt auf den Pkw-Besitz hat. Dabei geht es sowohl um die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr ins Stadtzentrum als auch um kurze Wege zum Einkaufen (Nahversorgung) und der Anzahl von Nutzungen in der Umgebung (Nutzungsmischung).

Die Reisezeit zum Lörracher Hauptbahnhof und zum Marktplatz ist mit 7 bzw. 15 Minuten per Bus sehr kurz. Ebenso zu weiteren zentralen Zielen in der Stadt. Auch in alle Lörracher Gewerbegebiete liegt die Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unter 30 Minuten, das gleiche gilt selbst für die beiden Stadtzentren von Basel und Weil am Rhein. Die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten sind ebenfalls fußläufig erreichbar (max. 15 Minuten). Das gilt z.B. für die Märkte Lidl, Aldi, Penny, Rewe, Kaufland, aber auch für zwei Apotheken oder Drogerie (siehe 4.2). Zudem ist im neu geplanten Stadtquartier ein Nahversorger geplant, so dass die zukünftigen Bewohner\*innen für die Grundversorgung keinen Pkw benötigen. Die Nutzungsmischung – die Anzahl von Nutzungsarten außer Wohnen – ist ein weiterer Faktor, der zu einer Pkw-Reduzierung beitragen kann. Statistisch gesehen gilt: Je mehr unterschiedliche Nutzungen in der näheren Umgebung (bis max. 1000m) zu finden sind, desto mehr Haushalte verzichten auf einen Pkw. Im vorliegenden Fall sind mindestens drei weitere Nutzungsarten per Fuß oder Fahrrad erreichbar: Restaurants, Schulen und Kitas sowie Ärzte und Apotheken.

#### Fazit

Durch die gute Reisezeit ins Zentrum, die gute Erreichbarkeit von Nahversorgungsmöglichkeiten und weiteren Nutzungsmischungen in näherer Umgebung ist es nachvollziehbar, für diese Aspekte den Faktor 0,9 auf den Basiswert anzuwenden.

<sup>16</sup> Stiftung "Lebendige Stadt" (Hrsg.) 2021: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hamburg.

<sup>17</sup> Siehe ebenda.

## Ergänzende Mobilitätsangebote

Einen großen Einfluss auf den Pkw-Besitz hat die Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen. Im Schnitt besitzen nur 50% der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft in Großstädten einen Pkw.<sup>18</sup> Andere Studien und Handbücher gehen von einer Verringerung der notwendigen Stellplätze von bis zu 10% aus (siehe Tabelle). Die Mitgliedschaftsquoten sind regional aber sehr unterschiedlich und der Effekt variiert je nach Stadtgröße und deren Carsharing-Netz.

Wie die Bestandanalyse zeigt, besitzt Lörrach mit dem Anbieter Stadtmobil Südbaden (10 Fahrzeuge) und my-e-car (Gemeinschaftsunternehmen von Stadtmobil Südbaden und NaturEnergie) eine gute Grundinfrastruktur für das Carsharing-Angebot. Der Wohnbau Lörrach ist es ein Anliegen, mit einem Carsharing-Anbieter über eine weitere Carsharing-Station am neuem Quartier Neue Mitte Nordstadt zu verhandeln, um die Nordstadt und speziell das Neubauquartier an das Carsharing-Netz anzubinden.

Die Radverkehrsförderung für die Neue Mitte Nordstadt erfolgt zum einen über die im Baugesetzbuch geforderte Stellplatz-Herstellung für zwei Fahrräder pro Wohneinheit. Zum anderen ist von Seiten der Wohnbau Lörrach angedacht, Fahrradboxen, speziell auch für Lastenräder, zu installieren. Hilfreich sind auch "Repair-Stationen" im Bereich der Fahrradabstellanlagen, an denen Werkzeug bereitgestellt wird, zudem Informationen über das Fahrrad-, Carsharing- und ÖPNV-Angebot, z.B. in den Eingangsbereichen zu den Wohnungen oder in der Mieterzeitung.

Der Effekt von Mobilitätsverbesserungen, insbesondere von "weichen" Maßnahmen im Bereich Service und Information, ist schwer zu messen und zu quantifizieren. Gleichzeitig haben diese einen positiven Effekt auf die vermehrte Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbands und tragen zum Verzicht auf den eigenen Pkw bei.

### Fazit

Speziell durch ein Carsharing-Angebot, dass die zukünftigen Bewohner\*innen des Quartiers nutzen könnten und die zusätzlich beschriebenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs soll der Basiswert um einen weiteren Faktor von 0,9 multipliziert werden, da davon ausgegangen werden kann, dass ein Effekt auf die Pkw-Nutzung und -Besitz bestehen wird.

Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs	Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze
<b>Mobilitätsinformationen</b> Mobilitätsinformationen für Neunutzer der Bebauung, Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, Beratungsdienstleister für Mobilität vor Ort	bis zu 5%
<b>Parkraumbewirtschaftung</b> Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 20 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 40 € je Monat bei überdachten Stellplätzen ausgegeben. Tagesparkberechtigungen zu Kosten von mindestens 1/20 der Kosten für Monatsparkberechtigungen sind möglich. Kostenfreies Parken ist bis zu einer Dauer von drei Stunden möglich.	5 bis 10%
<b>ÖPNV-Vergünstigung</b> JobTicket, SemesterTicket, QuartiersTicket	5 bis 20%
<b>Fahrgemeinschaftsförderung</b> Nur für Nutzungen mit mehr als 50 Beschäftigten: Die Beschäftigten werden regelmäßig zur Bildung von Fahrgemeinschaften motiviert und dabei – beispielsweise durch Vermittlung geeigneter Fahrgemeinschaftspartner – aktiv unterstützt. Die Stellplätze in geringster Entfernung zum Gebäudeeingang werden als Fahrgemeinschaftsparkplätze ausgewiesen.	1% je 2% Anteil der ausgewiesenen Fahrgemeinschaftsparkplätze an der Gesamtanzahl der notwendigen Stellplätze
<b>Förderung Car-Sharing</b> Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling	bis zu 10%
<b>Radverkehrsförderung</b> Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, ...	bis zu 5%
<b>Förderung Fahrradvermietssystem</b> Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf Baugrundstück, Vergünstigung für Bewohner/ Nutzer	bis zu 5%

Abb.: Mögliche Maßnahmen zur Verringerung des Pkw-Besitzes und geschätzte prozentuale Wirkungen, aus: Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Handbuch kommunale Stellplatzplanung, 2019

<sup>18</sup> BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

### 5.4 Berechnung Stellplatzfaktor

<b>Ausgangswert / Basiswert</b> (Annahme siehe 2.3)	<b>1,2</b>
<b>Faktor Haushaltgröße</b> (Berechnung siehe 5.2)	<b>1,1</b>
<b>Faktor Ökonomischer Status</b> (Berechnung siehe 5.2)	<b>0,8</b>
<b>Faktor ÖV Anbindung</b> (Herleitung siehe 5.3) Busanbindung, 150-300m, mittlerer Takt Schienenanbindung, bis 600m, mittlerer Takt	<b>0,9</b>
<b>Faktor Lage, Nähe zu Infrastruktur / Nahversorgung</b> (Herleitung siehe 5.3) Reisezeit in Zentrum, weniger als 15min Nahversorgung, weniger als 5 Minuten Nutzungen in der Umgebung, mind. 2 im Radius von 800m	<b>0,9</b>
<b>Faktor ergänzende Mobilitätsangebote</b> (Herleitung siehe 5.3) Carsharing-Station Maßnahmen zur Radverkehrsförderung	<b>0,9</b>
<b>Gesamtfaktor</b> (die Faktoren werden jeweils mit dem Basiswert multipliziert)	<b>0,77</b>

### 5.5 Stellplatzbedarf Sondernutzungen

Neben dem Wohnungsbau entstehen weitere, vor allem gewerbliche Sondernutzungen, die ebenfalls einen Stellplatzbedarf nach sich ziehen. Diese sind in der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) geregelt. Über die Matrix der Kriterien für den ÖPNV werden für das Bauvorhaben Neue Mitte Nordstadt 10 Punkte erreicht, die eine Minderung auf 40% der aus Tabelle B der Vorschrift zu ermittelnden Stellplätze nach sich ziehen.

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigener Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

Abb.: Matrix zur Ermittlung der Zahl der notwendigen KFZ-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO

## Übersicht erforderliche Stellplätze Sondernutzungen

	Nutzung	Verkehrsfläche	Nutzfläche	Zahl der Stellplätze je qm, Betten	erforderliche Stellplätze	nach Minderung um
Haagener	Pflegewohngruppen 1 und 2	7.3 Pflegeheime	544 m <sup>2</sup> , 12 Plätze 498 m <sup>2</sup> , 12 Plätze	1 Stellplatz je 10 - 15 Betten, mindestens jedoch 3 Stellplätze	3	1,2
	Arztpraxis	2.2 Räume mit erheblichen Besucherkehr	82 m <sup>2</sup>	1 Stellplatz je 20 - 30 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	3	1,2
	Gäste-Appartement	6.4 Hotels, Pensionen, Kurheime & andere Beherbergungsbetriebe	40 m <sup>2</sup> , 1 Bett	1 Stellplatz je 2 - 6 Betten	1	0,4
	<b>Gesamt Haagener</b>				<b>7</b>	<b>3</b>
Wintersbuck	Supermarkt	3.2 Verkaufsstätten mit mehr als 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	unter 800 m <sup>2</sup>	1 Stellplatz je 10 - 30 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze je Laden	27	10,7
	Café	3.1 Verkaufsstätten bis 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	128 m <sup>2</sup>	1 Stellplatz je 30 - 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze je Laden	3	1,3
	Ladeneinheit 1	3.1 Verkaufsstätten bis 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	88 m <sup>2</sup>	1 Stellplatz je 30 - 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze je Laden	2	0,9
	Ladeneinheit 2	3.1 Verkaufsstätten bis 700 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	88 m <sup>2</sup>	1 Stellplatz je 30 - 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze je Laden	2	0,9
	<b>Gesamt Wintersbuck</b>				<b>34</b>	<b>14</b>
<b>Gesamt Haagener + Wintersbuck</b>				<b>41</b>	<b>17</b>	

**Anmerkung zum Supermarkt:** Da der neu geplante Supermarkt als "Quartiersmarkt" in erster Linie die Bewohner\*innen der neu geplanten Wohnanlage und zudem die Bewohnerschaft der bestehenden, nahegelegenen Wohnbebauung in der Nordstadt als Zielgruppe haben wird, ist nicht mit einem sehr hohen Pkw-Verkehr zu rechnen, weshalb mit einem Stellplatz je 30 m<sup>2</sup> (untere Grenze) gerechnet wird.

### 5.6 Gesamtbilanz Stellplatzbedarf

Für die Wohnungen ergeben sich nach der Reduzierung eine Gesamtanzahl an herzustellenden Stellplätzen von 172. Damit können 52 Stellplätze eingespart werden. Für die Sondernutzungen können über die Minderung laut Verwaltungsvorschrift 24 Stellplätze eingespart werden. Damit müssten insgesamt statt 265 nur 189 Stellplätze hergestellt werden – das entspricht insgesamt 76 Stellplätze weniger.<sup>19</sup>

Wohneinheiten	Anzahl Stellplätze ohne Reduzierung	Faktor	Anzahl Stellplätze mit Reduzierung	Diff.
<b>224 Wohneinheiten</b>	<b>224</b>	<b>0,77</b>	<b>172</b>	<b>- 52</b>
davon Baufeld Haagener	121		93	- 28
davon Baufeld Wintersbuck	103		79	- 24
<b>7 Sondernutzungen</b>	<b>41</b>	<b>0,4</b>	<b>17</b>	<b>- 24</b>
davon Baufeld Haagener	7		3	- 4
davon Baufeld Wintersbuck	34		14	- 20
<b>Gesamt</b>	<b>265</b>		<b>189</b>	<b>- 76</b>

Bei einem durchschnittlichen Flächenbedarf für ebenerdige Pkw-Stellplätze von 25 m<sup>2</sup> je Stellplatz ergibt sich für den herkömmlichen Wohnungsbau ca. 1.300 m<sup>2</sup> weniger Flächenbedarf in der Tiefgarage.

<sup>19</sup> Die Stellplatzzahlen sind gerundet.

## 5.7 Rückfalloptionen

In allen Bereichen und auch im individuellen Lebenslauf kann es zu Veränderungen kommen, die auch die Mobilitätsbedürfnisse betreffen. Grundlegend gilt, dass veränderte Bedarfe regelmäßig erfasst werden müssen, damit bei Bedarf nachjustiert werden kann. Damit kann ggf. auch durch eine Nachjustierung beim Angebot der Verkehrsmittel des Umweltverbunds reagiert werden.

## 6 Zusammenfassung

Die Zusammensetzung der Wohntypologien mit einem hohen Anteil geförderter Wohnungen, die Lage des neuen Quartiers in der Stadt, die gute Erreichbarkeit von verschiedenen Nutzungen und die Grundanbindung durch den Umweltverbund ermöglichen eine Reduzierung der Nutzung des privaten Pkws und damit eine verringerte Zahl an Stellplätzen. Neben den städtebaulichen und verkehrlichen sprechen auch Gründe des Flächensparens (Verringerung der Unterflurversiegelung) dafür. Die Ansprüche, die mit dem Neubauquartier verbunden sind, entsprechen den selbstgesteckten Zielen der Stadt Lörrach und tragen zur Zielerreichung bei.

Ausgangspunkt der Berechnung bildet ein Basiswert für den durchschnittlichen Pkw-Besitz für die Lörracher Innenstadt, der sich aus den Daten des Statistischen Landesamts und der städtischen Haushaltsbefragung ergibt. Dementsprechend wird ein Pkw-Besitz pro Haushalt von 1,2 angenommen. Mit diesem Wert werden die für das Neubauquartier "Neue Mitte Nordstadt" spezifischen Annahmen verrechnet. Aufgrund des geplanten Wohnungsmix kann mit Blick auf die Vergleichsdaten der Studie "Mobilität in Deutschland" für die kalkulierten Haushaltsgrößen ein Stellplatzbedarf von 1,1 Auto pro Haushalt und für den anzunehmenden sozioökonomischen Status der zukünftigen Bewohnerschaft ein verringerter Stellplatzbedarf von 0,8 angenommen werden.

Weitere wichtige Faktoren zur Verringerung des Pkw-Besitz-Basiswerts sind die bestehenden Anbindungen an den Öffentlichen Verkehr, die geringe Reisezeit ins Zentrum und die gute Erreichbarkeit weiterer Nutzungen wie zur Nahversorgung, von Gesundheitsangeboten oder Schulen und Kitas. Auch von den geplanten ergänzenden Mobilitätsangeboten im Quartier, speziell die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und einer Carsharing-Station, wird ein Effekt für weniger Pkw-Nutzung erwartet. Die Faktoren werden jeweils mit 0,9 zum Basiswert multipliziert.

Damit ergibt sich für den konventionellen Wohnungsbau auf die Neue Mitte Nordstadt ein Bedarf von 0,77 Stellplätzen je Wohneinheit. Hinzu kommen Stellplätze für die Sondernutzungen (Gewerbe, Pflege-WG), die ebenfalls aufgrund der Anbindung an den Öffentlichen Verkehr um 0,4 reduziert werden können.