



# Stadtbus Lörrach 2030

Betriebsausschuss Stadtwerke Lörrach



## Bearbeitungsteam:

Planungsbüro VIA eG, Köln  
MOBILE ZEITEN GmbH,  
Oldenburg

Im Auftrag  
der Stadtwerke Lörrach

13. Juni 2024, 17:30 Uhr

## Das Programm heute:

- 1. Rückblick**  
Aufgabenstellung, Zielsetzung
- 2. Prüfaufgaben der zurück liegenden Workshops:**  
Zielstellungen und Ergebnisse für die Netzüberplanung
- 3. Konzeptvorschläge:**  
Weiterentwicklung des Stadtbusangebots in Lörrach
- 4. Weiteres Vorgehen**



## Was war die Aufgabenstellung und Zielsetzung?

**Mobilitätswende forcieren!**

**Fahrgastzahlen steigern!**

**ÖPNV / Stadtbussystem als  
Basissystem zur lokalen Mobilität  
weiter entwickeln**




Entwicklung eines Baukastenkonzepts, das mit Inkrafttreten des neuen Stadtbusbündels und je nach städtebaulicher Entwicklung und Notwendigkeit umgesetzt werden soll

## Ausgangslage – Stärken des heutigen Stadtbussystems:

- ⊕ Generell **gute Erschließung** des Siedlungsgebietes
- ⊕ Sehr **gute Erreichbarkeit der Innenstadt** als wichtigster Zielbereich im Binnenverkehr
- ⊕ Sehr gutes ÖPNV-Angebot entlang der **Talachse und nach Salzert** (Linien 6/16 und 7/17)
- ⊕ **Gute Infrastruktur in der Innenstadt:** „Modale Filter“ zur Entzerrung von Radverkehr/Bus und Kfz-Verkehr
- ⊕ Funktionale, moderne **Mobilitätsstation** Bf Brombach / Hauingen

## Ausgangslage – Schwächen des heutigen Stadtbussystems:

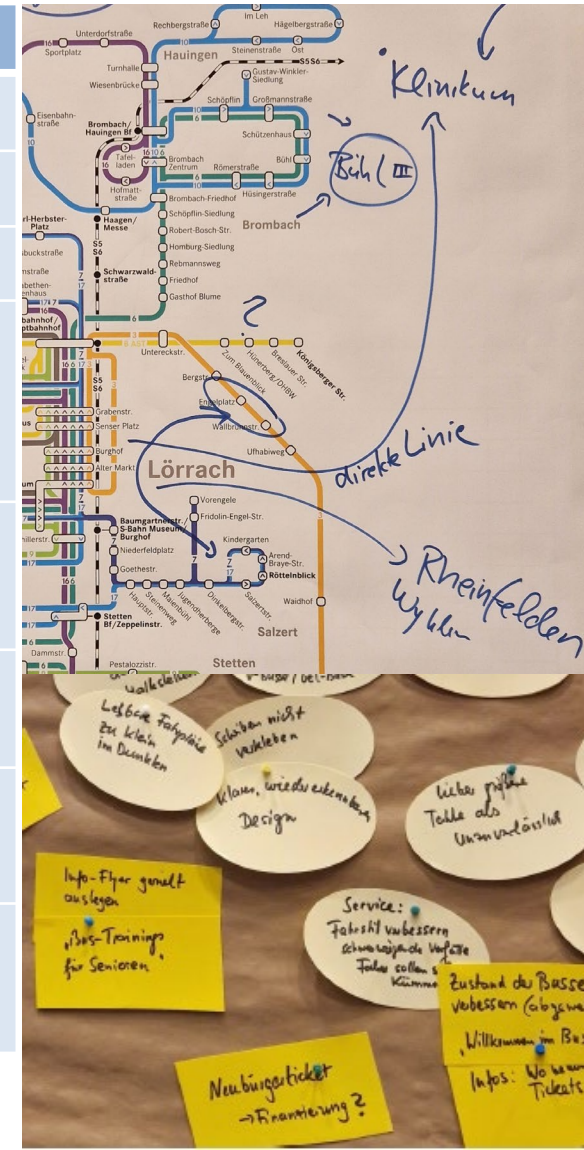
- **Nur teilweise systematische Anschlüsse** zwischen Stadtbus und S-Bahn, v.a. Richtung Basel; ungünstige Anschluss-situation im Bereich der Grenze Richtung Basel mit Linie 6
- **Komplexe Linienführung in der Innenstadt** aufgrund städtebaulicher und straßenräumlicher Struktur, Sichtbeziehungen fehlen
- Geringes **Fahrtenangebot abends und uneinheitliche Bedienungszeitfenster**
- **Unterdurchschnittliche Außendarstellung**, wenig Identifikationsmerkmale
- Besonders **nachfrageschwache Linie 9**



**Prüfaufgaben aus den  
verschiedenen Workshops;  
Planungsgrundsätze**

## Aus dem Planungsprozess:

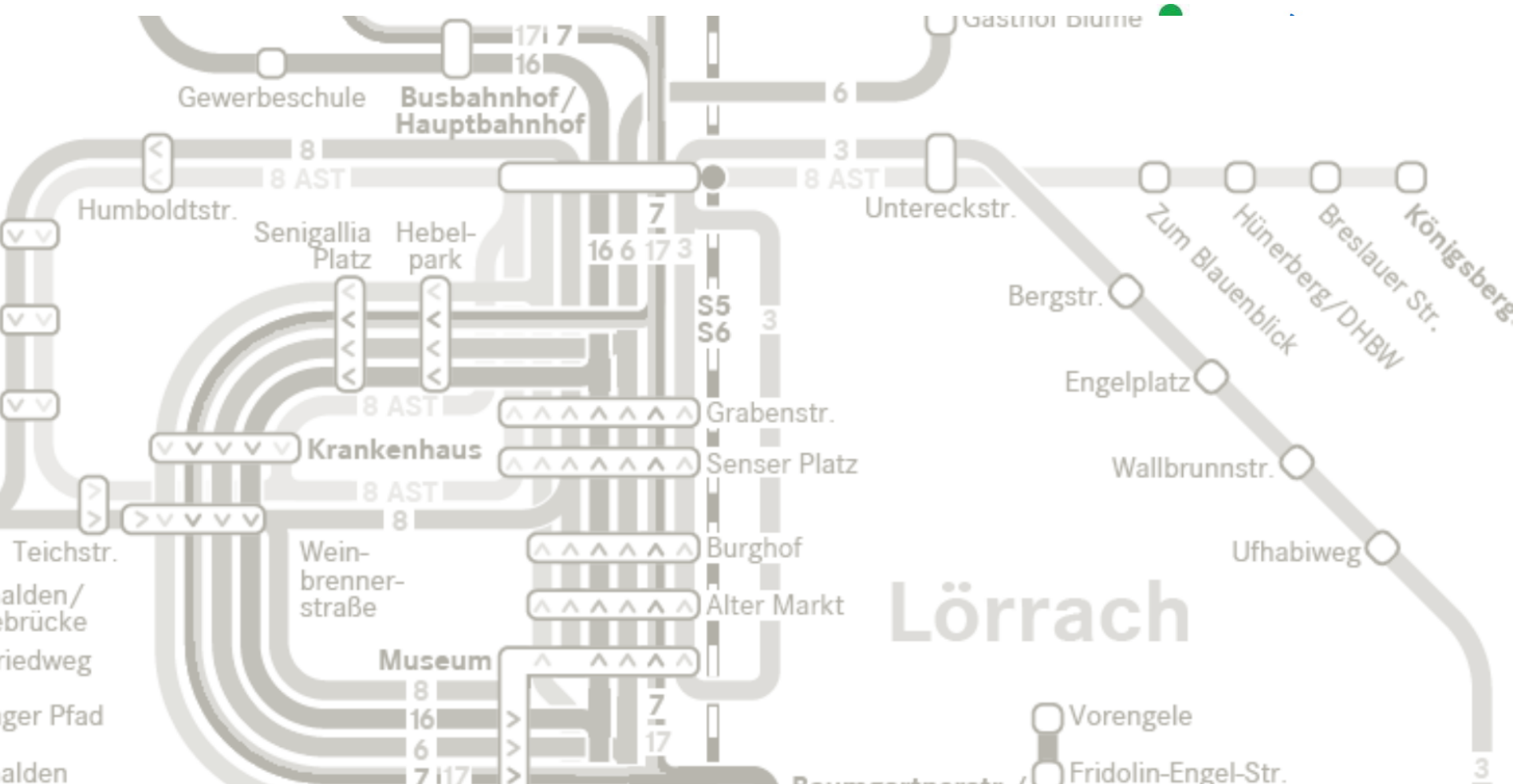
Zu prüfende Anregung	Ergebnis
Anbindung Klinikum	+
Anbindung Bühl III	+
Verbleib derzeitige Innenstadtanbindung	+
Alternative Liniennetzstruktur wie z.B. ringförmige Führung der Linien 6/16 oder Modell aus gebrochenen Haupt- und Zubringerlinien	-
Verbesserungen der Anschlüsse an die S-Bahn nach Basel und die Tram in Riehen	+
Potenzialausschöpfung und Maßnahmen zur Fahrgaststeigerung	+
Überprüfung Fahrplanangebot, verlässliches Angebot	+
Basisanbindung gesamtes Stadtgebiet und spezielle Verkehrserzeuger	o



+ Übernahme ins Konzept / - Keine Berücksichtigung, / o Differenzierte Betrachtung

## ÖPNV-Angebote bauen aufeinander auf:





# Konzeptvariante 1





## Konzeptvariante 1

### Vorteile

- ⊕ Ausbildung einer Hauptbusachse mit der Linie 6, die stringent und tramähnlich geführt wird
- ⊕ Optimale Anbindung Bühl III und Zentralklinikum
- ⊕ Reduzierung irritierender Linienwechsel in der Innenstadt
- ⊕ Bessere Verknüpfung zur Tram in Riehen
- ⊕ Geringeres Kilometervolumen als Var. 2

### Nachteile

- Keine direkte schnelle Anbindung von Bühl an die Lörracher Innenstadt (wohl aber umsteigefrei), schnell jedoch mit Umstieg zur S-Bahn!
- Keine Direktverbindung von Tumringen/Haagen/Hauingen nach Weil
- Strafferes Betriebskonzept (Möglichkeit zur Abpufferung von Verspätungen geringer als bei Variante 2)



## Konzeptvariante 2 (favorisiert im ÖPNV-Workshop am 8.5.2024)

**Linie 16** (Bereich Tumringen/Haagen/Hauingen)

- **Linie 16 wie heute**, Beibehaltung Direktverbindung bis Weil

**Linie 6:**

- **Stringente, tramähnliche Hauptbuslinie in der Talachse**
- Verlängerung nach Weil statt Linie 16
- Direkte Führung zum Klinikum

**Klinikum**

- Anbindung über **Linie 6** sowie **Pendelbus**

**Linie 8 (Linie 17):**

- Entfällt als Liniennummer
- Dafür **Linie 17 nach Obertüllingen** → **kein irritierender Wechsel der Liniennummer** in der Innenstadt

**Tram in Riehen**

- **Verknüpfung zur Tram in Riehen Weilstraße** über Linie 6 & 16 alle 15 Min

**Anbindung Weil am Rh.:**

- Fahrgastpotenziale rechtfertigen **15-Min-Takt mit Linien 6 & 16**

**Bühl**

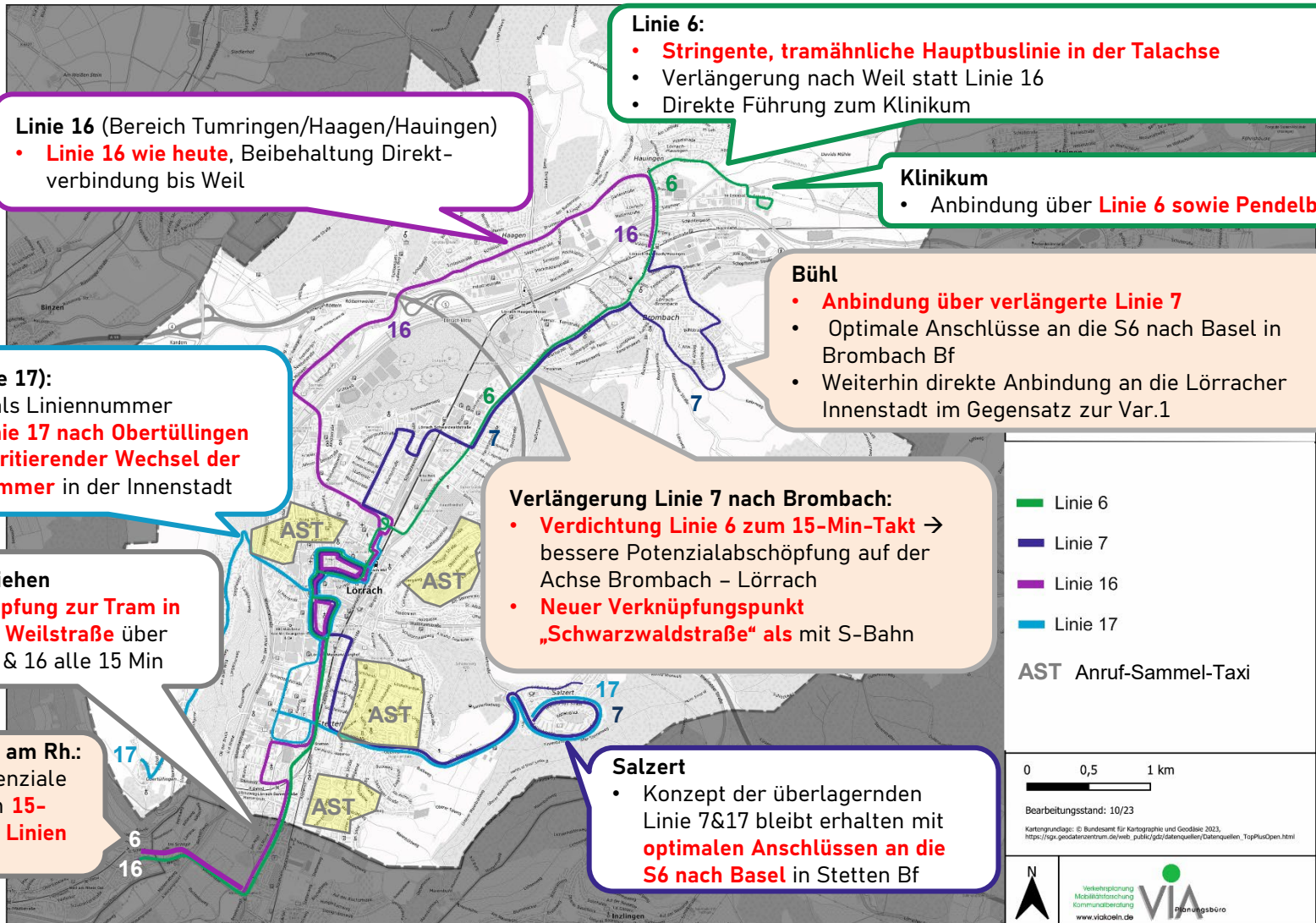
- **Anbindung über verlängerte Linie 7**
- Optimale Anschlüsse an die S6 nach Basel in Brombach Bf
- Weiterhin direkte Anbindung an die Lörracher Innenstadt im Gegensatz zur Var.1

**Verlängerung Linie 7 nach Brombach:**

- **Verdichtung Linie 6 zum 15-Min-Takt** → bessere Potenzialabschöpfung auf der Achse Brombach – Lörrach
- **Neuer Verknüpfungspunkt „Schwarzwaldstraße“** als mit S-Bahn

**Salzert**

- Konzept der überlagernden Linie 7&17 bleibt erhalten mit **optimalen Anschlüssen an die S6 nach Basel** in Stetten Bf



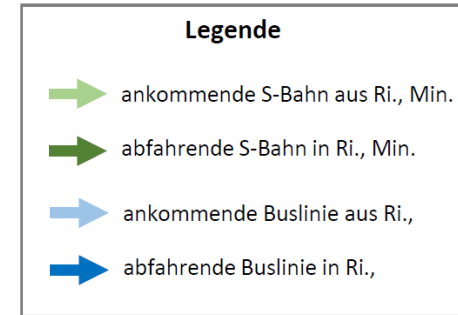
— Linie 6  
— Linie 7  
— Linie 16  
— Linie 17  
 AST Anruf-Sammel-Taxi

0 0,5 1 km  
 Bearbeitungsstand: 10/23  
 Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2023,  
[https://sgp.geodatenzentrum.de/web\\_public/sgd/datenquellen/Datenquellen\\_TopPlusOpen.html](https://sgp.geodatenzentrum.de/web_public/sgd/datenquellen/Datenquellen_TopPlusOpen.html)

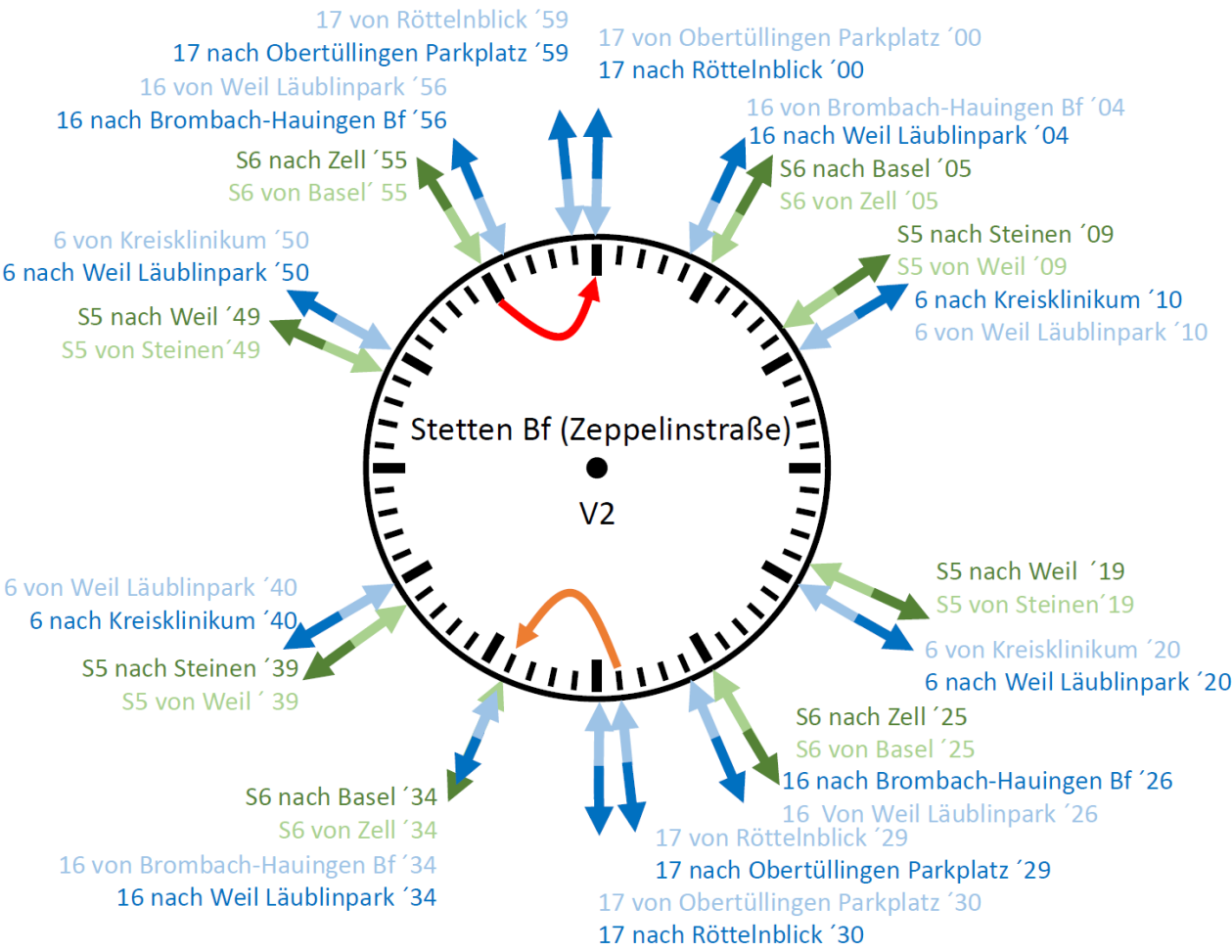
N  
 Verkehrsplanung  
 Mobilitätsforschung  
 Kommunalberatung  
 VIA  
 Planungsbüro  
[www.viaaoln.de](http://www.viaaoln.de)



## Konzeptvariante 2: Anschlüsse in Stetten Bf

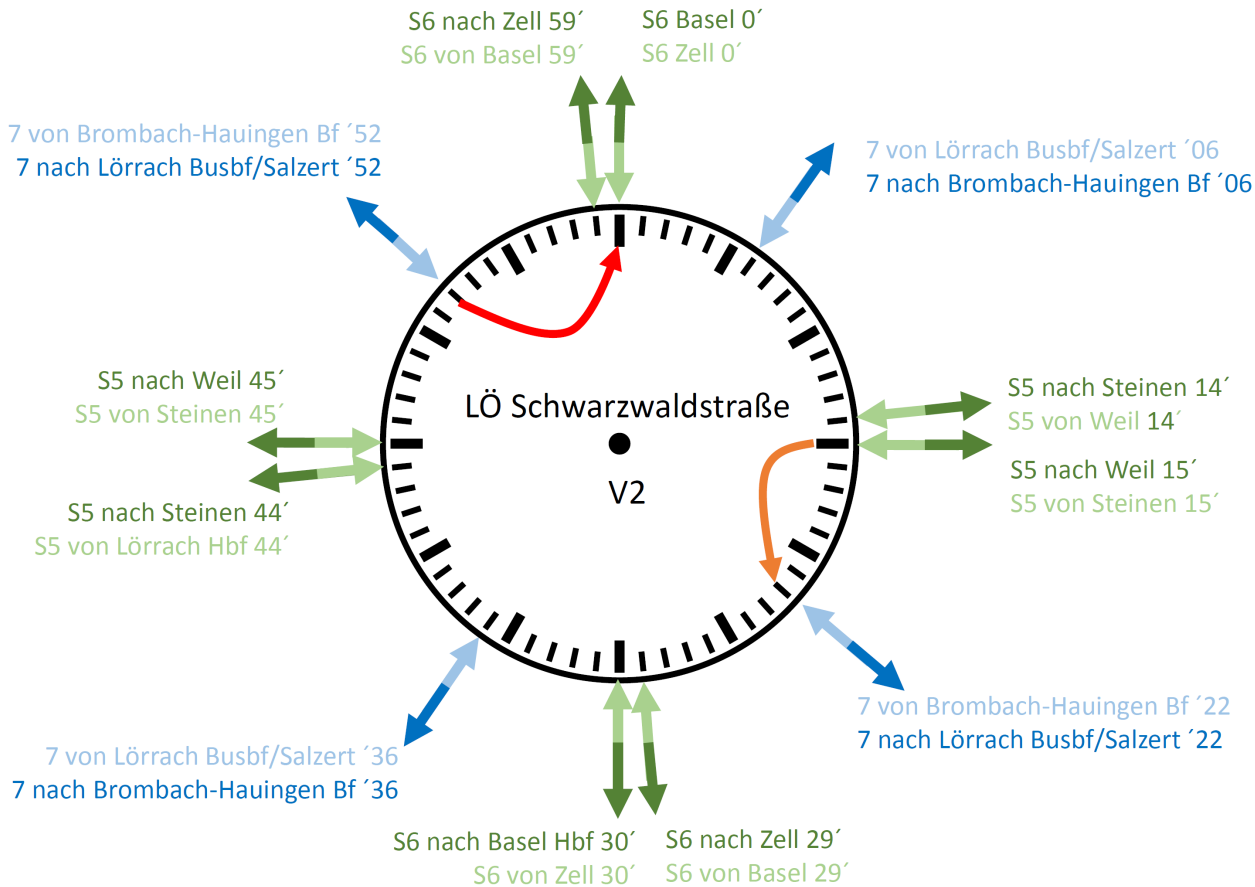


- **roter Pfeil:** S-Bahn 6 kommt um `55 aus Basel an; Linie 17 nach Röttelnblick fährt um `00 ab
- **orangener Pfeil:** Linie 17 kommt um `29 an; Linie 16 nach Weil fährt um `34 ab



Angaben aus ITF\_Loerrach\_Planung2026\_V2

## Konzeptvariante 2: Anschlüsse in LÖ Schwarzwaldstraße



### Legende

- ankommende S-Bahn aus Ri., Min.
- abfahrende S-Bahn in Ri., Min.
- ankommende Buslinie aus Ri.,
- abfahrende Buslinie in Ri.,

### Praxisbeispiele für mögliche Anschlüsse

- **roter Pfeil:** Linie 7 kommt um `52 aus Bühl III an; S-Bahn 6 fährt um `00 nach Basel ab
- **orangener Pfeil:** S-Bahn 5 kommt um `15 aus Richtung Steinen an; Linie 7 fährt um `22 zum K.-Herbster-Platz/Gewerbeschule ab

Angaben aus ITF\_Loerrach\_Planung2026\_V2

## Konzeptvariante 2

### Vorteile

- ⊕ Ausbildung der Linie 6 zu einer stringenten und tramähnlich geführten Hauptbusachse
- ⊕ Optimale Anbindung von Bühl und Zentralklinikum
- ⊕ Keine irritierende Linienwechsel in der Innenstadt
- ⊕ Intensivere Verknüpfung zur Tram in Riehen
- ⊕ Weiterhin Direktverbindung Tumringen/Haagen/Hauingen nach Weil
- ⊕ Potenzialgerechter 15-Min-Takt auf den Achsen Innenstadt – Brombach sowie Innenstadt – Weil
- ⊕ Weiterhin zügiges Angebot Bühl - Innenstadt
- ⊕ Schwarzwaldstraße als neuer Verknüpfungspunkt
- ⊕ Resilienteres Betriebskonzept mit Puffern

### Nachteile

- Höheres Kilometervolumen als Variante 1

## Voraussichtlicher überschlägig ermittelter Leistungsumfang

### Bilanz Nutz-km (exemplarisch Variante 2) gesamt:

Bestand (Linien 6/16, 7/17, 9):	ca. 797.000
<u>Favorisierte Konzeptvariante 2:</u>	<u>ca. 875.000</u>
	<b>+ ca. 78.000</b>

### Bilanz Nutz-km /exemplarisch Variante 2) differenziert:

	Bestand	Planung	Differenz
Weil am Rhein	ca. 112.000	ca. 52.000	ca. - 60.000*
Schweiz	ca. 46.000	ca. 82.000	ca. +36.000
<b>Lörrach</b>	<b>ca. 639.000</b>	<b>ca. 741.000</b>	<b>ca. + 102.000**</b>

\* Entfall Abschnitt Läublinpark – Tullastr. wegen Tram-Verlängerung

\*\* insbes. Neubedienung Klinikum und Bühl III

## Weiteres Vorgehen

- Detailplanung Fahrplan:  
Klärung Wochenende,  
Randzeiten früh und spät
- Klärung AST-Anbindungen
- Abstimmung Stadt Weil  
am Rhein
- Klärung betrieblicher Fragen
- Vorinformation Ausschreibung >  
Ausschreibung > Vergabe
- Stufenweise Umsetzung



# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Fragen?  
Anmerkungen?  
Hinweise?