



REGIO-S-BAHN. DIE WIESENTALBAHN, IHRE BEDEUTUNG FÜR MOBILITÄT UND SIEDLUNG

SUFFIZIENZ-RAT BASEL 02.JUNI 2015



Geschichte

- Länge 28,75 km
- 5. Juni 1862 bis Schopfheim
- 5. Februar 1876 bis Zell
- 7. Juli 1889 Schmalspurbahn bis Todtnau
- 1913 Elektrifizierung
- 15. Juni 2003 Betreiber SBB GmbH
- 2004 – 2009 Ausbau mit weiteren Haltestellen



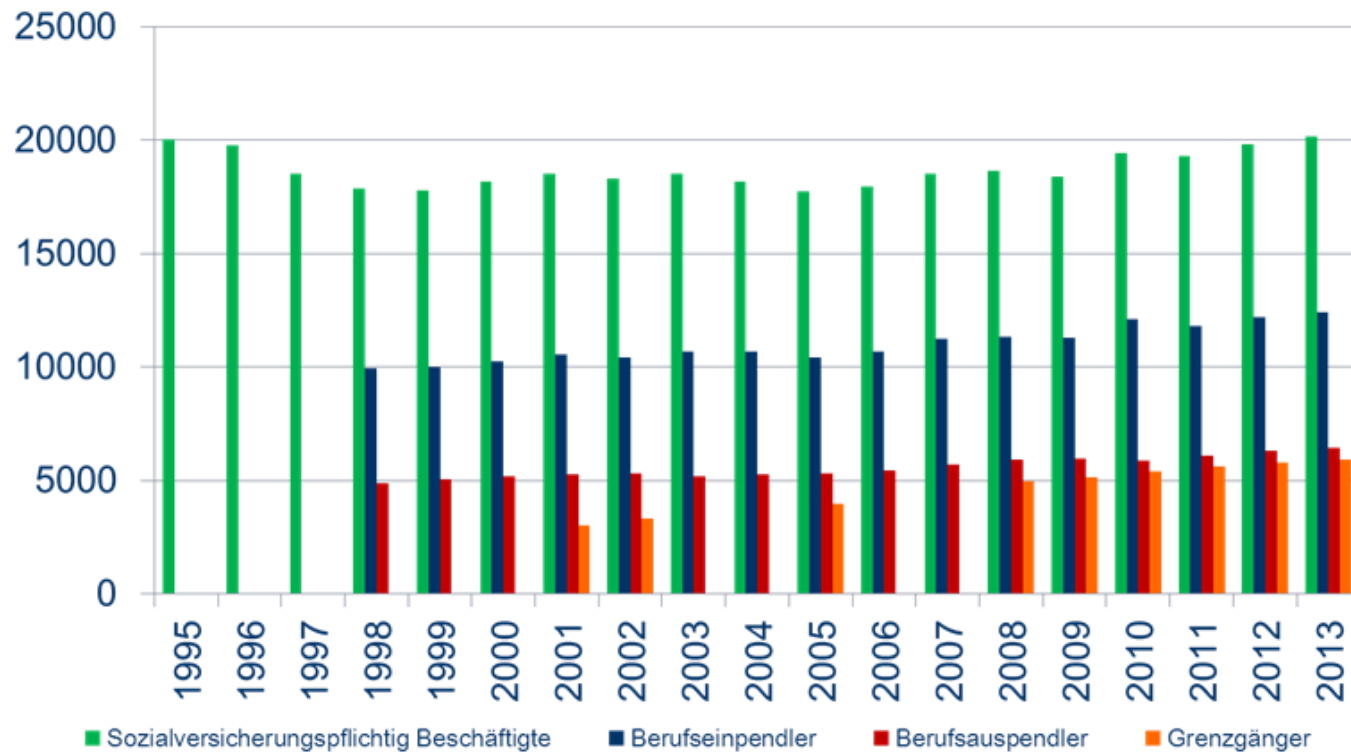
Nutzer: pendelnde Arbeiter
(Industriebetriebe im Wiesental)



Lörrach

Pendlerströme

Mobilität in Lörrach ist vor allem von Pendlerströmen geprägt



Situationsbeschreibung

auf effizienten Personen- und Güterverkehr angewiesen

Mobilität in Lörrach steigt

→ erhöhte Auslastung der jeweiligen Infrastruktur

→ Rand der Belastbarkeit

Bürger → Mobilisten

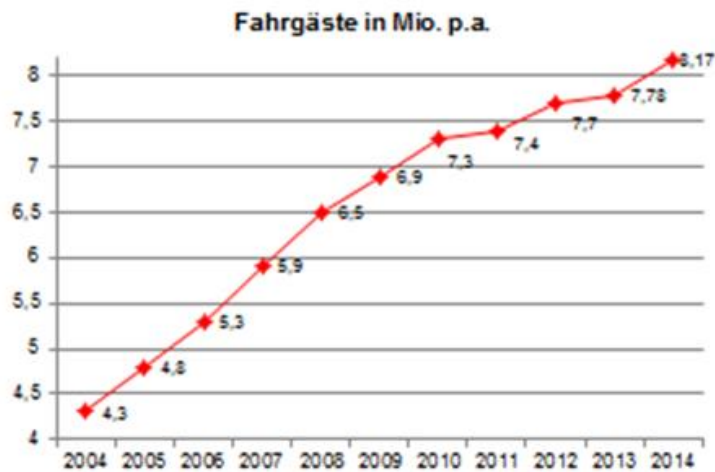


Lörrach

Regio – S - Bahn

↔ SBB CFF FFS

Entwicklung Wiesentalbahn



- Angebotserhöhung seit 2004 um ca. 40 %
- Nachfragesteigerung um ca. 85 %
- 22.500 Fahrgäste pro Tag
- Pünktlichkeit ca. 98 %
- Kundenzufriedenheit 1,9

2



Lörrach

Schnittstelle zur Siedlung

Das Auto:

hohe potentielle Mobilität

→ Mobilität der langen Wege

„Automobilität“- negative Rückwirkungen auf Siedlungsstruktur

Urbane Gebiete:

gewährleisten hohe potentielle Mobilität

→ Mobilität der kurzen Wege

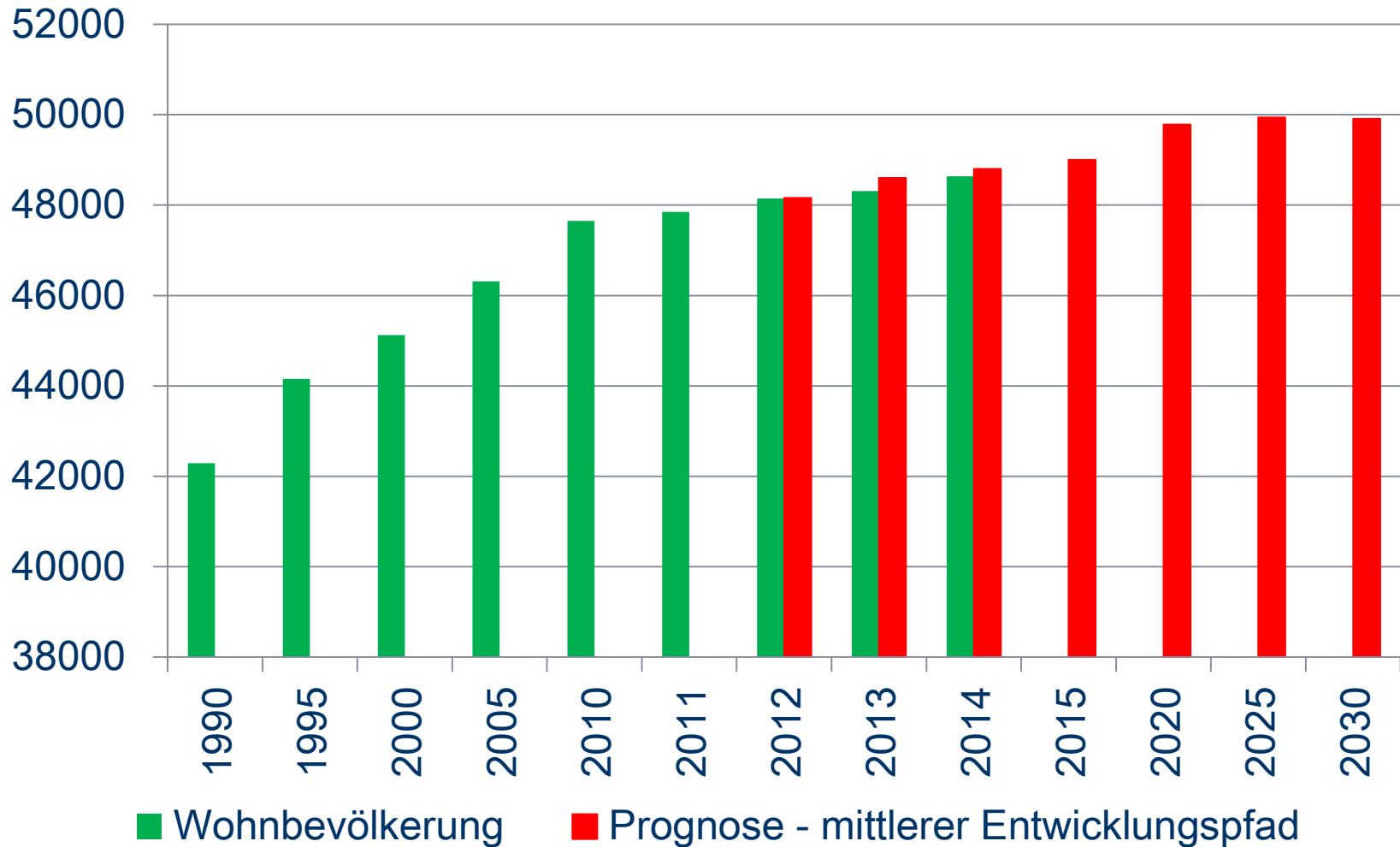
positiv verstärkender Regelkreis von weniger Autoverkehr und Aufenthaltsqualität

→ zukunftsfähige Mobilität verbessert Erreichbarkeit



Bevölkerungsentwicklung

historisch - detailliert von 2010-2014 - mit Prognose



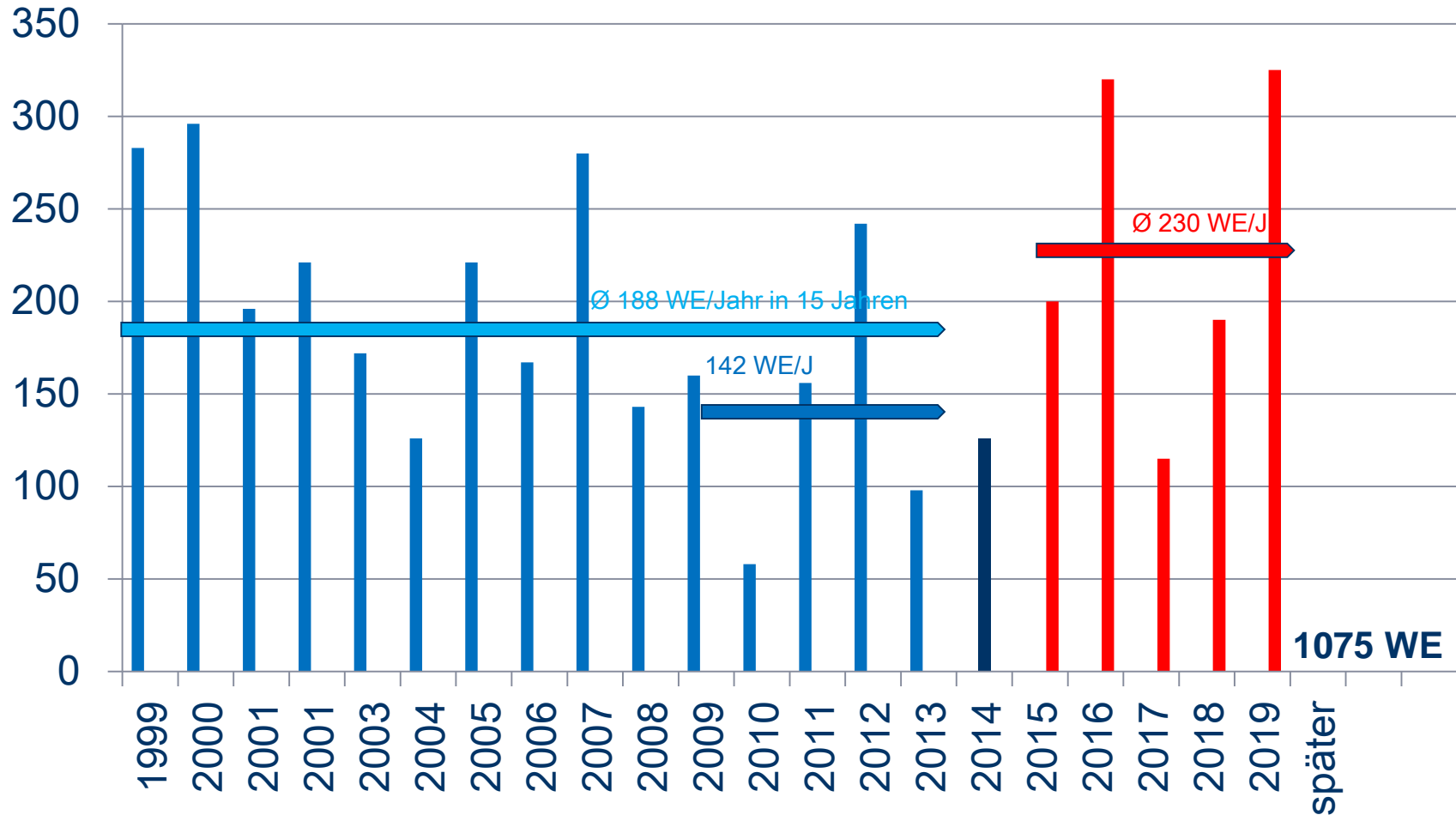
Quelle: Stadt Lörrach, Melderegister und Stat. Landesamt Baden-Württemberg Stuttgart, 2014



Lörrach

Wohnraumentwicklung ab 1999

(Anzahl der Wohneinheiten mit Durchschnittswerten)



■ Baufertigstellungen

■ Baugenehmigungen

■ Potentiale

— Durchschnittlich 230 WE in den Jahren 2015-2019

Quellen: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg Stuttgart, 2014
und Stadt Lörrach, Fachbereich Stadtplanung und Baurecht



Lörrach

Zukünftige Entwicklung Lörrach / Wiesental

Einzubeziehen sind:

- Wohnraum- und Arbeitsplatzentwicklung
- Bereich Bildung (Schülerinnen und Schüler)
- zentrale Infrastrukturen
- Naherholung

Nachfragepotenziale für zukünftige Verkehrsentwicklung, insbesondere im ÖPNV sollen aufgezeigt werden.

Wie viel Entwicklung ist in der Talachse (innerer Korridor) überhaupt noch möglich.

Hohen Siedlungsqualität wahren

Naherholungsräume (Landschaftspark Wiese und die grünen Hügel) sollen nicht angetastet werden.

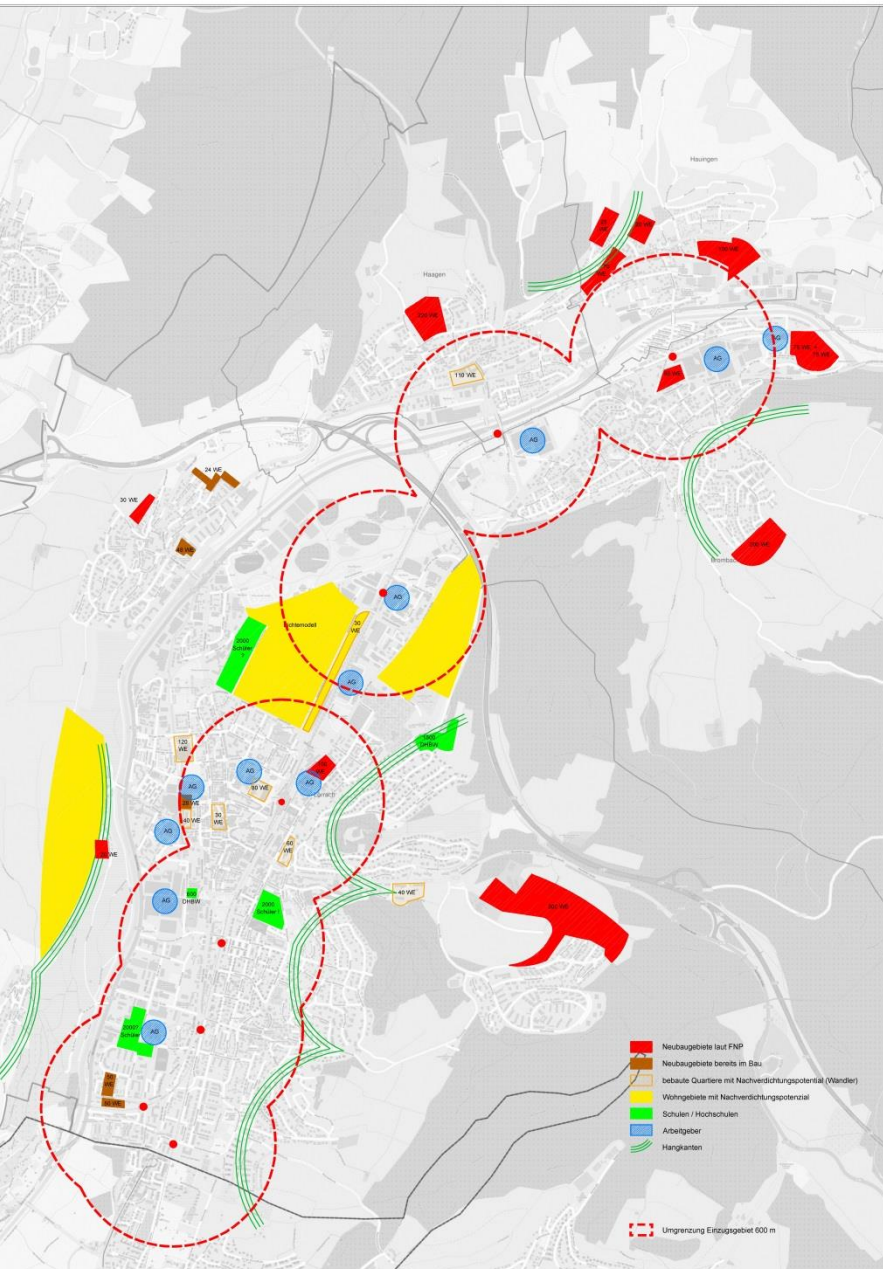
Hügel

Talachse / innerer Korridor:
Wieviel Kapazität hat die
Talachse, wann ist sie
«gebaut»?

Hügel



Lörrach



Übersichtsplan der Flächenpotentiale mit Hangkanten und 600m-Radien um die S-Bahn-Haltestellen, mit Arbeitgebern und Schulen

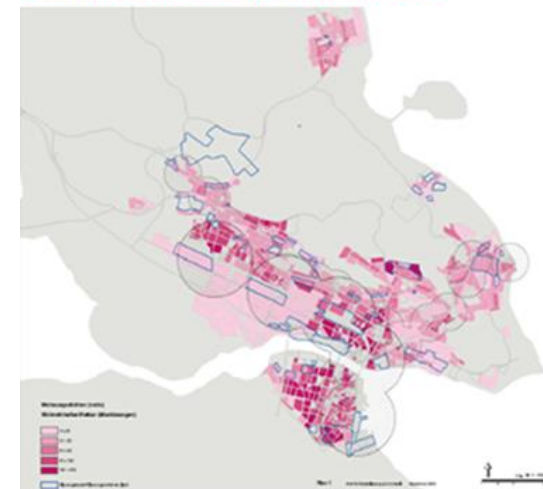


Lörrach

Erarbeitung Potentialmodell

- Planungswerkstatt mit 3 Büros:
- Kooperative Mehrfachbeauftragung
 - Städtebauliche Leitidee zur zukünftigen räumlich differenzierten, baulichen Dichte und Höhe
- Vorstellung und Diskussion dieser Leitideen in den Gremien
- Nähere Untersuchung der Quartiere

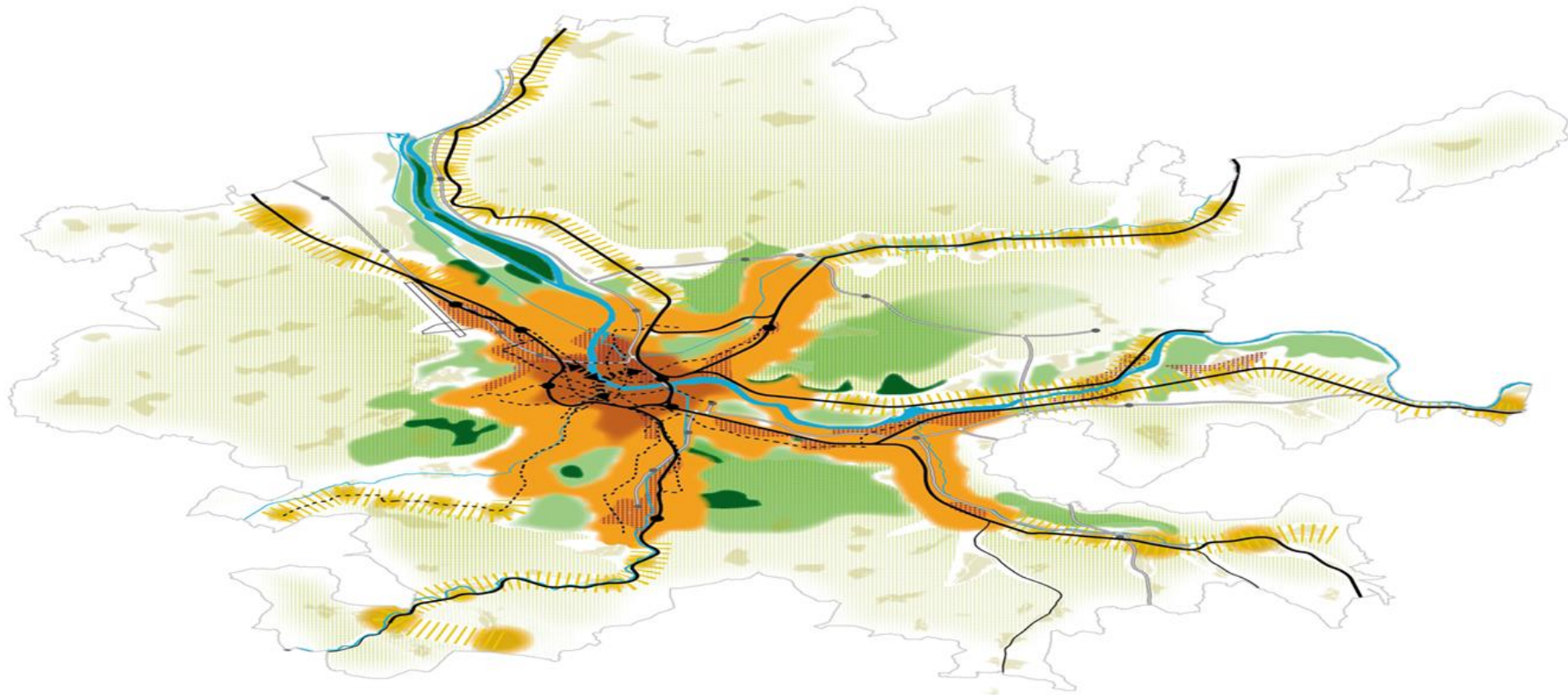
Dichtemodell – Zukunft Konstanz 2020



Haltestelle Zollweg



Die Erhaltung oder Steigerung der Mobilität ist langfristig nur mit weniger Verkehrsaufwand, d. h. einer **Mobilität der kurzen Wege** machbar.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit



Lörrach