



«SuMo-Rhine – Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Region
Oberrhein»

Ergebnisbericht über das Arbeitspaket 2.7 Fallstudie über die Kommune Lörrach

Kofinanzierende Partner / Partenaires cofinanceurs / Co-funding partners



Gefördert durch / Financé par / Funded by



Netzwerke / Réseaux / Networks



Ergebnisbericht über das Arbeitspaket 2.7: Fallstudie über die Kommune Lörrach

Ein Beitrag im Rahmen des Forschungsprojekts: SuMo-Rhine

Autoren: Nicole Dahms (Stadt Lörrach) und Dr. Markus Hofmann (FeLis, Universität Freiburg)



Beschreibung der Kommune¹

Lörrach ist eine Kreisstadt und mit ihren 49.317 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Juni 2021) die größte Stadt des Landkreises. Die Mittelstadt grenzt unmittelbar an die Schweizer Gemeinde Riehen an und ist Teil der Agglomeration Basel sowie des Trinationalen Eurodistrikts Basel². Durch diese Lage steht sie vor besonderen Herausforderungen: Da das Lohnniveau in der Schweiz deutlich höher als in Deutschland ist, sind die Arbeitsplätze in der Schweiz für deutsche Arbeitskräfte mit vergleichsweise moderaten deutschen Lebenshaltungskosten kombiniert sehr attraktiv. Daher bedingt diese unmittelbare Grenzlage Lörrachs den Zuzug von Fachkräften und eine beachtliche Anzahl an Grenzgängerinnen und Grenzgängern (5.377 im Jahr 2020 bei gesamt 21.281 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten). Die steigende Nachfrage nach Wohnraum führte in den letzten Jahren zu einem Anstieg der Immobilienpreise und Mieten. Das Preisniveau im Einzelhandel, aber auch in der Dienstleistungsbranche wie z.B. in der Gastronomie, ist in Deutschland geringer als in der Schweiz. Daher verfügt Lörrach über einen überdurchschnittlichen Handelsbesatz, als Effekt der Grenzlage. Zusätzlich kann Kundschaft aus der Schweiz, bei Einkäufen mit einem Gesamtwert über 50 Euro, die deutsche Mehrwertsteuer zurückbekommen. Daher pendeln Schweizerinnen und Schweizer über die Grenze, um Dienstleistungen in Lörrach in Anspruch zu nehmen und Einkäufe zu tätigen. Sowohl der Kaufkraftzufluss aus der Schweiz als auch die Zunahme der Grenzgänger und Grenzgängerinnen wirken sich daher auf die Flächennachfrage in der Stadt Lörrach aus. Dies betrifft einerseits den Einzelhandel und andererseits den Bereich Wohnen, welcher in zusätzlicher Konkurrenz zu der gewerblichen Nutzung der Flächen steht. Steigende Immobilienpreise sind Spiegel des Wettbewerbs um verfügbare Grundstücke. Das Negativzinsumfeld setzt zusätzliche Anreize, in Immobilien zu investieren, auch für Schweizerinnen und Schweizer.

Beschreibung des aktuellen Mobilitätskonzepts, -daten und Maßnahmen

Was den Modal Split betrifft, also die Aufteilung der Verkehrsmenge auf die einzelnen Verkehrsträger, dominiert der motorisierte Individualverkehr (mit 48 %, als Fahrer oder Beifahrer). Der Fußverkehr hat einen Anteil von 28 %, das Fahrrad von 17 %, und der ÖPNV lediglich einen Anteil von 7 % am Modal Split.

Die Stadt Lörrach hat zum Ziel, die Mobilität klimafreundlich weiterzuentwickeln. Sie ließ in den Jahren 2020 / 2021 ein Elektromobilitäts-Konzept erstellen mit der Absicht, zusätzliche öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge einzurichten und den Fuhrpark entsprechend umzustellen. Sie plant im Jahr 2022 ein gesamtstädtisches Verkehrs- und Mobilitätskonzept in Auftrag zu geben. Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird gegenwärtig erarbeitet. Damit verfolgt sie das Ziel, die in Abhängigkeit stehenden stadt- und verkehrsplanerischen Fragestellungen gesamthaft und vertieft zu betrachten.

Seit dem Jahr 2006 ist die Stadt Lörrach über die S-Bahn der Linie 6 an das trinationale S-Bahn-Netz der Schweiz angeschlossen. Vom Hauptbahnhof Lörrach kann man den Bahnhof Basel SBB Umstiegsfrei in rund 20 Minuten erreichen. Die S-Bahn 5 verbindet Lörrach mit Weil am Rhein bzw. Steinen (im Wiesental). Ferner lässt die Stadt Lörrach gegenwärtig im Rahmen einer Straßenbahn-Studie untersuchen, ob die Tramlinie 6 aus Riehen (optional die Linie 5 aus Weil am Rhein) nach Lörrach

¹ Die zugrundeliegenden Quellen für die Erstellung dieses Berichts sind die Wirtschaftsförderung Lörrach, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stadt Lörrach, Trireno.

² <https://www.eurodistrictbasel.eu/de/home.html>

verlängert werden könnte und ob dies wirtschaftlich und unter verkehrlichen Aspekten sinnvoll ist. Außerdem ist die Stadt Lörrach Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg. Ferner hat der Gemeinderat der Stadt Lörrach 2019 die Verdoppelung des Fahrradverkehrs von derzeit 17 % auf 34 % bis 2030 beschlossen (Fahrradstrategie 2025+).

Die Einrichtung einer Fahrradstraße von 1,2 Kilometern im Innenstadtbereich, entlang der Fußgängerzone, ist eine der Maßnahmen, um Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern eine sichere Wegleitung zu ermöglichen.

Zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat die Stadt vor zwei Jahren eine Angebotslücke geschlossen und ein Sammelticket zum Preis von 4 Euro eingeführt. Dieses nennt sich Ticket4Lö und ermöglicht vier Fahrten mit Bus und Bahn im Lörracher Stadtgebiet inklusive aller Ortsteile. Das Ticket4Lö wurde zuerst auf Probe eingeführt. Mit über 100.000 verkauften Tickets wurde es sehr positiv angenommen. Daher hat die Stadt beschlossen, dieses Angebot fortzuführen. Die Kosten belaufen sich auf circa 380.000 Euro pro Jahr. Ab dem 1. Januar 2022 wird das Ticket4Lö durch den Eigenbetrieb Stadtwerke finanziert, der Haushalt der Stadt Lörrach steuert jährlich einen Zuschuss von 150.000 Euro bei. Bei der erneuten Auszeichnung der Stadt Lörrach mit dem European Energy Award in Gold im Jahr 2021 wurde das Ticket4Lö als Beitrag zur Mobilitätswende besonders hervorgehoben. Seit 2021 ist diese günstige Vier-Fahrten-Karte auch digital über die App erhältlich.

Als weitere Maßnahme kann das Projekt "Am Zoll Lörrach / Riehen" genannt werden. Die Basler Straße, die aus der Lörracher Innenstadt zur Deutsch-Schweizer Grenze führt, wurde als Bundesstraße für den motorisierten Verkehr gebaut. Mit ihren ausgedehnten Asphaltflächen ist sie für den Fuß- und Radverkehr unattraktiv und auch unter stadtklimatischen sowie ökologischen Gesichtspunkten als schlecht zu bewerten. Diese Flächen heizen sich schnell auf und lassen kaum natürliche Versickerung zu. Die Querung der Straße und der S-Bahn Trasse gestaltet sich schwierig.

Nach der Umwidmung der Straße von einer leistungsstarken Bundesstraße zur innerstädtischen Verbindungsstraße ist das Ziel der Stadt Lörrach den großzügig dimensionierten Straßenraum der Basler Straße intelligenter aufzuteilen und neu zu gestalten. Eine minimale Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr, beidseitig angeordnete separate Radwege, getrennt mittels Begrünung und neuen Baumpflanzungen von den für den Fußverkehr reservierten Flächen mit Platzerweiterungen zum Verweilen. Die Stadt möchte hier eine neue Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und zusätzlicher Identifikationsfunktion für die Anwohner schaffen.

Beschreibung grenzüberschreitender Herausforderungen bei der Planung

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Agglomeration Basel ist etabliert; die Stadt Lörrach wirkt in verschiedenen grenzüberschreitenden Gremien mit wie zum Beispiel dem Trinationalen Eurodistrikt Basel sowie in Arbeitsgruppen des Aggloprogramms Basel³.

Am Beispiel des grenzüberschreitenden Ausbaus von Infrastruktur wie Straßenbahn und S-Bahn zeigen sich jedoch unterschiedliche Ziele und Bedürfnisse, die sich nicht ohne weiteres in Einklang bringen lassen. Dazu zählt der abschnittsweise Doppelspurausbau auf der S-Bahn der Linie 6. Der überwiegende Teil der Strecke ist bisher nur einspurig ausgestaltet. Daher lassen die heute vorhandenen Anlagen keinen weiteren Angebotsausbau zu. Um jedoch einen 15-Minuten-Takt der S-

³ <https://www.aggloprogramm.org/de/agglomerationsprogramm.html>

Bahn zwischen Lörrach Hauptbahnhof und Basel Badischer Bahnhof, sowie einen zusätzlichen Haltepunkt beim neuen Zentralklinikum Lörrach zu realisieren, sollen verschiedene einspurige Abschnitte auf Doppelspur erweitert werden.

Die in den zuständigen deutschen und Schweizer Gebietskörperschaften unterschiedlichen, politisch-administrativen Verfahrensabläufe, Zuständigkeiten und Beteiligungen (Gemeinde-, Kantons-, Kommunal- und Bundeslandverwaltungen, Zweck- und Interessensverbände) erschweren und / oder verzögern trotz guter Kooperation zuweilen die notwendigen Entscheidungs- und Realisierungsprozesse. Weiterhin müssen auch die Akteure der Wirtschaft (Deutsche Bahn für Grundbesitz der Bahnstrecke, Schweizerische Bundesbahn (SBB) als Dienstleister des Bahnverkehrs) überzeugt und eingebunden werden.

Zudem scheint der Ausbau der S-Bahnlinie von der Zivilgesellschaft der Schweizer Gemeinde Riehen als problematisch bewertet zu werden, da die Nachteile (z.B. bauliche Auswirkungen auf das Ortszentrum) scheinbar als größer empfunden werden als die Vorteile (beispielsweise erhöhter Takt). Auch können Elemente der direkten Demokratie der Schweiz (Volksabstimmungen) Planungsvorhaben jederzeit stoppen.

Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis zur Entwicklung des Indikatorensystems

Städtische Mitarbeitende waren von Anfang an in den Projektarbeitsgruppen vertreten und brachten die kommunale Perspektive in die Entwicklung des SuMo-Rhine Indikatorensystems ein. In Workshops erhielten Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Kommunen und Fachbereiche die Möglichkeit, die Auswahl von relevanten Daten mitzugestalten und Nutzererfahrungen in die Gestaltung der Benutzeroberfläche einzubringen. Das Kommunale Informationssystem für Nachhaltige Mobilität (KiNaMo)⁴ wurde entwickelt um Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachleuten praxisnah Einblick in Stärken und Handlungsfelder regionaler Mobilität zu geben.

Bewertung der Stadt Lörrach anhand des Indikatorensystems: Beschreibung von Stärken und Schwächen

Wie jede Kommune weist das Lörracher Mobilitätssystem Stärken und Schwächen auf. Durch den visualisierten Vergleich mit anderen Kommunen am Oberrhein ermöglicht KiNaMo den Verantwortlichen relevante Handlungsfelder aufzuzeigen um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Des Weiteren dient die Visualisierung und Bewertung des Mobilitätskonzepts anhand der Nachhaltigkeitsindikatoren der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen, gemeinsam mit der Bürgerschaft, politischen Gremien und beteiligten Institutionen vor Ort, um eine nachhaltigere Mobilität zu forcieren.

Was die konkrete Bewertung der Stadt Lörrach durch die Indikatoren anbelangt, so liegt die Stadt Lörrach im soliden Mittelfeld der 36 untersuchten Kommunen. Mithilfe des verlässlichen und transparenten Navigationssystem kann die Kommune seine Mobilitätspolitik zukunftsfähig fokussieren. Zu den Stärken bei der Umsetzung der Nachhaltigkeit von Mobilität in und rund um Lörrach zählen derzeit die verkehrsfreundliche Landnutzung (9,3 Punkte, Rang 2) und die ÖPNV-Qualität (z.B. Dichte der Haltestellen, Rang 1). Zur Erreichung der ambitionierten Umwelt- und

⁴ <https://kinamo-3ec0e.firebaseio.com/home>

Mobilitätsziele besteht jedoch weiterhin Handlungsbedarf. Die Straßen müssen für zu Fuß gehende und Radfahrende noch sicherer gemacht werden (Unfälle Fußgänger Rang 35, Fahrradfahrer Rang 29). So könnte die grundsätzlich gute ÖPNV-Versorgung durch zielgruppengerechte Angebote neue Kundengruppen erreichen. Lörrachs Topographie, die naturgegeben ist, bedingt eine eingeschränkte Fahrradfreundlichkeit (Rang 34), insbesondere für die erhöht am Hang liegenden Ortsteile. Durch 30er Zonen, selektive LKW-Beschränkungen sowie Bike-Sharing Angebote könnte die Fahrradfreundlichkeit in der Kernstadt zusätzlich verbessert werden.

Ausblick: Nutzung des Indikatorensystems zur Evaluation von Maßnahmen

Die Verantwortlichen aus den Fachbereichen Umwelt und Klimaschutz, Stadtentwicklung und Stadtplanung sowie Straßen, Verkehr, Sicherheit der Stadt Lörrach sind überzeugt, dass diese innovative Mobilitätsbewertung auf Basis von international vergleichbaren Daten fachlich basierte Entscheidungen im Gemeinderat befördern wird.