

ANREGUNGEN zur STADTENTWICKLUNG in LÖRRACH

1. Zum Verkehrskonzept - Straße:

1.1 Der wichtigste **Kreuzungspunkt "Hasenloch"**

ist zu entflechten - ohne Ampelanlagen - mittels großzügigem Kreisels und mit aufgeständerter Überführung von je einer Fahrspur der Wiesentalstraße (B317) über dem Kreisels oder alternativ als Unterführung.

1.2 Ein weiterer Kreisels nach gleichem Schema ist an der Tumringer Wiesenbrücke im Kreuzungsbereich mit der B317 denkbar. Die Quabeck-Umfahrung und viele Ampeln würden entfallen. Hier bietet sich für die priorisierte B317 eine Unterführung im Kreuzungsbereich an.

1.3 Weitere Kreisels könnten nahezu ohne Ampeln am Knoten Schwarzwaldstraße/Gretherstraße für Entlastung sorgen.

1.4 Die gleiche Entlastungswirkung hätte ein Kreisels am Knoten Schwarzwaldstraße / Brombacher Straße.

1.5 Zwecks **Direktanschluß der geplanten Zentralklinik**

ist ein weiterer Verkehrsknoten im Norden von Brombach anzulegen mit Unterführung der Schopfheimerstraße unter der B317 und der Bahntrasse bis zum neuen Kreisels, der den Verkehr von der neu-trassierten L138 und der Erschließungsstraße des Zentralklinikums verteilt. An der B317 sind beidseitig Zu- und Abfahrten vorzusehen. An der geplanten S-Bahnhaltestelle sollte ein großzügiges Parkhaus für das Klinikum als auch für das P+R vorgesehen werden.

1.6 Die **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** sollte im gesamten Ortskern von Brombach flächendeckend eingerichtet werden (Lörracher Straße vom Holcim-Kreisels bis zum Treff-Markt an der Schopfheimer-/Großmannstraße, sowie in der Franz-Ehret-Straße bis zur Bahnschranke). Sehr viele Verkehrsschilder wären entbehrlich und sogar zwei Verkehrsampelanlagen an den Zebra-Streifen vor der Sparkasse und am Friedhof könnten entfallen.

1.7 Optimierung der **Zufahrt zur Berufsakademie** via Betonwerkkreisels, Waldstraße, Hangstraße und/oder Rebmanssweg und entlang der Kleingartenanlage.

1.8 Der größte innerstädtische Unfallschwerpunkt ist der beschränkte **Bahnübergang in der Baumgartnerstraße**. Dessen Beseitigung

könnte durch die Verknüpfung der abzusenkenen Straßenäste in der Brühlstraße, der Bahnhofstraße und der östlichen Baumgartnerstraße mittels eines unter den Bahngleisen angelegten Straßen- Verkehrskreisels erfolgen. Der Fuss -und Radwegverkehr könnte dabei über die abgesenkten Straßen mittels Brücken gefahrlos vom Campus zur S-Bahnhaltestelle "Aichelepark" und in die Innenstadt geführt werden. Die Finanzierung wäre nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz darstellbar (1/3 Stadt-Anteil). Wobei die Stadt für ihren Kostenanteil noch 60% GVFG-Mittel als Zuschuss in Anspruch nehmen könnte.

- 1.9** Eine ähnliche Lösung ist im **Kreuzungsbereich** der **Hauptstraße** mit dem beschränkten Bahnübergang in Stetten denkbar. Der Individualverkehr wird abgesenkt. Fußgänger und Radfahrer bleiben auf jetzigem Straßenniveau. Ggf. auch noch Taxen und Busse. Der Bahnhofspratz wird zur **Mobilitätsdrehscheibe mit hoher Aufenthaltsqualität**.

In zweiter Ebene darunter können neben der Straße auch Tiefgaragenplätze für P+R angelegt werden. Ein unterirdischer Kreiseln verknüpft die Basler-Str. mit der Weilerstraße und der Hauptstraße. Die Zeppelinstraße wird untergeordnet an die abgesenkte Hauptstraße angebunden, wobei der Rad- und Fußverkehr auf jetzigen Niveau bleiben kann.

2. Zum Verkehrskonzept - Schiene :

- 2.1** Die geplante **Mobilitätsdrehscheibe (MDS) am Zollweg** sollte entfallen, zumal ein zusätzlicher S-Bahnhalt Probleme mit der Taktung nach sich zieht. Die Tramwendeschleife kann dann auf Riehener-Seite bleiben. Es sollte jedoch eine **gemeinsame (D/CH) Fuss-und Radwegunterführung** unter dem Bahngleis ausgeführt werden, um die gefahrlose direkte Verbindung zur Bebauung auf der anderen Bahnseite zu gewährleisten.
- 2.2** Die vorhandene Tramschleife der Linie 6 könnte jedoch so geschaffen werden, dass zukünftig eine problemlose **Weiterführung der Tramlinie** auf der deutschen Seite in der Basler Straße möglich ist. Diese Tram sollte dann nach der Kreuzung Basler Str. / Konrad-Adenauer-Str. Am Stettener Stadion vorbei Richtung Küpferstr. Nach dem Hieber-Markt- ggf. mit Überbauung des Kanals am KKH /Kanderner Str. vorbei bis zum Schwimmbad weitergeführt werden. Wichtigste Haltestellen wären für diese Linienführung beim

- TUS-Stadion,
- Weilerstr. (wegen der MDS am Stettener Bahnhof),
- Hieber-Markt,
- Kreiskrankenhaus,
- Schwimmbad. Von hieran könnte die noch bestehende Industriegleis-Trasse benutzt werden und Haltestellen an den
- diversen Schulen /Campingplatz,
- "Rosengarten" im Grütt und beim
- "Kaufland" eingerichtet werden.

Von dort könnte die Tram parallel zum S-Bahngleis wenigstens bis an den Bahnhof in Haagen geführt werden, wo ggf. eine Wendeschleife einzurichten wäre.

Da die Linienführung im großen Abstand von der S-Bahn erfolgen kann, werden große Nutzerpotenziale zusätzlich erschlossen. Eine Konkurrenzsituation ist dadurch nicht zu befürchten. Siehe Vorschlag von der IG-Verkehr/ respektive von Herrn Hannes Fischer.

Eine entsprechende Machbarkeitsstudie mit Kostenabschätzung sollte unbedingt beauftragt werden.

2.3 Die Trennung der Stadt durch die Bahnlinie ist der am meisten beklagte Verkehrsmisstand in Lörrach. Die effektivste Lösung ist immer noch die Idee einer im Tunnel geführten Bahnstrecke vom Bahnhof Lörrach bis zum Bahnhof Stetten. Die bekannte Planung von Dipl. Ing. Peter Müller sollte unter den veränderten Randbedingungen einer unabhängigen, fachkundigen Überprüfung in Form einer Machbarkeitsstudie unterzogen werden. Schon der Aspekt die innerstädtische Barriere aufzuheben, die neuen Möglichkeiten der Straßenverkehrsführung, der innerstädtischen Stadtbegrünung mit Flaniermeile, Ruheplätzen, ggf. der Überbauung mit Parkhaus und Fahrradabstellplätzen sollte zu denken geben. Für die Bahn würden 3 Schrankenanlagen an 3 Bahnübergängen entfallen und es könnten zwei Bahnunterführungen zurückgebaut werden und damit der Kostenunterhalt eingespart werden. Nachdem die Gesetzgebung des Bundes die Zuwendungen nach dem GVFG nun doch wieder verlängert hat, sollte die Finanzierung dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahme nicht unrealistisch sein.

Die Kosten und deren Verteilung könnten vom Büro Müller fortgeschrieben werden und eine neue Entscheidungsgrundlage für den GR bilden.

Alternativ sollte Abhilfe nach 1.8 und 1.9 geschaffen werden.

3. Zur Standortdiskussion - öffentliche Bauten:

3.1 Neubau des Kreiskrankenhauses Das neue Zentralklinikum sollte verkehrstechnisch optimal an das Schienen und Straßennetz eingebunden sein, um eine sichere und schnelle Erreichbarkeit aus dem gesamten Kreisgebiet zu gewährleisten. Es sollte möglichst zentral liegen und dennoch eine heilende Verbindung zur umgebenden Natur eröffnen. Das Gelände am nördlichen Ortsausgang von Brombach erfüllt diese Bedingungen optimal, wenn die L138 in einem Bogen verlegt wird, eine direkte Anbindung an die B316 gebaut wird und ein zusätzlicher S-Bahn-Halt installiert wird.

3.2 Die Stadtgärtnerei

könnte - im Falle eines Neubaus - **zusammen mit dem Werkhofneubau** im Geländezwiel zwischen Bahn und Autobahnpolizei unterkommen. Das würde verwaltungsmäßig als auch organisatorisch viele Synergien freisetzen.

3.3 Studentenwohnheim

Auf dem frei-werdenden Areal des jetzigen Standortes der Stadtgärtnerei könnte eine Studentenwohnheim errichtet werden. Die Entfernung zur BWDH ist gering. Die verkehrsmässige Erschließung optimal. Erweiterungsmöglichkeiten bestehen auf dem Areal, das vorübergehend für die Anschlußunterbringung von Flüchtlingen vorgesehen ist.

3.4 Seniorenwohnheim in Brombach

Brombach ist als größter Ortsteil noch ohne Alten- und Pflegeeinrichtung. Dieses anerkannte Defizit gilt es baldigst zu beheben. Als Standort würde sich das Areal neben dem Porsche-Center zwischen Eisenbahnstraße und der Feerstraße als noch Dorf- zentrumsnah anbieten. Kirche und Friedhof sind auch relativ in der Nähe. Die Verkehrsanbindung an Bushaltestelle in der Eisenbahnstraße und an den Bahnhof Haagen sind vorhanden. Die Nähe zum Grüttpark spricht auch dafür.

3.5 Hotel und Parkhaus am Bahnhof Haagen

Am Bahnhof in Haagen sollte eine weitere Mobilitätsdrehscheibe ausgebildet werden. Für ein Hotel und ein erforderliches Parkhaus (auch für P+R) würde sich das von der Stadt erworbene "Füssler-Areal" und der

Parkplatz an der Feerstraße anbieten.

3.6 Umnutzung des Postareals in Lörrach

Die Planung mit dem Investor für ein Wohn- und Geschäftshaus scheint schon weit fortgeschritten, sodass es nur noch im städtischen Interesse sein muss, für ein Parkierungskonzept Sorge zu tragen, das die Verkehrssituation nicht noch verschlimmert. Dazu ist die Planungsstudie von Gruner AG geeignet. Auf keinen Fall sollte eine Verbindung zur LRA-Tiefgarage erfolgen, was nur noch mehr Verkehr in die Palmstraße bringen würde. Die Anlieferung sollte allein von der Luisenstraße her erfolgen.

3.7 MMZ- Areal

Das zentrumsnahe MMZ- Areal sollte der verdichteten **Wohnbebauung** vorbehalten werden. Die Entfernung zum Bahnhof und Busbahnhof lässt auf verstärkte Nutzung des ÖPNV schließen, sodass von daher - trotz Vergrößerung des Wohnungsangebotes - kein nennenswerter Zuwachs an Individualverkehr verursacht werden sollte. Parallel dazu wird das **LRA** unmittelbar neben der Arbeitsagentur ein **Verwaltungsgebäude** errichten. Der durchgeführte Planungswettbewerb hat gute Entwurfslösungen hervorgebracht. Ob die Parkierungsflächen für den zu erwartenden Besucherverkehr ausreichen wird von vielen bezweifelt.

3.8 Nahversorgung in Haagen

Nach dem zu erwartenden Kaufkraftzuwachs in Haagen durch die Wohnbebauung im "Belist" sollte man dem Wunsch auf eine ordentliche Nahversorgung z.B. auf dem Schöpflin/Quelle-Areal nachkommen. Das bisher angewandte Märkte- Konzept hat seine Schuldigkeit geleistet und zur Steigerung der Attraktivität der Lörracher Innenstadt beigetragen, jedoch gleichzeitig einen Markt in Haagen verhindert. Jetzt sollte man jedoch die Innenstadt nach Möglichkeit vom Verkehr entlasten. Das Märkte- Konzept sollte dahin gehend überarbeitet werden, dass Läden für die Grundversorgung bis 1200 m² Nutzflächen auch in den Ortsteilen (außerhalb der Innenstadt) zugelassen werden können.

Aufgestellt, im Januar 2016 und fortgeschrieben im Sept. 2017

Dipl. Ing. Peter Oehler