

Anregungen zur Stadtentwicklung in Lörrach ("Lörrach gestalten: Gebaute Stadt")

1. Zum Verkehrskonzept - Straße:

1.1 Der wichtigste **Kreuzungspunkt "Hasenloch"**

ist zu entflechten - ohne Ampelanlagen - mittels großzügigem Kreisell und mit Über-/oder Unterführung von je einer Fahrspur der Wiesentalstraße (B317) über/unter dem Kreisell.

1.2 Ein weiterer Kreisell

nach gleichem Schema ist an der Tumringer Wiesenbrücke im Kreuzungsbereich mit der B317 denkbar. Die Quabeck - Umfahrung und viele Ampeln würden entfallen.

1.3 Weitere Kreisell

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

1.4 Die gleiche Entlastungswirkung hätte ein Kreisell am Knoten Schwarzwaldstraße / Brombacherstraße.

1.5 Die **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h**

sollte im gesamten Ortskern von Brombach flächendeckend eingerichtet werden (Lörracher Straße vom Hupfer-Kreisell bis zum Treff-Markt an der Schpfheimer-/Großmannstraße, sowie in der Franz-Ehret-Straße bis zur Bahnschranke).

Sehr viele Verkehrsschilder wären entbehrlich und sogar 2 Verkehrsampelanlagen an den Zebra-Streifen vor der Sparkasse und am Friedhof könnten entfallen.

1.6 Optimierung der **Zufahrt zur Berufsakademie** via Betonwerkkreisell, Waldstraße, Hangstraße und/oder Rebmansweg und entlang der Kleingartenanlage.

2. Zum Verkehrskonzept - Schiene :

2.1 Die geplante **Mobilitätsdrehscheibe am Zollweg**

sollte gleich mit einer Fuss-und Radwegunterführung unter dem Bahngleis ausgeführt werden, um die direkte Verbindung zur Stetten-Süd- Bebauung und den beidseitigen Bahnumstieg zu gewährleisten.

2.2 Die am Zollweg geplante **Tramschleife**

der Linie 6 sollte so geschaffen werden, dass zukünftig eine problemlose **Weiterführung der Tramlinie** in der Basler Straße, dann in der Dammstraße - Käppelestraße - Ob der Gass - AmHieber-Markt- ggf. mit Überbauung des Kanals am KKH vorbei bis zum Schwimmbad - in der Tumringer Straße - via Berliner Platz - Gretherstraße bis an den Busbahnhof möglich wird.

Eine entsprechende Machbarkeitsstudie mit Kostenabschätzung sollte beauftragt werden.

2.3 Mit **Aufgabe des Auto-Reisezug-Terminals**

in Lörrach ergeben sich für die Stadtentwicklung neue Perspektiven. Bleibt die **Güterverladestation der DB**. Um das innerstädtisch wichtige Baufeld frei zu bekommen, sollte die Güterverladestation an den Bahnhof in Haagen verlegt werden. Die bestehende Zufahrt zum Recyclinghof ist geeignet, um auch als Zufahrt zur Güterverladestation zu dienen. Ggf. könnte hier sogar die gewünschte Holzverladung stattfinden. Die Ausfahrt von LKW's bzw. Langholzladern könnte am Bahnhofsgebäude vorbei über den beschränkten Bahnübergang in die Eisenbahnstraße erfolgen. (Dies war schon einmal für Müllverladung des Landkreises zur Müllverbrennung in Basel vorgesehen).

2.4 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 doch wieder verlängert hat, sollte die Finanzierung dieser wichtigen Infrastrukturmaßnahme nicht unrealistisch sein. Die Kosten und deren Verteilung sollten vom Büro Müller fortgeschrieben werden und eine neue Entscheidungsgrundlage bilden. Anderenfalls ist der Viertelstundentakt für die S-Bahn nicht zu realisieren.

2.4.1 Die Trennung der Stadt in Riehen

Das gleiche Problem könnte in Riehen ähnlich gelöst werden. Es wäre ein wichtiges Projekt der Agglomeration und eignet sich auch als Interreg-Projekt.

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. Da das bisher angedachte Gelände am nördlichen Ortsausgang von Brombach diese Bedingungen nicht optimal erfüllt und sich zudem vom Platzangebot als zu klein erweist, bietet sich m.E. in Lörrach nur noch ein Standort nahe des Verkehrskreuzes "Hasenloch" und des Bahnhofs Haagen mit den drei Optionen an:

- a. Bei Auslagerung der Messe und der Hallen an den Rhein nach Weil-Haltingen wäre das jetzige Messeareal optimal geeignet wegen der direkten Verkehrsanbindung über die Straßen und der Schiene, sowie der Nähe zum Grüttpark.
- b. Bei Auslagerung der "Laufmühle" in Brombach (2. Insolvenzantrag läuft) könnte das über 120-Jahre alte, z.T. marode Industrieareal abgerissen werden und als Klinikstandort umgenutzt werden. Hier gelten fast die gleichen Bedingungen wie für a. Es könnten jedoch Altlasten zu Tage treten, die jedoch sowieso einer Sanierung bedürfen. Die "geschrumpfte" Laufmühle könnte ggf. ins Schöpflin-Areal in Brombach.
- c. Am Rande des Grüttparks in Brombach zwischen Schrebergartenanlage und Messe. Die Kleingartenanlage könnte u.U. auch an einen anderen Standort ausgelagert werden, z.B. im Geländezwischel zwischen Bahnlinie und Autobahnpolizei im Grütt oder neben der best. Schrebergartenanlage im Homburg, auf dem Areal der jetzigen Stadtgärtnerei.

3.2 Die Stadtgärtnerei

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

3.3 Erweiterungsbauten für das LRA

Hierzu wurde bereits das Bahnareal an der Schwarzwaldstraße als geeignet angesehen, zumal hier die fußläufige Entfernung zum bestehenden LRA noch gegeben ist. Noch optimaler wäre das gesamte LRA an dieser Stelle neu zu erstellen. Ein **zugehöriges Parkhaus** daneben erscheint dann zwingend erforderlich. Da die DB den Autoreisezug entgegen früheren Aussagen nun doch noch durch einen privaten Anbieter weiter betreiben will und Verhandlungen mit der DB-Imm bisher noch nicht zielführend waren, müssen zwangsläufig andere Überlegungen angestellt werden:

Nach Übernahme des Elisabethenkrankenhauses

durch den Landkreis ergeben sich evtl. hier alternative Möglichkeiten für das Landratsamt. Z.B. könnte dort nach Räumung eines Bettentraktes eine Umnutzung für die bisherigen ausgelagerten Abteilungen des LRA im Postareal erfolgen. Bis zum Neubau eines Zentralklinikums und deren

Nutzung könnten die freien Kapazitäten des KKH z.B. in Rheinfeldern genutzt werden.

Später, wenn das Eli ganz frei wird, könnte auch das gesamte LRA in diesem Areal unterkommen. Die Nähe zum Rathaus Lörrach, zum Busbahnhof und Bahnhof, zur Arbeitsagentur, sowie die straßenmäßige Anbindung von der Gretherstr. bieten beste Standortbedingungen. Das denkmalgeschützte Hauptgebäude des Eli ist eines der repräsentativsten Bauten in Lörrach.

Der schön begrünte Innenhof schafft ein beruhigendes Ambiente. Eine Umnutzung erfordert zudem keinen langwierigen Bebauungsplanprozess.

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 Dorfkern-nah 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 und ggf. zum neuen Krankenhaus sprechen ebenfalls 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. Evtl. wäre hier auch ein direkter Zugang oder gar eine Zufahrt von der Brückenstraße möglich.

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.

3.8 Nahversorgung in Haagen

Nach dem zu erwartenden Kaufkraftzuwachs in Haagen durch die Wohnbebauung im "Bellist" und der Flüchtlingsunterbringung an der Hornbergstraße sollte man dem Wunsch auf eine ordentliche Nahversorgung z.B. auf dem Schöpflin/Quelle-Areal nachkommen. Das bisher angewandte Märktekonzept 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 Märktekonzept sollte dahin gehend überarbeitet werden, daß Läden für die Grundversorgung bis 1200 m² Nutzflächen auch in den Ortsteilen (außerhalb der Innenstadt) zugelassen werden können.

3.9 Familienzentrum

Es wäre zu prüfen, ob das Zentrum in der Haagerstr./Ecke Markus-Pflüger-Str. 10 mit dem darin befindlichen Garten unterkommen könnte. Es wäre sehr zentral und dennoch in einem verkehrsberuhigten Quartier gelegen.

Aufgestellt, im Januar und fortgeschrieben im Juni 2016

Dipl.Ing. Peter Oehler