

Masterplan Mobilität



*Masterplan für eine zukunftsfähige Mobilität in Lörrach
Stand 2013*



Lörrach

Herausgeber

Stadt Lörrach
Fachbereich Straßen / Verkehr / Sicherheit
Luisenstraße 16
79539 Lörrach

www.loerrach.de/mobilitaet

Genehmigt durch den Gemeinderat am 27.6.2013

Bildquellen:
Stadt Lörrach, qu-int, Juri Weiss, Architekturbüro Rosenstiel

Einleitung	3
Handlungskonzept «Multimodale Verknüpfungen»	4
Fußgängerverkehr	8
Handlungskonzept «Kurze Wege»	9
Handlungskonzept «Barrieren abbauen»	9
Handlungskonzept «Aufenthaltsqualität»	10
Radverkehr	12
Handlungskonzept «Sichere Radverkehrsanlagen»	13
Handlungskonzept «Pendlerrouen»	13
Handlungskonzept «Sichere Abstellmöglichkeiten»	14
Handlungskonzept «Wegweisung und Information»	14
Handlungskonzept «Radkultur»	15
Öffentlicher Personennahverkehr	16
Handlungskonzept «Stadtbus»	17
Handlungskonzept «Regio-S-Bahn»	18
Handlungskonzept «Umlandverbindungen»	19
Handlungskonzept «Tram»	19
Autoverkehr	20
Handlungskonzept «Straßennetz»	21
Handlungskonzept «Ruhender Verkehr»	22
Handlungskonzept «Verkehrsüberwachung»	23
Handlungskonzept «Elektromobilität»	24
Handlungskonzept «Carsharing»	25
Wirtschaftsverkehr	26
Handlungskonzept «Innenstadtlogistik»	27
Stadt- und Verkehrsplanung	28
Handlungskonzept «Stadtplanung»	29
Handlungskonzept «Verkehrssicherheit»	30
Ausblick	32
Handlungskonzept «Kennzahlen»	33
Handlungskonzept «Mobilitätsberatung»	33
Handlungskonzept «Mobilitätsmanagement»	34
Handlungskonzept «Mitwirkung»	34

Die Stadt Lörrach hat sich als Energiestadt und Trägerin des European Energy Award in Gold das Ziel gesetzt, bis 2050 zu einer klimaneutralen Kommune zu werden. Eine Verminderung des hohen Ausstoßes von Treibhausgasen aus dem Verkehrssektor ist hier ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Klimaziele.

Die Planungen der Stadt Lörrach haben eine Steigerung ihrer Qualitäten als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort zum Ziel. Die Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität ist für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen.

Die Stadt Lörrach verfolgt eine Strategie der Verkehrsentwicklung, die auf eine Förderung umweltfreundlicher und zukunftsfähiger Mobilitätsformen ausgerichtet ist. Hierzu gehört insbesondere die Stärkung des Fahrradverkehrs und des

Öffentlichen Personennahverkehrs (Regio-S-Bahn und Bus).

Fragen des Verkehrs und der Mobilität spielen eine wichtige Rolle bei allen städtischen Überlegungen. Eine am Menschen und seinen Bedürfnissen ausgerichtete Mobilitätsstruktur ist die Grundlage für eine aktive Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am städtischen Leben und für die Stärkung des Standortes.

Bei allen Fragen der Mobilitätsplanung wird die besondere Lage Lörrachs zwischen Schwarzwald und der Agglomeration Basel berücksichtigt. Eine gute Verknüpfung zwischen Innenstadt, Ortsteilen, Basel und in die Region wird angestrebt.

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden optimal verknüpft um so die bestmögli-

che Nutzung der jeweiligen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Die Stadt Lörrach soll attraktiv sein für alle Bevölkerungsgruppen. Ein besonderes Augenmerk städtischer Planungen liegt auf Familien mit Kindern und älteren Menschen, deren Teilhabemöglichkeiten am öffentlichen Leben gesichert sein müssen.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr und zur verkehrlichen Berücksichtigung der oberzentralen Funktionen Lörrachs, wird erhalten.

Die Stadt Lörrach leistet mit ihren Planungen einen Beitrag zur Erreichung der EU-Luftqualitäts- und Lärminderungsziele.



Der Gemeinderat hat am 5. November 2012 die Verwaltung beauftragt, einen „Masterplan Mobilität“ für Lörrach zu erarbeiten. Dieser Masterplan soll die Leitideen, Handlungskonzepte und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung für die nächsten Jahre aufzeigen.

Er betrifft grundsätzlich alle für eine zukunftsfähige Mobilität relevanten Bereiche und beschränkt sich nicht auf Verkehrsinfrastrukturprojekte. Ziel des Masterplans ist es, strategische Überlegungen in konkrete Projekte umzusetzen, diesen einen Zeithorizont zu geben und die vorgeschlagenen Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben. Diese regelmäßige Aktualisierung und Fortschreibung des Masterplans Mobilität ist unerlässlich vor dem Hintergrund einer hohen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Dynamik, sich verändernder gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und sich weiterentwickelnder grenzüberschreitender Verkehrsbeziehungen.

Im Rahmen dieses Masterplans werden bisher bestehende Methoden und Ergebnisse aus der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung zusammengefasst und ergänzt durch Ergebnisse aus der Integrierten Verkehrskommission, der Lokalen Agenda Prozesse, der Verkehrsgespräche mit der Bürgerschaft und der Überlegungen und Forderungen der Gemeinderatsfraktionen. Darüber hinaus erfolgt ein Abgleich mit anderen städtischen Fachplanungen, wie beispielsweise dem Lärmaktionsplan und dem Klimaschutzprogramm (Projekt Klimaneutrale Kommune). Auf den Verkehrssektor entfallen etwa ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen im Stadtgebiet, das entspricht ungefähr 130.000 Tonnen CO₂. Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen ist eine Reduzierung des Energiebedarfs im Verkehrssektor um etwa 42 Prozent (von derzeit 378.600 MWh auf 216.000 MWh) bis 2050 notwendig (Studie Klimaneutrale Kommune).

Die klassischen Handlungsfelder, wie die Straßenverkehrsplanung und die Verkehrssicherheitsarbeit werden weitergeführt und um das verkehrsartenübergreifende Mobilitätsmanagement und eine kinder- und altengerechte Verkehrsplanung ergänzt.

Angesichts der demographischen Entwicklung und der Klimaschutzpolitischen Notwendigkeiten sowie im Hinblick auf einen effizienten Finanzmitteleinsatz sieht die Stadt

Lörrach auch für die kommenden Jahre einen großen Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Mobilität. Eine effiziente Planung ist hierbei Voraussetzung für einen effizienten Ressourceneinsatz.

Mit der bisherigen Verkehrsentwicklungsplanung, die aus der Infrastrukturplanung und deren strategischer Ausrichtung bestand, wurden Planungen für die einzelnen Verkehrsmittel und -arten, sowie detaillierte Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsinfrastruktur und zu sonstigen Maßnahmen entwickelt. Alle für den Masterplan Mobilität relevanten Inhalte werden jetzt aus diesen Planungen, zu denen auch das Verkehrskonzept Innenstadt gehört, übernommen. Darüber hinaus haben die Arbeiten zum Lärmaktionsplan, 2. Stufe, begonnen. Auch diese Ergebnisse werden bei der Fortschreibung des Masterplans berücksichtigt.

Mit dem in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzept 2013, das auf der Radverkehrskonzeption des Landkreises Lörrach aufbaut und dem Nahverkehrsplan 2013 / Nahverkehrsentwicklungsplan des Landkreises (ebenfalls in Bearbeitung) werden in Kürze weitere aktuelle Konzepte vorliegen, die in der Fortschreibung des Masterplans Mobilität Berücksichtigung finden werden.

Den bisherigen Prognoseberechnungen liegen Szenarien zugrunde, nach denen die Verkehrspolitik im Prinzip beibehalten und durch neue Erkenntnisse zur Bevölkerungsentwicklung fortgeschrieben wird. Ziel kommunalen Handels sollte jedoch die Steuerung der Entwicklung sein. Strategische Entscheidungen zur stärkeren zielgerichteten Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität werden zu Verlagerungen im „modal split“ führen.

Eine weitere Zunahme des Motorisierten Individualverkehrs ist durch das nicht mehr ausbaufähige Straßennetz, die begrenzten Flächen für Parkraum und die Belastung der Bevölkerung durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht mehr möglich. Ziel städtischen Handelns wird daher eine Steigerung der Attraktivität des Zufuß-Gehens, des Fahrradfahrens und des Öffentlichen Personennahverkehrs sein.

In der vorliegenden ersten Fassung des Masterplans Mobilität werden für die Themenbereiche Fußgänger, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Kraftfahrzeugverkehr, Wirtschaftsverkehr sowie

Stadt- und Verkehrsplanung, aufbauend auf Leitideen Handlungskonzepte vorgeschlagen. Diese Handlungskonzepte werden, wo immer möglich, durch konkrete Zielvorgaben, Maßnahmen und Projekte untermauert.

Die entwickelten Handlungskonzepte und Maßnahmen sind das Ergebnis von Planungsprozessen und von Diskussionen in den politischen Gremien und mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Lörrach.

Ziel städtischer Planungen und Maßnahmen ist die intelligente und effiziente Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger an zentralen Stellen insbesondere entlang der Regio-S-Bahn. Das Umsteigen soll erleichtert werden. Besonders wichtige Punkte sind der Hauptbahnhof und der geplante Haltepunkt Zollweg.

Entwicklung des Mobilitätszentrums Hauptbahnhof

Der Lörracher Hauptbahnhof ist schon heute der wichtigste Umsteigeknoten in Lörrach. Hier sind die Regio-S-Bahn, der Stadtbusverkehr, regionaler Busverkehr und Fernbuslinien miteinander verknüpft. Mit der Velostation / Veloeinstellhalle werden gute Bedingungen für die Verknüpfung von Fahrradverkehr und ÖPNV geboten (sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradverleihsangebot). Ebenfalls am Hbf verfügbar sind CarSharing Fahrzeuge, von denen zwei ab Herbst 2013 auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Möglichkeiten für park & ride bestehen in der Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz. Kiss & ride wird durch Kurzzeitparkplätze in der Andienersstraße und an der Belchenstraße ermöglicht (Inbetriebnahme ab 2014). Das Mobilitätszentrum Hauptbahnhof Lörrach ist Teil der Projektgruppe „Aktive Bahnhöfe“ der IBA 2020 Basel und soll weiter ausgebaut werden.

- Potentialstudie bis Sommer 2013
- Kosten: rund 19.000 €

Prüfung der Schaffung «Mobilitätszentrum Zollweg»

Untersuchung der Möglichkeit zur Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Basler Tram, Regio-S-Bahn und Bus im Bereich des Zollwegs. In diesem Zusammenhang werden auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt auf der Regio-S-Bahn untersucht.

- Grundlagenermittlung: 2013-2014
- Kosten: ca. 60.000 €

Prüfung der Entwicklung des Bahnhofs Lörrach Stetten

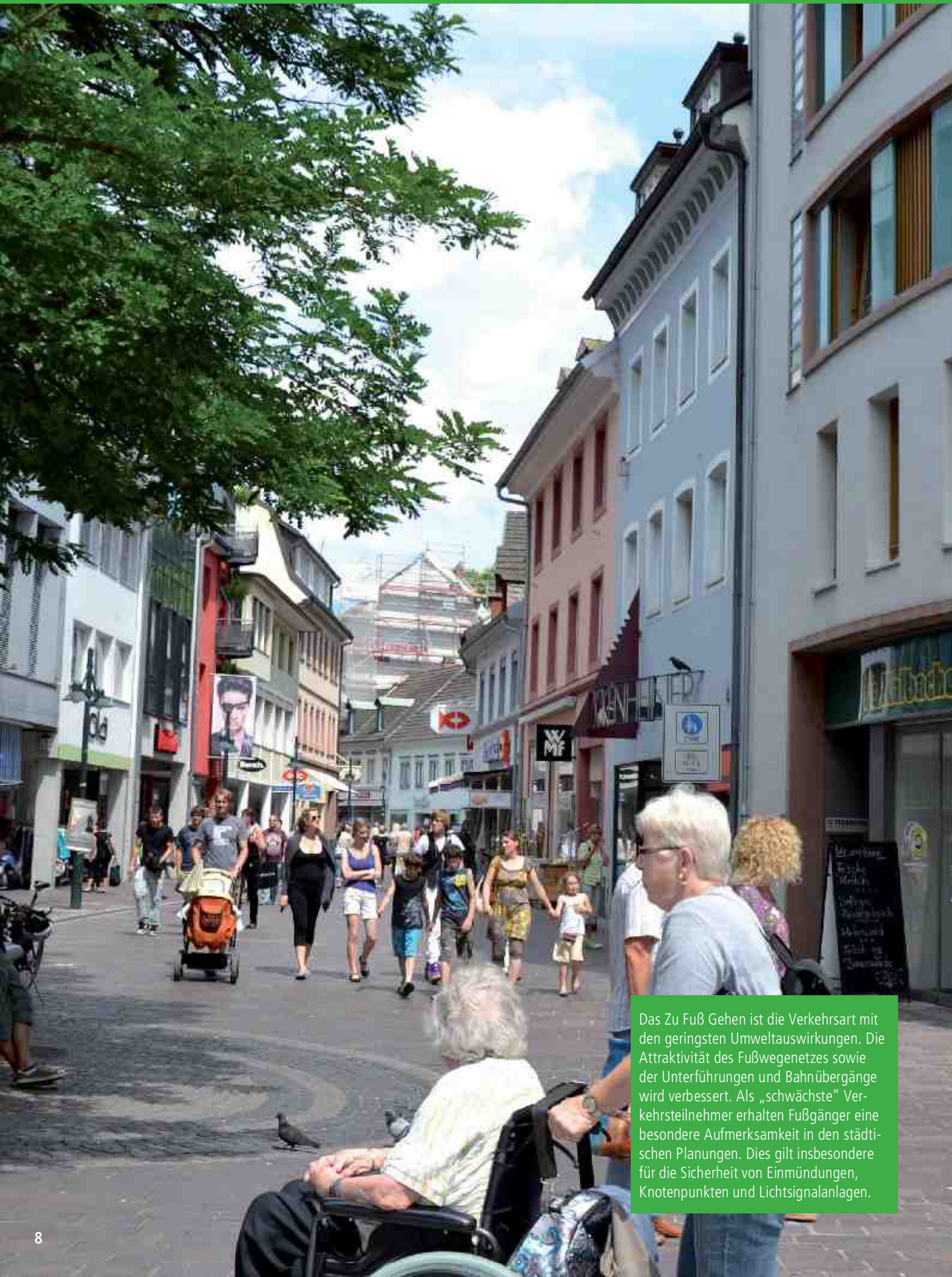
Es wurde vorgeschlagen, am Bahnhof Lörrach Stetten eine Verknüpfung zwischen der Regio-S-Bahn und dem Basler Tram zu schaffen. Dafür müsste das Tram von Riehen über die Basler Straße bis an den Bahnhof Lörrach Stetten verlängert werden. In der Studie C14 ist diese Variante wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit verworfen worden. Zur Zeit wird eine weitere Prüfung, auch zu den räumlichen und verkehrlichen Randbedingungen, im Rahmen der Untersuchung zum Mobilitätszentrum Zollweg (siehe oben) vorgenommen.

- Grundlagenermittlung: 2013-2014
- Kosten: noch zu ermitteln

Weitere mögliche Maßnahmen:

- Verbesserung der Abstimmung von Fahrplänen von Busverkehr und Regio-S-Bahn
- Schaffung von sicheren Fahrradabstellplätzen an Haltestellen und Bahnhöfen.





Das Zu Fuß Gehen ist die Verkehrsart mit den geringsten Umweltauswirkungen. Die Attraktivität des Fußwegenetzes sowie der Unterführungen und Bahnübergänge wird verbessert. Als „schwächste“ Verkehrsteilnehmer erhalten Fußgänger eine besondere Aufmerksamkeit in den städtischen Planungen. Dies gilt insbesondere für die Sicherheit von Einmündungen, Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen.

Handlungskonzept «Kurze Wege»

Umwege vermindern die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens und bergen das Risiko von unsicheren Abkürzungen. Wo es möglich ist, werden direkte sichere Wegeverbindungen gestärkt oder geschaffen. Dies gilt auch für die Nähe zwischen Bushaltestellen und angefahrenen Zielen der Fahrgäste.

Verbesserung der Wegweisung

Wesentliche städtische Ziele werden für Fußgänger ausgeschildert. Die bereits begonnene Beschilderung in der Innenstadt wird ergänzt, insbesondere wird die Fußgängerwegweisung im Bereich Hbf Lörach erweitert. Auch zu den anderen Bahnhöfen und Haltepunkten der Regio-S-Bahn werden Wegweiser aufgestellt bzw. die vorhandene Wegweisung ergänzt.

- Umsetzung: 1. Abschnitt der Fußgängerwegweisung ist realisiert, 2. Abschnitt: Planung 2014, Realisierung 2015
- Kosten: abhängig vom Umfang der Maßnahme

Weitere mögliche Maßnahmen

- Bau des Boulevard Belchenstraße, Neubau Bahnsteigzugang Gleis 2 und 3 von der Unterführung Eulerstraße – Hebelpark aus (ab 2013)
- Neubau der Unterführung Luisenstraße – Arbeitsamt einschließlich Bau einer behindertengerechten Rampe an der Belchenstraße (ab 2017)
- Sanierung bzw. Neubau der Unterführung Schützenstraße – Kirchstraße (ab 2017)
- Verbesserung von Quartiersquerungen z.B. Grabenstraße, Riesgäßchen



Handlungskonzept «Barrieren abbauen»

Die spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer werden wahrgenommen und berücksichtigt. Dies gilt für alle Arten der Mobilitätseinschränkung. Das Ziel der Stadt Lörach ist die Sicherstellung einer barrierefreien Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben.

Weitergehende Anwendung der Standards bei der Gestaltung des Straßenraums

Gehwege, Kreuzungen, Haltestellen, etc. werden barrierefrei ausgestaltet. Dazu gehört die Absenkung von Bordsteinen, der Einbau von Blindenleitplatten, die optische Gliederung von Verkehrsanlagen, die barrierefreie Erreichbarkeit von Stellplätzen, die gute Beleuchtung von Gehwegen, die Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten.

- Umsetzung: Daueraufgabe, wird im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt

- Kosten: für Unterhaltungsmaßnahmen stehen in 2013 ca. 1.320.000 € zur Verfügung

Verbesserung der Qualität der Gehwege

Im Rahmen der vorgesehenen Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Glasfasernetzes in der Löracher Innenstadt werden Gehwege verstärkt ausgebessert und aufgewertet.

- Umsetzung: 2013
- Kosten: ca. 400.000 €

Bessere Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs in der Lichtsignalsteuerung

Umlaufzeiten sollen nach Möglichkeit kurz sein und der Fußgängerverkehr muss zumindest in einer Furt durchgehend signalisiert werden und innerhalb jedes Umlaufs eine Grünzeit erhalten.

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: nach Aufwand

Weitere mögliche Maßnahmen

- Schließfächer für Einkäufe in der Fußgängerzone
- Einführung eines Lieferdienstes für Einkäufe
- Bau eines Aufzugs von der Bahn-Unterführung zum Hebelpark

Die Attraktivität der Lörracher Innenstadt ist eng verknüpft mit der Qualität der Fußgängerzone. Diese Qualität gilt es mit geeigneten Maßnahmen zu erhalten und wo möglich zu steigern.

Weitere Verkehrsberuhigung in der nördlichen Innenstadt

Weitere Abschnitte der Turmstraße und der Tumringer Straße werden zur Fußgängerzone umgebaut und gestalterisch aufgewertet. Durch einen Einbahnstraßenring in der nördlichen Innenstadt und Schleifenlösungen werden die Verkehrsbeziehungen verbessert und Umwegfahrten vermieden. Durch Maßnahmen am Senigalliplatz wird der Durchgangsverkehr vermindert. Die Zufahrt zum Kreiskrankenhaus wird verbessert.

- Umsetzung: 2013
- Kosten: 325.000 €



Verbesserung der Gestaltung des Vorplatzes am Kreiskrankenhaus

Ein städtebaulicher Wettbewerb wird ausgelobt zur Schaffung eines attraktiven Vorplatzbereichs in der Spitalstraße mit hoher Aufenthaltsqualität.

- Umsetzung: Planung in 2013
- Kosten: Wettbewerb 100.000 €



Neugestaltung Hebelpark

Der Hebelpark wird als innerstädtische Grünfläche aufgewertet und neugestaltet. Durch verschiedene Planungsworkshops haben Bürgerinnen und Bürger sowie Anwohner und Nutzer die Gelegenheit bekommen, die bestmögliche Gestaltung und Funktion mitzubestimmen.

- Umsetzung: 2012 bis 2014
- Kosten: 640.000 € (einschließlich bereits durchgeführtem Wettbewerb)



Neugestaltung der Basler Straße Nord mit Aicheleknuten

Als südlicher Innenstadtzugang wird dieser Bereich aufgewertet. Die Eingangssituation wird verbessert. Gemeinsam mit den Anwohnern werden gute Lösungen für die Aufwertung des Straßenraums in Fortführung der Fußgängerzone nach Süden gesucht.

- Umsetzung: Planung 2013
- Kosten: 100.000 €

Aufwertung der Baumgartnerstraße im Bereich der Campus-Schulen

Die Baumgartnerstraße wird als zentraler Bereich des Campus Rosenfels verkehrsberuhigt und neu gestaltet. In einem 1. Bauabschnitt wird der östliche Teil zwischen Kreuzstraße und Koechlinstraße umgebaut, hier ist nur noch Anliegerverkehr zugelassen, die Fahrbahn ist mit versenkbaren Pollern abgesperrt. In einem weiteren Schritt soll der westliche Teil zwischen Kreuzstraße und Brühlstraße umgebaut werden, hier ist ebenfalls ein verkehrsberuhigter Ausbau geplant.

- Umsetzung: Fertigstellung 1. Abschnitt bis Herbst 2013, 2. Abschnitt geplant für 2014

- Kosten:
 - 1. Abschnitt: 1.300.000 €
 - 2. Abschnitt: 900.000 €



Prüfung der Aufwertung des Platzes zwischen Burghof, Stadtkirche und Museum

Als wichtige Verbindungsachse sollte die Attraktivität dieses zentralen Bereichs für Fußgänger städtebaulich gesteigert werden.

- Umsetzung: Planung 2013-2014
- Kosten: abhängig vom Ergebnis

Weitere mögliche Maßnahmen

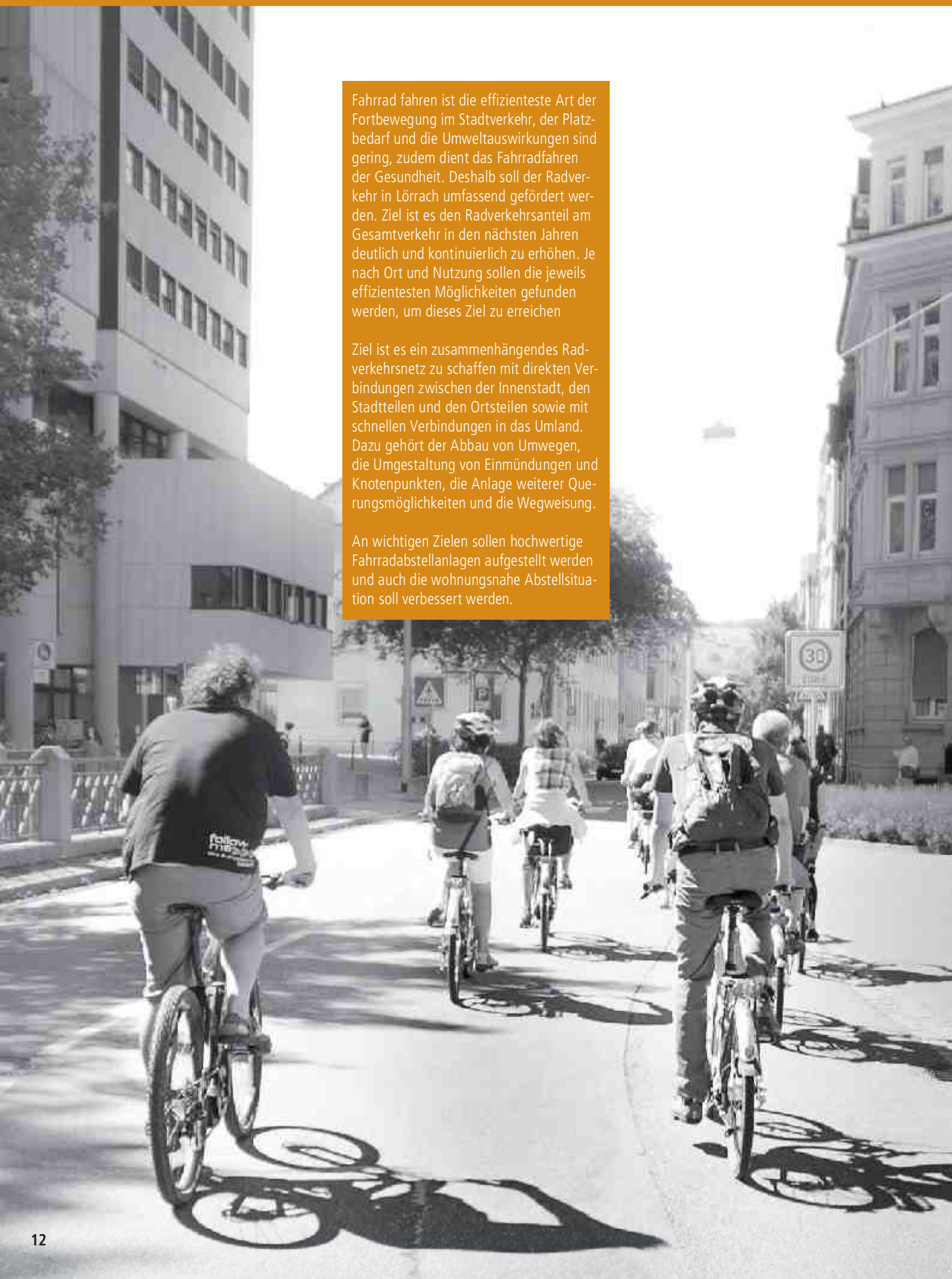
- Bau des Boulevard Belchenstraße als Maßnahme zur Steigerung der Qualität östlich der Bahnlinie
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lichtmasterplan
- Neugestaltung Rosenfelspark



Fahrrad fahren ist die effizienteste Art der Fortbewegung im Stadtverkehr, der Platzbedarf und die Umweltauswirkungen sind gering, zudem dient das Fahrradfahren der Gesundheit. Deshalb soll der Radverkehr in Lörrach umfassend gefördert werden. Ziel ist es den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in den nächsten Jahren deutlich und kontinuierlich zu erhöhen. Je nach Ort und Nutzung sollen die jeweils effizientesten Möglichkeiten gefunden werden, um dieses Ziel zu erreichen

Ziel ist es ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz zu schaffen mit direkten Verbindungen zwischen der Innenstadt, den Stadtteilen und den Ortsteilen sowie mit schnellen Verbindungen in das Umland. Dazu gehört der Abbau von Umwegen, die Umgestaltung von Einmündungen und Knotenpunkten, die Anlage weiterer Quermöglichkeiten und die Wegweisung.

An wichtigen Zielen sollen hochwertige Fahrradabstellanlagen aufgestellt werden und auch die wohnungsnahe Abstell-situation soll verbessert werden.



Handlungskonzept «Sichere Radverkehrsanlagen»

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils ist nur möglich durch die Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen. Ein besonderes Augenmerk wird auf eine sinnvolle Kombination von Mindestmaßen bei der Breite von Radverkehrsanlagen sowie auf die Gestaltung von Einmündungen und Knotenpunkte gelegt.

Verbesserung der Radwegeverbindung in der Tumringer Straße

Durch die sehr hohe Verkehrsbelastung in der Tumringer Straße kommt es immer wieder an Einmündungen und Bushaltestellen zu gefährlichen Situationen. Mit geeigneten Maßnahmen soll die Sicherheit für Radfahrer erhöht werden.

- Umsetzung: Planung 2013, Realisierung 2014
- Kosten: 120.000 €

Weitere mögliche Maßnahmen

- Regelmäßige Überprüfung der Auswirkungen der Fahrradnutzung in der Fußgängerzone (Rücksichtnahme)
- Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen
- Prüfung der Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Optimierung der Radverkehrsführung an Haltestellen und Baustellen
- Einbeziehung des Radverkehrs in die Umläufe von Lichtsignalanlagen
- Überprüfung der Führung des Radverkehrs auf Gehwegen und in der Fußgängerzone



Handlungskonzept «Pendlerrouen»

Für den Pendlerverkehr von Schülern und Berufstätigen werden gut befahrbare Hauptrouten eingerichtet. Diese Routen sollen bei Ausbaumaßnahmen und bei der Wegweisung vorrangig berücksichtigt werden und mit den Routen der Nachbarkommunen, auch grenzüberschreitend, vernetzt werden. Ziel ist es, direkte kreuzungsarme Verbindungen zu schaffen und bestehende Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsarten zu verringern.

Prüfung der Machbarkeit von Pendlerrouen

Es wird die Einrichtung von drei Routen geprüft. Die Routen Ost und West führen östlich bzw. westlich an der Innenstadt vorbei, die Mittelroute führt von der Grenze zu Riehen in die Innenstadt.

- Umsetzung: Planungen 2013 / 2014, Realisierung 2014 - 2017
- Kosten: abhängig von Planungsergebnissen und Fördermitteln

Prüfung der besseren Beleuchtung von Pendlerrouen

Um viel und schnell befahrene Strecken sicher nutzen zu können, wird eine verbesserte Markierung und Beleuchtung geprüft.

- Umsetzung: 2014 (Planung), Realisierung 2015
- Kosten: abhängig von Ergebnissen der Planung und Fördermitteln, nach derzeitigem Stand sind 450.000 € erforderlich.

Prüfung der Schaffung einer Querverbindung entlang der alten Gewerbebahntrasse

Die alte Gewerbebahntrasse verläuft vom Wasserwerk entlang dem Grütpark bis zur Wiesentalstraße. Dieser ca. 1 km lange Abschnitt soll als Querverbindung zwischen Brombach und der Tumringer Straße ausgebaut werden. Durch eine parallele Führung können Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern gemindert werden.

- Umsetzung: Planung 2014
- Kosten: abhängig von Planungsergebnissen und Fördermitteln, nach derzeitigem Stand sind für die Gewerbebahnroute 400.000 € erforderlich.

Prüfung der Schaffung einer Fahrradverbindung entlang des Gewerbekanals

Seit vielen Jahren ist die Idee in der Diskussion, entlang des Gewerbekanals einen Fahrradweg anzulegen. Abschnittsweise existiert dieser Weg bereits, für die Abschnitte zwischen der Grenze zu Riehen und der Küberstraße und für den Abschnitt von der Herrenstraße bis zum Schwimmbad gibt es Vorentwürfe.

- Umsetzung: Planung 2014 / 2015
- Kosten: abhängig von Planungsergebnissen und Fördermitteln.

Weitere mögliche Maßnahmen

- Durchführung von Zählungen zur besseren Planung und Steuerung des Pendlerverkehrs
- Zusammenarbeit mit Landkreis und Kanton Basel-Stadt zur besseren Vernetzung der Planungen
- Verbesserung der Wegweisung und Berücksichtigung im Fahrradstadtplan

Handlungskonzept «Sichere Abstellmöglichkeiten»

Sichere Abstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Fahrrads attraktiver zu machen. Es werden verstärkt Abstellanlagen in der Nähe zu S-Bahn- und Bushaltestellen, zur Fußgängerzone, zu Schulen und öffentlichen Einrichtungen gebaut, erneuert oder erweitert. Die Benutzerfreundlichkeit wird durch Überdachungen, Schließfächer, Ladestationen für Akkus von E-bikes erhöht.

Bau einer Veloeinstellhalle am Hauptbahnhof

Nördlich der Velostation wird eine Einstellhalle mit 100 sicheren Abstellplätzen und Schließfächern sowie Ladestationen für E-bikes errichtet.

- Umsetzung: 2013
- Kosten: 320.000 Euro (Bau und Inbetriebnahme)

Bau neuer Abstellanlagen in der Innenstadt und an wichtigen Mobilitätsknotenpunkten

Die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Parkgebühren der städtischen Parkhäuser werden für den Bau sicherer Fahrradabstellanlagen verwendet.

- Umsetzung: ab 2013
- Kosten: jährlich 60.000 €

Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an der Belchenstraße (Ostseite Lörrach Hbf)

Im Zusammenhang mit dem Bau des Boulevard Belchenstraße werden an den Trep-
penabgängen der beiden Unterführungen überdachte Fahrradabstellanlagen erstellt.

- Umsetzung: ab 2014
- Kosten: ca. 200.000 €

Weitere mögliche Maßnahmen

- Förderung von bike & ride
- Kombination der Abstellanlagen mit Schließfächern und Ladestationen für Akkus von Pedelecs und E-Bikes

Handlungskonzept «Wegweisung und Information»

Die Wegweisung für den Fahrradverkehr wird verbessert. Eine gute und informative Wegweisung erlaubt es dem Fahrradfahrer, sein Ziel sicher und schnell zu erreichen. Dies trägt zur Attraktivität des Verkehrsmittels und zur Vermeidung von Konflikten zwischen den Verkehrsarten bei.

Konzeption und Druck eines Fahrradstadtplans

Im Rahmen der Landesförderung «Initiative Radkultur» wird ein Fahrradstadtplan erstellt.

- Umsetzung: 2013
- Kosten: ca. 5.000 € (durch Fördermittel des Landes)

Überprüfung, Ausbau und Ergänzung der Radwegweisung

Wichtige Ziele des Radverkehrs, auch überörtlich und in den Stadt- und Ortsteilen werden bei der Wegweisung berücksichtigt.

- Umsetzung: ab 2014
- Kosten: 3000 € / pro Jahr

Weitere mögliche Maßnahmen

- Unterstützung der Neubürgertour der IG Velo
- Angebote der Volkshochschule



Neben der Unterstützung der Infrastruktur werden auch andere Möglichkeiten genutzt, um die Freude am Fahrradfahren zu wecken. Dazu gehören beispielsweise die Weiterführung des Maßnahmenpakets «Radkultur» des Landes Baden-Württemberg für das die Stadt Lörrach Pilotkommune war oder das Programm «Stadtradeln».

Weiterführung der «Initiative Radkultur»

Im Pilotprojekt erfolgreich durchgeführte Maßnahmen wie die «Schultournee», der «RadCheck», Expertengespräche, etc... werden fortgeführt.

- Umsetzung: 2013-2020
- Kosten: ca. 12.000 €/Jahr

Weitere Teilnahme am Programm «Stadtradeln» des Klimabündnis

Innerhalb von drei Wochen zwischen Juni und September sollen Lörracher Bürger so viel wie möglich Fahrradkilometer fahren. Einzelne Teams können gegeneinander antreten aber auch gemeinsam im nationalen Städtevergleich einen möglichst guten Platz belegen.

- Umsetzung: 2013-2020
- Kosten: keine

Weitere Teilnahme am Fahrradklimatest des ADFC

Die Sichtweise der Lörracher Bürger auf die Qualität der Radinfrastruktur der Stadt soll weiter untersucht werden. Die Ergebnisse fließen in die städtischen Planungen ein.

- Umsetzung: 2013-2020
- Kosten: keine





Der ÖPNV ist hervorragend geeignet zur Bewältigung starker Verkehrsströme, insbesondere bei geringem verfügbaren Verkehrsraum. Der Verkehrsanteil des ÖPNV soll weiter gesteigert werden. Hierfür wird das Busverkehrsangebot ausgebaut und optimiert, die Angebote der Regio-S-Bahn werden erweitert und die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten wird optimiert.

Der Stadtbus als wichtiges Verbindungsglied zwischen der Innenstadt und den Ortsteilen sowie als wichtigster Zubringer zur Regio-S-Bahn soll weiter gestärkt werden.

Erhalt der Leistungsfähigkeit des Stadtbusnetzes

Das bestehende Stadtbusnetz ist das Ergebnis einer langjährigen konstruktiven Zusammenarbeit, begleitet von intensiven Verhandlungen und Untersuchungen. Es optimiert die Erfordernisse guter Verbindungen mit akzeptablen finanziellen Rahmenbedingungen. Die Leistungsfähigkeit des Stadtbusnetzes wird aufrechterhalten.

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: ca. 220.000 €/Jahr

Überprüfung, Ausbau und Ergänzung des Stadtbusnetzes

Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots insbesondere zur Erreichung geringerer Reisezeiten, besserer Verknüpfungen und zusätzlicher Flächenerschließung werden entwickelt. Die bestehende Buslinienführung

in der Innenstadt wird überprüft. Das Angebot des Anrufsammeltaxis wird bei Bedarf erweitert. Die Einrichtung von Bürgerbussen, Shuttlebussen, Marktbussen bzw. der Schaffung von Fahrdiensten wird geprüft.

- Umsetzung (Prüfung): 2013-2014
- Kosten: abhängig von den Ergebnissen der Prüfung

Untersuchung der besseren Busanbindung der DHBW

Geprüft wird die Einrichtung einer Shuttle-Buslinie zur Verbindung der beiden DHBW-Standorte Hangstraße und Innocel oder die bessere Anbindung der Standorte an das Stadtbusnetz.

- Umsetzung (Prüfung): 2013-2014
- Kosten: abhängig von den Ergebnissen der Prüfung

Prüfung des Aufbaus von dynamischen Fahrgastinformationssystemen

Die Einführung von optischen Anzeigen, ergänzt mit akustischen Informationssys-

temen, am ZOB und an anderen wichtigen Haltestellen, wird mit dem Ziel geprüft, eine verbesserte Information und Anschlusssicherung zu ermöglichen.

- Umsetzung (Prüfung): 2013-2014
- Kosten: abhängig von den Ergebnissen der Prüfung

Weitere mögliche Maßnahmen

- Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten
- Verbesserung der Pünktlichkeit durch Vorrang des Stadtbusverkehrs an Knotenpunkten (Beeinflussung der Lichtsignalsteuerung)
- Verlässliche Anschlusssicherung durch optimierte Abstimmung der Fahrpläne
- Durchführung von regelmäßigen stichprobenhaften Fahrgastzählungen
- Unterstützung der Schaffung grenzüberschreitender Informationssysteme
- Prüfung der Möglichkeiten einer Beschleunigung des Busverkehrs an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten
- Prüfung der Einrichtung eines Fahrgastbeirats



Die Regio-S-Bahn ist die zentrale Mobilitätsachse Lörrachs. Ihre Attraktivität ist ein herausragender Standortfaktor und ein wichtiges Element für die weitere Stadtentwicklung. Es werden alle Maßnahmen unterstützt, die eine weitere Steigerung der Attraktivität erreichen. Hierzu gehören insbesondere Maßnahmen der Angebotserweiterung (Taktverdichtung, Abendverkehr, Wochenendverkehr, Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern).

Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbilds des Hauptbahnhofs und der Haltepunkte

Es wird darauf hingewirkt, die Reinigung des Hauptbahnhofs und der Haltepunkte zu verbessern und damit ein attraktiveres Erscheinungsbild der Regio-S-Bahn zu gewährleisten.

- Umsetzung: 2013-2020
- Kosten: müssen von der Deutschen Bahn AG getragen werden (Ausnahme: Zugänge in städtischer Zuständigkeit)

Prüfung von Maßnahmen der Angebotserweiterung

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots wie beispielsweise Viertelstundentakt zwischen Lörrach und Basel SBB, zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende sowie mögliche Nachtzüge werden untersucht.

- Umsetzung: Planung 2013 / 2014
- Kosten (Prüfung): seitens der SBB Deutschland liegen Angebote vor, zur Zeit wird vom Zweckverband Regio Nahverkehr Lörrach geprüft, wie weit die Kosten auf Land, Region, die schweizer Partner und die Städte und Gemeinden an der Wiesentalbahn aufgeteilt werden können.

Prüfung von weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Es werden weitere Überlegungen zur Verbesserung der Infrastruktur wie der Neubau eines Haltepunkts am Zollweg geprüft.

- Umsetzung: 2013 (Studie der Gruner AG, Ergebnisse werden bis zum Jahresende erwartet)

- Kosten: können gegenwärtig noch nicht benannt werden.

Neuer Zugang zum Mittelbahnsteig (Gleis 2 und 3) am Hauptbahnhof

- Umsetzung: ab 2014 nach Abschluss der Verhandlungen mit der DB AG
- Kosten: 160.000 €

Prüfung der Möglichkeiten des Betriebs nach Straßenbahnbetriebsordnung

Es werden mit der Deutschen Bahn Verhandlungen geführt über die Durchführung des S-Bahnverkehrs nach BOStrab (Straßenbahnbetriebsordnung anstelle von Eisenbahnbetriebsordnung). Das bedeutet einfachere Signalisierung und Bahnübergangstechnik und damit kürzere Sperrzeiten an den Bahnübergängen. Die Möglichkeit einer städtebaulichen Neugestaltung der Trasse wird hierdurch eröffnet. Ein Ausstieg aus dem Autoreisezugbetrieb wird geprüft.

- Umsetzung (Prüfung): 2013-2014
- Kosten (Prüfung): aus laufenden Mitteln, die Kosten einer Realisierung müssen ermittelt werden.



Handlungskonzept «Umlandverbindungen»

Die Stadt Lörrach lebt auch von der Qualität ihrer Busverbindungen ins Umland, insbesondere in Richtung Rheinfelden und in das Kandertal. Diese Verbindungen müssen gestärkt und verbessert werden.

Unterstützung von Tarifverbesserungen

Es werden alle Maßnahmen zur Schaffung eines gemeinsamen Tarifverbunds (RVL und TNW), zur Einführung besserer Übergangsregelungen in die Nachbarverbünde und zur Optimierung von Einzelfahrscheinen und Punktekarten sowie zu grenzüberschreitenden elektronischen Ticketlösungen unterstützt.

- Umsetzungen: Daueraufgabe
- Kosten (Planung): aus laufenden Mitteln, weitere Kosten können benannt werden, wenn Vorschläge entwickelt worden sind.

Weitere mögliche Maßnahmen

- Verbesserung von Anschlüssen und Übergängen
- Stärkung der Busverbindung nach Rheinfelden
- Verbesserung der Busanbindung in das Kandertal
- Einführung von übertragbaren Zeitkarten mit einer Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen zu bestimmten Zeiten



Handlungskonzept «Tram»

Die Anbindung an das Basler Tramnetz wird verbessert

Projekt «Drehscheibe ÖPNV – Haltepunkt Zollweg»

Die Ergebnisse der TEB Studie (C14) fließen in die Überlegungen zu einer Verlängerung der Basler Tramlinie 6 und zur Optimierung der Umsteigesituation an der Grenze / am Zollweg ein.

- Umsetzung: Planung 2012-2014
- Kosten: Beteiligung an der TEB Studie: 14.000 €, Gutachten Gruner AG 36.000 €





Ein weiterer Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs in Lörrach ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Klimaschutzes und der Belastung der Anwohner nicht mehr zu verkraften. Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss daher die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch die Kfz-Nutzung sein. Alle Maßnahmen, die zur Erreichung dieses Ziels führen, werden ergriffen. Hierzu gehören insbesondere:

- Gezielte Entlastung empfindlicher Bereiche
- Vermeidung von Umwegverkehr
- Förderung eines stetigen Verkehrsablaufs auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau
- Einbindung, Umsetzung und Entwicklung umweltschonender Kfz-Verkehrskonzepte wie beispielsweise Elektromobilität, CarSharing, Fahrgemeinschaften und park & ride
- Förderung der Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens
- Förderung der Attraktivität des Radfahrens
- Förderung der Attraktivität des ÖPNV (Regio-S-Bahn und Busverkehr)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung der Ortsteilzentren (Förderung der Nahmobilität, kurze Wege)

Das Straßennetz muss leistungsfähig bleiben. Dazu gehören Investitionen in die Infrastruktur. Hierzu gehört der Unterhalt des bestehenden Netzes sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur erforderlichen Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr, der Vermeidung von Nutzungsunverträglichkeiten und der Schaffung sinnvoller Alternativen zur Umfahrung der Innenstadt. Straßenräume werden unter Abwägung aller Nutzungsansprüche und der straßenräumlichen Proportionen gestaltet. Dazu werden Gestaltungsspielräume zur Sicherstellung der bedarfsgerechten Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen (Schutzstreifen, Fahrrad- und Gehwege sind keine Parkplätze) genutzt und die Umweltqualitätsziele zur Luftreinhaltung und Lärminderung berücksichtigt.

Ergänzung/Vollendung von Maßnahmen im Fernstraßennetz

Die Leistungsfähigkeit der Wiesentalstraße wird verbessert. Hierzu gehört die Inbetriebnahme der Zollfreien Straße, die Deckensanierung der B317 und die Optimierung der Knoten auf der B 317 von der Grenze bis zum Knoten Hasenloch.

- Umsetzung: 2012-2020
- Kosten: abhängig von Planungen und Verhandlungen mit dem Regierungspräsidium



Betrieb / Ergänzung / Sanierung / Neubau kommunaler Straßen

Die kommunalen Straßen werden kontinuierlich in ihrer Qualität erhalten. Hierzu gehören zahlreiche, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen. Für 2013 sind folgende Unterhaltungsmaßnahmen geplant:

Verbesserung der Straßenbeleuchtung	870.000 €
Optimierung von Lichtsignalanlagen / Verkehrszeichen	350.000 €
Straßenreinigung, Sinkkastenreinigung, Winterdienst	1.422.000 €
Unterhaltung von Straßen gemäß Straßendatenbank einschließlich Absenkungen von Bordsteinen und Einbau von Blindenleitplatten	1.320.000 €
Unterhaltung der städtischen Brücken	83.000 €
Sanierung der Holzbrücke über B 317 / Grüttpark (städt. Anteil)	132.000 €
Belagsverbesserungen an Gehwegen und Bordsteinen im Zuge von Kabelverlegearbeiten für das Giganetz	400.000 €
GESAMT:	4.577.000 €

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: 4,577 Mio. € für 2013

Verkehrliche Erschließung von Neubaugebieten

Neubaugebiete werden verkehrlich erschlossen. Hierzu gehören in nächster Zeit die Gebiete Kirchberg, Talacker, Entenbad und Soormatt. Für 2013 ist die Anbindung der Gebiete Kirchberg und Talacker im Haushalt berücksichtigt.

- Umsetzung: 2013 (Kirchberg und Talacker)
- Kosten: 1.120.000 € (Kirchberg und Talacker)

Planung zur Umgestaltung der Palmstraße

Überlegungen zur zukünftigen Funktion der Palmstraße z.B. als verkehrsberuhigter Bereich mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität oder als Fußgängerzone

erfolgen im Zusammenhang mit der weiteren Planung des zukünftigen Dienstleistungszentrums.

- Umsetzung: Planung 2013 - 2014
- Kosten: können erst ermittelt werden, wenn die Planung Dienstleistungszentrum vorliegt.

Umbau des Knotens Gretherstraße / Schwarzwaldstraße in einen Kreisverkehr

Die Planung liegt vor, die Realisierung war zurückgestellt worden. Der Umbau des Knotens kann nur gleichzeitig mit der Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Haagener Straße / Gretherstraße erfolgen.

- Umsetzung: abhängig von Bereitstellung der Haushaltsmittel
- Kosten: 180.000 €

Prüfung der Verbesserung der Situation in der Teichstraße / Tüllinger Brücke

Hierzu gehört die Prüfung des Baues eines Kreisverkehrs an der Wiesentalstraße / B 317 sowie die Verbesserung der Verhältnisse für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und für den Stadtbusverkehr. Oberstes Ziel ist die Schaffung eines leistungsfähigen Knotens an dieser Stelle. Hierüber sind Verhandlungen mit der Straßenbauverwaltung des RP Freiburg zu führen

- Umsetzung: Planung 2014 / 2015
- Kosten: Kosten können zur Zeit noch nicht benannt werden.



Der Straßenraum ist begrenzt und sollte, wo möglich, von parkenden Autos entlastet werden. Auf diese Weise gelingt es, allen Nutzergruppen einen attraktiven und sicheren Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Die Stellplätze in Gebieten mit hohem Parkdruck und/oder geringen Straßenbreiten sollen auf die unbedingt zu berücksichtigenden Nutzergruppen (im wesentlichen Anwohner sowie Gewerbebetriebe) beschränkt werden.

Überarbeitung des Parkraumkonzepts

Ein effizientes Parkraummanagement beinhaltet eine umfassende Parkraumbewirtschaftung, den weiteren Rückbau von Straßenrandparkplätzen in der Innenstadt sowie den Neubau von Parkhäusern am Kreiskrankenhaus und, im Zusammenhang mit dem Dienstleistungszentrum, auf dem Postareal. Das Bewohnerparken wird in den Anwohnerparkzonen überprüft. Der Ausbau des Stellplatzangebots erfolgt nur im Zusammenhang mit neuen Verkehrserzeugern/ Neubauprojekten. Hierbei wird eine leistungsfähige Erschließung berücksichtigt.

- Umsetzung: Planung 2014
- Kosten: sind nach Vorlage der Planungen zu ermitteln

Anpassung des Parkleitsystems

Die neue Verkehrsführung Innenstadt, eine optimierte Lenkung des Parksuchverkehrs und die weitere Schaffung von Parkmöglichkeiten erfordert einen Ausbau des Parkleitsystems. Geprüft wird auch der Aufbau einer alle Parkierungsanlagen umfassenden Seite im Internet, eventuell auch als App für Smartphone Nutzer mit Informationen zur aktuellen Auslastung.

- Umsetzung: Planung 2014
- Kosten: sind nach Vorlage der Planungen zu ermitteln

Neubau eines Parkhauses am Kreiskrankenhaus

Hier sollen ca. 200 öffentliche Stellplätze und Privatparkplätze für die Beschäftigten entstehen. Es ist vorgesehen, dieses Parkhaus ebenfalls mit sicheren Einstellmöglichkeiten für Fahrräder, Ladestationen für Pedelecs

und E-Bikes, Schließfächern und eventuell einem Parkplatz für Carsharing-Fahrzeuge auszustatten.

- Umsetzung: Planung 2013 - 2014
- Kosten: abhängig vom Betreibermodell zu ermitteln

Prüfung von Park & Ride und Park & Mitfahrmöglichkeiten

Im Zusammenhang mit einem möglichst frühzeitigen Umstieg auf die Regio-S-Bahn und auf andere Mitfahrmöglichkeiten wird die Ausweitung von park & ride an Bahnhöfen und Haltepunkten der Regio-S-Bahn sowie von Park & Mitfahrmöglichkeiten an den Stadteingängen – auch hinsichtlich der Fördermöglichkeiten aus dem Basler Pendlerfonds – geprüft.

- Umsetzung: Planung 2013-2014
- Kosten: abhängig von den Ergebnissen der Planung



Die Verkehrsinfrastruktur muss regelmäßig dahingehend überwacht werden, ob die vorgesehene Nutzung und das vorgesehene / vorgeschriebene Verhalten stattfindet. Regelübertretungen und fehlerhafte Nutzungen müssen wirksam geahndet werden.

Erweiterung der kommunalen (GVD) und polizeilichen Verkehrsüberwachung

Die kommunale (GVD) und polizeiliche Verkehrsüberwachung soll sowohl in der In-

nenstadt als auch in den Ortsteilen erweitert werden hinsichtlich der Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen, Rotlichtverstößen, Parkverstößen (auch im Hinblick auf die Sichtfeldfreihaltung), Fahrradverkehr und der Akzeptanz von Fußgängerquerungsstellen sowie der Nutzung gesperrter Straßen und Wege. Die Anschaffung weiterer Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung wird geprüft.

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: die Kosten zusätzlicher Überwachungsanlagen werden ermittelt



Der elektrische Antrieb ist ein umweltschonendes Fahrzeugkonzept, wenn die Batterien mit regenerativer Energie geladen werden. Damit ist es möglich, den Kfz-Verkehr umweltfreundlich (im Hinblick auf Klimaschutz und Lärm) zu gestalten. Der Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge soll weiter gefördert werden, unter anderem mit öffentlichen Ladestationen für Kfz, E-Bikes und Pedelecs. Ein weiterer Baustein ist die Ergänzung der Carsharing-Flotte mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Außerdem soll der Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge im Fuhrpark der Stadt Lörrach, im Stadtbusverkehr und im Wirtschaftsverkehr geprüft werden.

Förderung des E-Carsharings

Die Stadt Lörrach hat, gefördert aus dem Innovationsfonds der badenova, mit Stadtmobil CarSharing Südbaden die Anschaffung von drei E-Carsharing Autos vereinbart. Dem voraus ging die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und die Schaffung reservierter Stellplätze sowie die Bereitstellung effizienter Ladestationen. Die Auslastung der E-Fahrzeuge soll u.a. durch die Nutzung des Angebots durch städtische Beschäftigte gesichert werden.

- Umsetzung: 2012-2014
- Kosten: 242.000 € (Förderung von badenova in Höhe von 50%)

Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene Fahrzeuge

Aufstellung von zunächst 2 öffentlichen Ladestationen neben der Veloeinstellhalle in Zusammenarbeit mit dem Betreiber der Netzinfrastruktur (Energiedienst). Prüfung weiterer Standorte für den Ausbau der Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung der Standorte an Mobilitätsdrehscheiben, Netzstabilität und Stadtentwicklung gemeinsam mit dem Netzbetreiber (Energiedienst AG). Prüfung von Möglichkeiten des Akkutauchs von E-Bikes und Pedelecs.

- Umsetzung: 2013 - 2015
- Kosten: es wird darauf hingewirkt, dass die Kosten der öffentlichen Ladestationen vom Netzbetreiber getragen werden.

Öffentliche Informationen zum Thema E-Mobilität

Die Stadt Lörrach beteiligt sich ab 2013 für mindestens 3 Jahre an der Sonderschau «Mobilität der Zukunft» und organisiert am 13.09.2013 anlässlich des 100. Jahrestags der E-Mobilität in Lörrach (Beginn des elektrischen Zugbetriebs auf der Wiesentalbahn) einen Informations- und Aktionstag E-Mobilität. Erstellung einer Informationsplattform auf der städtischen Homepage mit Informationen zu Ladestationen in der Innenstadt und in der Region, zum Carsharing-Angebot, zu den E-Bussen und anderen elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

- Umsetzung: 2013 – 2015
- Kosten: werden zur Zeit ermittelt

Prüfung der Schaffung zusätzlicher Anreize für die Nutzung von E-Fahrzeugen

Zusätzliche Anreize für die Anschaffung eines E-Fahrzeuges können kostenfreie Exklusivparkplätze für E-Fahrzeuge bieten, eventuell in Ergänzung mit der Schaffung weiterer Ladeinfrastrukturen (mögliche Standorte sind z.B.: Belchenstraße, Am Hebelpark)

- Umsetzung: 2014 - 2015
- Kosten: noch nicht bezifferbar

Prüfung des Einsatzes elektrisch angetriebener Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark

Prüfung der Möglichkeiten und Erstellung eines Konzepts zur teilweisen Umstellung städtischer Fahrzeuge, insbesondere für den Gemeindevollzugsdienst und andere Kurzstreckenfahrer von Verwaltung und Werkhof, auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge.



- Umsetzung: 2013-2014
- Kosten: können nach Abschluss der Prüfung beziffert werden.

Gewinnung des Einzelhandels für das Marketingangebot kostenloser «Betankung» während des Einkaufs

Bei bestehenden nicht überdachten Parkhäusern könnten Solardächer angelegt werden mit dem Angebot an die Kunden, während des Einkaufs kostenlos Strom zu tanken.

- Umsetzung: ab 2014
- Kosten: noch nicht bezifferbar

Weitere mögliche Maßnahmen

- Prüfung der Machbarkeit einer Solar-Shuttlebuslinie zwischen Schwimmbad, Innenstadt und der Grenze Stetten / Riehen
- Untersuchung der Möglichkeiten der Nutzung von induktiver Ladung von E-Bussen
- Untersuchung der Möglichkeiten des Einsatzes von E-Nutzfahrzeugen
- Anpassung des Stellplatznachweises durch die Schaffung von E-Parkplätzen für Kunden und/ oder Mitarbeiter
- Durchführung eines «eBike-Trainings für Senioren»
- Zusammenarbeit mit den örtlichen Fahrschulen mit Angebot einer Fahrstunde im E-Fahrzeug.
- Prüfung der Einrichtung von Wechselstationen für Akkus

Carsharing leistet einen wichtigen Beitrag zu einer zukunftsfähigen Mobilität, da ein Carsharing Auto bis zu 10 private Pkw ersetzen kann. Der Einsatz von Kraftfahrzeugen sowohl in der privaten Nutzung als auch bei Dienst- und Geschäftsfahrten wird somit effizienter und verbessert die Flächendeckung und Reichweite des ÖPNV. Aus diesen Gründen unterstützt die Stadt Lörrach das bestehende Carsharing Angebot mit allen geeigneten Maßnahmen.

Unterstützung und Erweiterung des bestehenden Carsharing Angebots

Maßnahmen zur Erweiterung des Angebots mit zusätzlichen Fahrzeugen und der Einrichtung von Stellplätzen an gut ausgebauten multimodalen Umsteigepunkten (Mobilitätsdrehscheiben) werden ergriffen. Hierzu gehört insbesondere die Bereitstellung von sechs Stellplätzen an der neuen Veloeinstellhalle am Hauptbahnhof.

- Umsetzung: 2013
- Kosten: 30.000 € für die Stellplätze an der Veloeinstellhalle

Sichtbarmachung von Carsharing-Angeboten

Carsharing Standorte sollen im Stadtbild deutlich wahrnehmbar sein und bei Neubausprojekten sinnvoll integriert werden.

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: abhängig vom konkreten Projekt

Prüfung der Einrichtung weiterer Carsharing Standorte

Es wird die Einrichtung weiterer Fahrzeugstandorte in dichten Siedlungsstrukturen, Neubaugebieten und an den Mobilitätsdrehscheiben. Hierzu zählen beispielsweise der Salzt, Stetten, Belist, Tumringen Süd.

- Umsetzung: ab 2013 - 2015
- Kosten: noch nicht bezifferbar

Weitere mögliche Maßnahmen

- Verbesserung des Marketings für Carsharing.
- Ausbau der grenzüberschreitenden Vernetzung mit Carsharing-Angeboten in der Schweiz und in Frankreich
- Förderung der Nutzung von Carsharing Fahrzeugen für Dienst- und Geschäftsfahrten
- Vernetzung von Carsharing mit dem ÖPNV (gemeinsames Tarifangebot mit RVL)
- Förderung des Quartierscharings insbesondere in Neubaugebieten





Reduzierung des Fahrzeugverkehrs in der Fußgängerzone. Fußgängerträgliche Regelung des Anlieferverkehrs.

Eine attraktive Innenstadt hängt auch von der Qualität ihrer Geschäfte und den Möglichkeiten ihrer Belieferung ab. Gleichzeitig wird der Lieferverkehr in der Innenstadt zunehmend als Belastung für die Aufenthaltsqualität empfunden. Maßnahmen zur effizienten und umweltverträglichen Belieferung der Innenstadt werden erarbeitet und umgesetzt.

Erarbeitung eines Konzepts zur Steuerung des Zugangs der Innenstadt für Lieferverkehr

Ziel des Konzepts ist eine Reduzierung des Fahrzeugverkehrs insbesondere in der Fußgängerzone durch eine effiziente Orga-

nisation und Konzentration der Lieferungen. Hierfür werden die Genehmigungsregeln konsequent angewendet, die Zeiten für die Anlieferung überprüft, der Einbau versenkbarer Poller geprüft und die Einrichtung eines Logistikzentrums untersucht.

- Umsetzung: Prüfung 2013 / 2014
- Kosten: können erst nach Prüfung und weiterer Planung benannt werden

Prüfung der Schaffung von Vorteilen für umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr

Es wird geprüft, welche Anreize geschaffen werden können, um den innerstädtischen

Wirtschaftsverkehr umweltverträglicher zu gestalten. Hierzu gehören beispielsweise die Nutzung stadtvorgänglicher Pkw, E-Bikes, elektrisch angetriebener Fahrzeuge usw.. Denkbar wären bessere Zugangsmöglichkeiten zur Innenstadt für diese Fahrzeuge.

- Umsetzung: Prüfung 2013 / 2014
- Kosten: abhängig von den Ergebnissen der Prüfung

Weitere mögliche Maßnahmen

- Einrichtung eines Runden Tisches zu Fragen des Anlieferverkehrs mit Pro Lörach
- Schaffung von spezifischen Haltepunkten für Lieferdienste





Die Möglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung werden genutzt eine effiziente und zukunftsfähige Mobilität in Lörrach zu erreichen. Hierzu gehört auch die sinnvolle Anbindung neuer Wohngebiete, die Verbesserung der Voraussetzungen einer gleichberechtigten und sicheren Mobilität für Kinder und ältere Menschen.

Angesichts des demographischen Wandels ist dieses Thema von herausragender Bedeutung für die Qualität des städtischen Lebens. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Situation schwächerer Verkehrsteilnehmer werden ergriffen. Hierzu gehören insbesondere:

- Anwendung der Regeln eines kindergerechten Verkehrsablaufs
- niedrige Geschwindigkeiten
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen
- Prüfung von „Rundum-Grün“ an Kreuzungen zugunsten von Fußgänger- und Fahrradverkehr
- zusätzliche Querungsstellen an bedeutenden Wegebeziehungen
- Kinder- und altengerechte Umfeldplanung
- Schaffung von Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld
- Sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze und Sportplätze
- Schaffung von Ruheinseln
- Prüfung der Schaffung von „Gehwegnasen“ an Kreuzungen
- Sichere Wege zu Kindertagesstätten, Kindergärten, Schulen sowie Alten- und Pflegeeinrichtungen
- Beteiligung von Kindern, älteren Menschen und dem Behindertenbeirat bei der Erarbeitung von Verkehrskonzepten, ggf. Ausweitung auf ältere Menschen
- Absenkung von Bordsteinen an Einmündungen und Knotenpunkten, Einbau von Blindenleitplatten an Fußgängerüberwegen

- Berücksichtigung der speziellen Ansprüche älterer Menschen an Verkehrsanlagen und Verkehrsablauf
- Gute Flächenerschließung im ÖPNV
- Angebot einer „altengerechten“ Radverkehrsführung an Knotenpunkten als Alternative
- Verringerung der Komplexität von Verkehrssituationen bzw. -anlagen
- Herstellung sozialer Sicherheit z.B. durch gute Beleuchtung von Verkehrsanlagen und durch den Einsatz von Sicherheitsdiensten im ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden (insbesondere Regio-S-Bahn).

Es handelt sich hierbei um Daueraufgaben, deren Kosten maßnahmenbezogen ermittelt werden.

Handlungskonzept «Stadtplanung»

Die Entwicklung der Stadt hat starke Auswirkungen auf die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner. Diese Auswirkungen werden bei Planungsprozessen von Beginn an berücksichtigt und, so weit wie möglich, in eine zukunftsfähige Richtung gesteuert. Hierzu gehören Konzepte wie die „Stadt der kurzen Wege“, der Priorität der Innenentwicklung vor Außenentwicklung sowie der Umsetzung hoher Bebauungsdichten. Wohnmöglichkeiten ohne Auto erfordern eine gute Nahversorgung und eine gute Anbindung an attraktive Fahrradwege, S-Bahn und Busnetz.

Planung der zukünftigen Gestaltung Aicheleknotten / Basler Straße Nord

Die Basler Straße Nord wird verkehrsberuhigt und aufgewertet. Die Einfahrtsituation am Aicheleknotten wird verändert, um eine Verkehrsentslastung in einem - zukünftig attraktiveren - Straßenraum zu ermöglichen.

- Umsetzung: Planung 2013
- Kosten: 100.000 € für Planung

Überlegungen zur Zukunft der Palmstraße

Im Zusammenhang mit der Errichtung des Dienstleistungszentrums und des Baus einer attraktiven Geschäftszeile an der Palmstraße werden die städtebauliche Aufwertung und die weitere verkehrliche Entwicklung dieses Bereichs untersucht.

- Umsetzung: abhängig von der Entwicklung des Dienstleistungszentrums
- Kosten: werden zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt

Überprüfung des Stellplatznachweises bei Neubauten

Es wird überprüft, inwieweit Fahrradabstellanlagen und ein effizientes Mobilitätsmanagement beispielsweise durch die Schaffung von Carsharing- Stellplätzen, Jobtickets und

ähnlichem Alternativen zum Stellplatznachweis oder zur -ablöse bei Neubauprojekten sein können.

- Umsetzung: ab 2014
- Kosten: aus laufenden Haushaltsmitteln



Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer mit einer deutlichen Reduzierung von Unfällen, Verkehrstoten und Verletzten ist das Ziel städtischen Handelns.

Erarbeitung und Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es werden sowohl Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer als auch zur Verbesserung der Infrastruktur vorgeschlagen. Hierzu gehören beispielsweise:

- Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern und Jugendlichen unter Einbeziehung der Eltern
- Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit
- Sensibilisierung für die Verhaltensweisen

und Fähigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer

- Sensibilisierung für die Folgen von Fehlverhalten
- Vorrangige Umsetzung der sicherheitsrelevanten Maßnahmen aus den Handlungskonzepten für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Herstellung ausreichende Breiten der Gehwege und Radverkehrsanlagen
- Schaffung weitere Fußgängerüberwege, Mittelinseln und anderer Querungshilfen
- Verbesserte Berücksichtigung der Fußgänger und Radfahrer bei der Lichtsignalsteuerung
- Sichere Erreichbarkeit von Schulen, Kindertagesstätten und Spielplätzen / Sportplätzen
- Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten: Ermöglichung des direkten und indirekten Abbiegens (Angebote für alle Nutzer)

Es handelt sich hierbei um Daueraufgaben, deren Kosten maßnahmenbezogen ermittelt werden.

Regelmäßige Parkraumtests mit Rettungsfahrzeugen

Es werden gemeinsam mit den Rettungsdiensten regelmäßige «Probefahrten» durch eng zugeparkte Straßen durchgeführt. Parkende Anwohner sollen so dafür sensibilisiert werden, dass Rettungsdienste bestimmte Straßenbreiten und -radien benötigen um zu Einsatzorten zu kommen. Überschrift: «Wir helfen Ihnen gern, wenn Sie uns durchlassen».

- Umsetzung: Daueraufgabe
- Kosten: aus laufenden Mitteln





Die Stadt Lörrach beschreitet mit dem Masterplan Mobilität neue Wege in der städtischen Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei wird über die an der verkehrlichen Infrastruktur ausgerichteten früheren Planungen deutlich hinausgegangen. Das Ziel ist eine Steuerung der Mobilität in der Stadt mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und einer Stärkung umweltfreundlicher, lärm- und abgasarmer und sicherer Verkehrsarten. Ziel des vorliegenden Berichts ist die Vorlage einer klaren nachvollziehbaren Mobilitätsplanung.

Innovative Maßnahmen wie das Mobilitätsmanagement erhalten künftig eine größere Bedeutung. Untersuchungen zeigen, dass die Nicht-Informiertheit über Mobilitätsalternativen ein häufiger Grund ist, weiterhin das Auto zu nutzen, auch wenn andere Verkehrsträger günstiger, schneller und /

oder umweltverträglicher sind. Neben dem Ausbau und der Verknüpfung der Infrastruktur ist daher die Beratung und Information eine entscheidende Voraussetzung für jeden Einzelnen „neue Wege zu gehen“.

Die Leitlinien, Handlungskonzepte und Maßnahmen, die dem „Masterplan für eine zukunftsfähige Mobilität in Lörrach“ zu Grunde liegen, werden regelmäßig kritisch überprüft und fortgeschrieben. Diese periodische Evaluation ist Voraussetzung für eine sinnvolle Umsetzung des Masterplans. Hierzu gehören neben klassischen verkehrlichen Erhebungen auch Befragungen der Bürger und Besucher von Lörrach zu den qualitativen Einschätzungen der Verkehrsmittel und des Mobilitätsangebots. Die Mitwirkung der Gemeinderatsfraktionen und der Bürgerinnen und Bürger Lörrachs ist hierbei ausdrücklich willkommen.



Handlungskonzept «Kennzahlen»

Ziele für die künftige Aufteilung der Verkehrsmittelnutzung zu definieren bedeutet auch, Kennzahlen zu ermitteln. Auf der Grundlage dieser Kennzahlen, die regelmäßig erhoben werden müssen, ist es möglich, das Erreichen der Ziele zu überprüfen.

Zählungen und Befragungen

Seit Jahren werden in Lörrach Zählungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer sowie Bürger durchgeführt. Diese Zählungen erfassen den Verkehr in der Regel verkehrsmittelspezifisch, punktuell und werden stunden- oder tageweise, mit mobilen bzw. ortsfesten Messgeräten oder auch mit Personal durchgeführt. Befragungen geben ein umfassenderes Bild vom Verkehrsverhalten, da sie aber zeit- und personalintensiv sind, wurden sie nur selten durchgeführt. Auch Verkehrszählungen, insbesondere, wenn sie alle Verkehrsarten umfassen, sind personal- und kostenaufwändig und erfolgten nur sporadisch.

Im Jahr 2011 wurde für die Stadt Lörrach eine Verkehrserhebung mittels Zählungen und Befragungen durchgeführt. Daraus konnten folgende modal-split-Zahlen ermittelt werden:

Zu Fuß Gehen	26 %
Fahrrad	12 %
Pkw Fahrer	45 %
Pkw Mitfahrer	9 %
ÖPNV	8 %

Damit steht eine erste Datengrundlage für den Masterplan Mobilität zur Verfügung, und die Frage „wie viele Menschen in Lörrach nutzen wie oft welches Verkehrsmittel?“ kann damit weitgehend abgeschätzt werden. Zur Ermittlung der verkehrsbedingten Klimaauswirkungen wären darüber hinaus die Fahrleistungen zu ermitteln: Welche Strecken werden zurückgelegt (einzelne Wege und Gesamtlänge). Diese Daten liegen zur Zeit nicht vor und müssen deshalb abgeschätzt werden.

Die vorliegenden Zahlen zur Verkehrsmittelnutzung und zum Verkehrsverhalten sind statistisch nicht belastbar. Tendenzen bei der Verkehrsmittelwahl lassen sich aus den vorhandenen Daten ebenfalls noch nicht ableiten. Dies wäre erst dann möglich, wenn Verkehrserhebungen aus mehreren Jahren vorliegen würden, die dann miteinander verglichen werden können. Künftig werden bessere und vor allem regelmäßig erhobene Daten benötigt. Daraus ließen sich Hochrechnungen ableiten und zuverlässige Trends herausarbeiten. Außerdem würde der Vergleich der Daten auch eine Erfolgskontrolle ermöglichen.

Regelmäßig durchgeführte Verkehrszählungen und Befragungen ermöglichen die Überprüfung, ob die geplante Strategie der Steigerung des Verkehrsanteils des Umweltverbunds wirksam umgesetzt werden konnte.

- Umsetzung: Regelmäßig zur Fortschreibung des Masterplan Mobilität
- Kosten: noch zu ermitteln

Handlungskonzept «Mobilitätsberatung»

Kompetente Entscheidungen über das am besten geeignete Verkehrsmittel für einen bestimmten Weg setzen eine gute Kenntnis der möglichen Alternativen voraus. Die Möglichkeiten von Beratung und Information werden verbessert

Prüfung der Einrichtung eines verkehrsträgerübergreifenden Beratungsangebots

Es werden geeignete Möglichkeiten der Zusammenführung bestehender Beratungsangebote beispielsweise im Rahmen der Velostation und des RVL geprüft. Dies kann beispielsweise zu einem gemeinsamen Internetauftritt mit Verlinkung zu den betreiberspezifischen Angeboten (RVL, Bahn, Busunternehmen, CarSharing) führen.

- Umsetzung: 2014
- Kosten: noch zu ermitteln

Unterstützung des Mobilitätsmanagements großer Arbeitgeber

Die Kooperation mit Unternehmen wird verstärkt mit dem Ziel, ein besseres Mobilitätsmanagement für die Beschäftigten zu erreichen. Dazu gehören beispielsweise moderne Veloabstellanlagen, ein Flottenmanagement, die Nutzung von Carsharing-Angeboten auch für dienstliche / geschäftliche Fahrten, Jobtickets und ähnlichem. Arbeitgeber sollen motiviert werden, für Mitarbeiter statt Parkierungsflächen einen Ausgleich mittels Nahverkehrstickets zu schaffen. Die Verknüpfung mit der Aktion «Fahrradfreundlicher Arbeitgeber» wird angestrebt.

- Umsetzung: ab 2014
- Kosten: abhängig von konkreten Maßnahmen

Weitere mögliche Maßnahmen

Unterstützung zielgruppenorientierter Mobilitätsberatungsangebote für

- Kinder und Jugendliche
- Neubürger einschließlich Studierende
- Grenzgänger
- Ältere Menschen
- Firmen/Behörden

Handlungskonzept «Mobilitätsmanagement»

Die vorhandenen Möglichkeiten der Unterstützung zukunfts-fähiger Mobilität werden gebündelt und optimiert. Der Schwerpunkt liegt auf der Unterstützung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Schaffung der Stelle des Mobilitätsbeauftragten in der Stadtverwaltung

Die verschiedenen Anforderungen zukunfts-fähiger Mobilität setzen eine gute Kenntnis

technischer Entwicklungen und gesetzlicher Rahmenbedingungen sowie der Förderlandschaft und der grenzüberschreitenden Vernetzungen und Chancen voraus. Der Mobilitätsbeauftragte hat die Aufgabe, hier vernetzend und unterstützend zu wirken.

- Umsetzung: erledigt 2012
- Kosten: Personalkosten

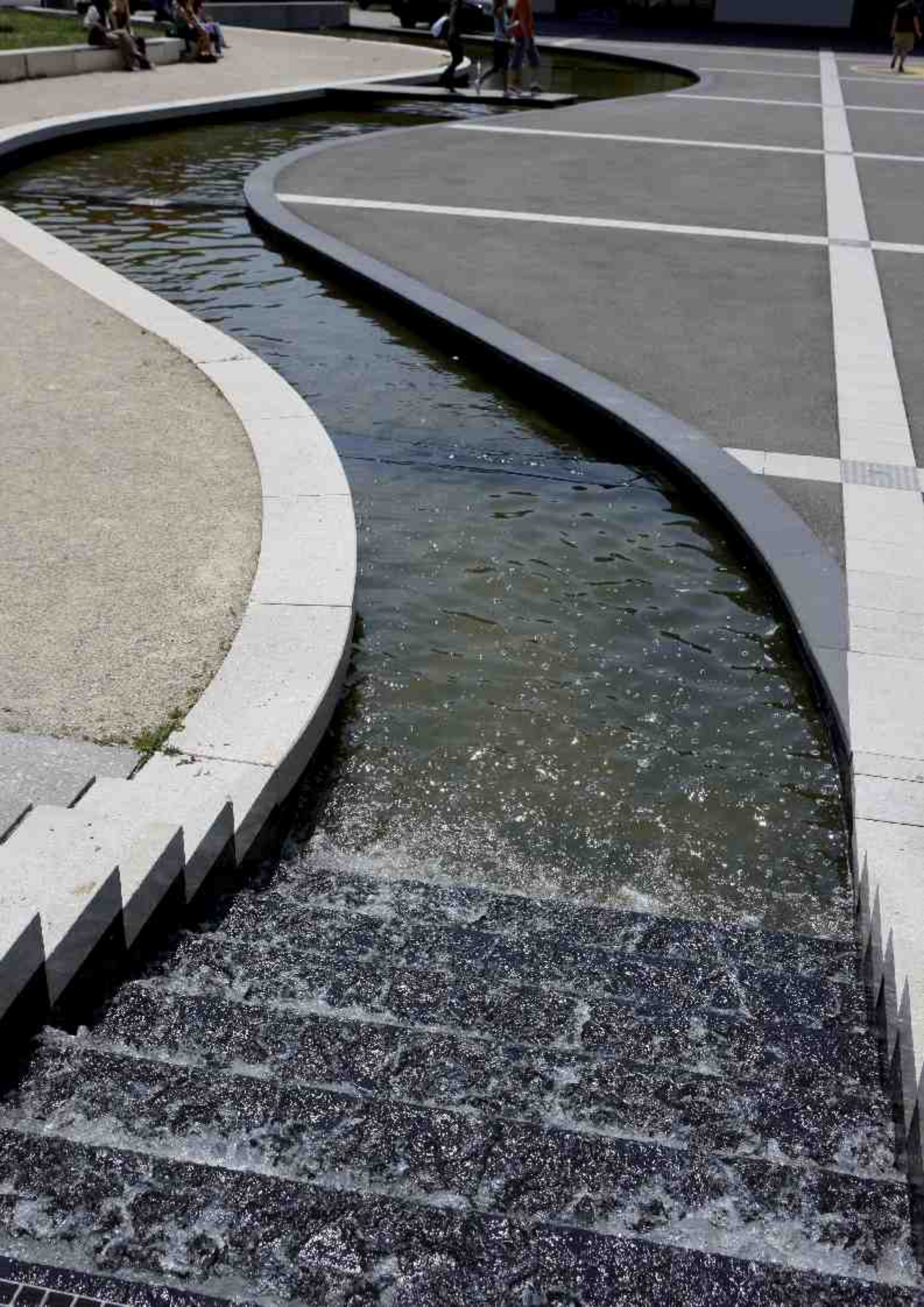


Arne Lüers

Handlungskonzept «Mitwirkung»

Eine Umsetzung der Ziele des vorliegenden Masterplans und die Entwicklung einer zukunfts-fähigen Mobilität in Lörrach kann nur mit den Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam erreicht werden. Es muss daher das Ziel sein, die Nutzer der Verkehrsmittel und des Straßenraums sowie die Anwohnerinnen und Anwohner in die Erarbeitung und Umsetzung der besten Lösungen einzubeziehen. Die Stadt Lörrach hat hier bereits eine gute Tradition durch die Lokale Agenda, die Integrierte Verkehrskommission, Bürgergespräche, regelmäßige Informationsveranstaltungen, eine intensive Zusammenarbeit mit Interessengruppen und eine engagierte Diskussion von Verkehrs- und Mobilitätsthemen im Gemeinderat. Dieser Weg wird konsequent weiter gegangen. Bürgerbeteiligung bedeutet in diesem Zusammenhang auch die Einbeziehung des Expertenwissens der Nutzer, die häufig durch eine tägliche Nutzung sehr gut die Stärken und Schwächen des aktuellen Verkehrssystems kennen.







Lörrach
– eine gute Idee