

Thesen zur Verkehrsplanung in der Stadt Lörrach

(Stand Januar 2017)

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung bedingen sich gegenseitig und müssen zusammen gedacht werden.

Die wichtigsten Entscheidungen zur aktuellen Siedlungsentwicklung wurden durch die Standortfestlegung für das Zentralklinikum des Landkreises, des Erweiterungsbaues für das Landratsamt und den projektierten künftigen Wohnbaugebieten in der Stadt getroffen.

Die topografische Lage der Stadt entlang des Wieseflusses hat die Bänderstruktur der Siedlungen und deren Verknüpfungen natürlich wachsen lassen und so die Trassen für den Strassen- und Bahnverkehr entwickelt. Lediglich die Autobahn wurde als überregionale Struktur übergestülpt mit der Folge, dass sich in diesem Verkehrsdrehkreuz die Entwicklung beschleunigte und enorme Verdichtungen entstanden.

Mit dem Wachstum der Stadt und der Verdichtung im Stadtkern werden neue Anforderungen an die Mobilität gestellt.

Insbesondere der innerstädtische Verkehr muss vorausschauend darauf abgestellt werden, bevor es zu einem Kollaps kommt.

Die S-Bahn stellt neben der B317 das Rückgrat des Verkehrs im Tal dar.

In Anbetracht der Kapazitätsgrenzen auf der Strasse könnte der ÖPNV auf der Schiene noch ausgebaut werden. Deswegen wird schon länger über eine Taktverdichtung der S-Bahn nachgedacht.

Als größtes Hemmnis erweisen sich dabei die Schrankenschließzeiten an den drei beschränkten Straßenübergängen in Lörrach. Die jetzigen Stausituationen würden vorhersehbar ins unerträgliche wachsen, Frust, gesundheits- und umweltschädigende Nebeneffekte auslösen.

Deshalb sollte oberste Priorität haben, diese S-Bahn-Trennung durch zwei weitere schrankenlose Straßenquerungen durchlässiger zu machen. Diese wären am Knoten Baumgartnerstr. und Hauptstr. am besten zu realisieren.

Anders als bei früheren Vorschlägen zur teuren Tieferlegung der gesamten S-Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Lörrach und Stetten wäre hier jeweils eine Absenkung der Strassen mit einer Kreisell-Verknüpfung unter der Bahntrasse zu favorisieren.

Der dann flüssigere Straßenverkehr könnte auch eine neu gestaltete Fahrbahnreduzierung z.B. in der Basler-Str. Rechtfertigen.

Flankierende Maßnahmen wie P+R-Anlagen an den Bahnhöfen in Stetten und in Haagen wären angezeigt.

Die Verzweigung der S-Bahnen in Stetten fordern gerade eine Mobilitäts-Drehscheibe am Bahnhof Stetten heraus, was allemal sinnvoller erscheint als am Zoll in Stetten.

Damit wäre die im Zuge des IBA-Projektes angeregte Tramschleifenverlegung an diesem Ort vorzuziehen.

Von hier aus ließe sich dann in der Tat - wenn auch in fernerer Zukunft - die Tram weiter durch das westliche Stadtgebiet ausbauen, was eine weitere Entlastung der Innenstadt bewirken würde.

Ergänzt wird dieses ÖPNV-Grundsystem durch die vorhandenen Buslinien, welche ggf. bis nach Hauingen zum Klinikum und zurück über Brombach auszubauen wären.

Als abschließende Komponente wäre natürlich der Ausbau des Radwegenetzes - möglichst auf separaten - Fahrspuren wünschenswert.

Mit diesem Maßnahmenbündel könnte die Lebensqualität und damit die Attraktivität der Stadt Lörrach erheblich gesteigert werden.

Lörrach, im Januar 2017

Peter Oehler