

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

Kapitel LfdNr	Vorschlag	Anmerkung	Bewertung
Einleitung			
1	Entschlackung des Verkehrs (Rad/Auto) östlich der Bahnlinie	Einrichtung von Pendelroute Ost wird geprüft. Zu berücksichtigen ist das Fehlen einer leistungsfähigen Hauptachse auf dieser Seite der Bahn	im Masterplan berücksichtigt
2	Bahnhof Lörrach Stetten: Bauliche Maßnahmen müssen so gestaltet werden dass eine Zweigleisigkeit mit Mittelbahnsteig nicht erschwert wird.	Es besteht noch kein planerisches Konzept für diesen Bereich, ein Ausbau der Regio-S-Bahn wird bei künftigen Planungen berücksichtigt	im Masterplan berücksichtigt
3	Entwicklung des Mobilitätszentrums Hauptbahnhof: Behindertengerechter Ausbau z.B. Türen, Weg über Postplatz	die Planung wird behindertengerecht erarbeitet; wenn die Pläne vorliegen, wird es ein Gespräch mit dem Behindertenbeirat geben	Daueraufgabe der Verwaltung (rechtliche Verpflichtung)
4	Entwicklung des Mobilitätszentrums Zollweg: Bau gleich Behindertengerecht gestalten	die Planung des S.Bahnhalt punkts wird behindertengerecht erarbeitet; wenn die Pläne vorliegen, wird es ein Gespräch mit dem Behindertenbeirat geben	Daueraufgabe der Verwaltung (rechtliche Verpflichtung)
5	Nahverkehrsplan bzw. Nahverkehrsentwicklungsplan wird voraussichtlich erst 2016 vorliegen	der Nahverkehrsplan wird vom Landratsamt erarbeitet, die Stadt wird dabei angehört	im Masterplan berücksichtigt
6	Zusammenhang zwischen städtebaulicher Planung und daraus resultierendem Bedarf an Mobilität fehlt	Auf S. 29 wird darauf eingegangen (Stadt der kurzen Wege, Innenentwicklung vor Außenentwicklung usw...)	Wird bei Fortschreibung stärker berücksichtigt
7	Massnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen, die noch nicht in der Realisierungsphase sind, müssen grundsätzlich geprüft werden	diese Prüfung findet generell statt.	Daueraufgabe der Verwaltung und von vorgeschriebenen Anhörungsverfahren
Fußgängerverkehr			
8	Eine klare, strikte Trennung des Fuss- und des Radverkehrs ist aus Sicherheitsgründen unerlässlich.	Eine getrennte Führung ist wegen fehlender Fahrbahnbreite oft nicht realisierbar, wo es möglich ist, werden alternative Radverkehrsführungen entwickelt.	im Masterplan berücksichtigt
9	Ausweitung des bereits in der Turmstrasse existierenden Fahrrad-Fahrverbotes in weitere stark frequentierte Fussgängerzonen (Alter Markt, Turmringstrasse)		im Masterplan berücksichtigt
10	Einrichtung Quartiersquerung Grabenstrasse	es ist unklar wohin die Querung führen soll - auf der Nordseite der Grabenstraße ist eine geschlossene Blockbebauung.	wünschenswert aber kaum realisierbar
11	Erstellung eines Freiraumkonzeptes, in dem die Qualitäten, Potentiale, Bedürfnisse der wesentlichen Freiräume, öffentlichen Räume und Parkanlagen ermittelt und in Form eines Leitbildes (s.u., Richtplan) konzeptionell aufeinander abgestimmt werden	Die Steigerung der Freiraumqualitäten ist ein wichtiges Anliegen von Stadtverwaltung und Gewerbetreibenden	Wird bei Fortschreibung stärker berücksichtigt
12	Fußgänger-Zone: Schlechter Zustand der Bänke und Position Mülleimer	Der städtische Werkhof überprüft und verbessert kontinuierlich Bänke und Mülleimer. Das Reinigungskonzept Innenstadt und der Austausch der Abfallbehälter wird die Situation verbessern	Daueraufgabe der Verwaltung

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

13	Reduzierung Fussgängerbeschilderung Innenstadt	Unverständlich	
14	Die ganzen Bäume auf dem Marktplatz ersetzen, mit Bäumen die optisch etwas mehr Atmosphäre in die Stadt bringen.	Die Gestaltung des Marktplatzes mit Bäumen wird verbessert. Zusätzliche Bäume in der Innenstadt sind schwer zu realisieren aufgrund der schwierigen Standortbedingungen	Veränderung der Baumpflanzung ist geplant.
15	Den Marktplatz aufwerten mit Ruhebänken zum Verweilen	Die Aufstellung weitere Bänke wird geprüft ist aber vom Flächenbedarf des Wochenmarktes abhängig	Daueraufgabe der Verwaltung
16	Eine nette Beleuchtung in LED auf dem gesamten Marktplatz, zwischen den Bäumen und Ruhebänken sowie dem Lebensbrunnen	Mit dem Lichtmasterplan werden Vorschläge für diesen Bereich vorgelegt	im Masterplan berücksichtigt
17	Umgestaltung der Umgebung "Burghof", inkl. Vorplätze, Einrichtung eines innenstadtnahen Parks	Die Steigerung der Freiraumqualitäten ist ein wichtiges Anliegen von Stadtverwaltung und Gewerbetreibenden	in Masterplan aufgenommen
18	Die Mauer entlang der Gugelmeierstraße aufwerten	bislang sind keine Veränderungen vorgesehen	Einzelmaßnahme
19	Fussgängerzone nicht unendlich ausweiten	die Fußgängerzone wird nur dort ausgeweitet, wo es städtebaulich sinnvoll ist und verkehrstechnisch vertretbar.	im Masterplan berücksichtigt
20	Bereich Bahnübergang Stetten für Fußgänger und Fahrradfahrer gefährlich, das Linksabbiegeverbot Richtung CH-Riehen wird komplett ignoriert.	Es gibt bereits eine Anfrage an das Eisenbahnbundesamt, ob die Markierung von Schutzstreifen auf der Basler Straße im Bereich der Kreuzung Weiler Straße / Hauptstraße möglich ist. Wird von GVD / Polizei im Rahmen der üblichen Aufgaben überwacht.	Daueraufgabe der Verwaltung
21	Erhöhung Aufenthaltsqualität in der Innenstadt	Die Steigerung der Freiraumqualitäten ist ein wichtiges Anliegen von Stadtverwaltung und Gewerbetreibenden	im Masterplan berücksichtigt
22	Fußgängerzone für Fußgänger vorhalten und Durchfahrer vermeiden, gleiches gilt für Unterführungen und Gehsteige	Mit der Einrichtung von Fahrradpendler Routen ist auch eine Umfahrung der Fußgängerzone für Radfahrer geplant, Zielverkehre und Unterführungen müssen mangels Alternativen für den Radverkehr zugelassen bleiben.	im Masterplan berücksichtigt
23	An einem oder mehreren geeigneten Plätzen unmittelbar an oder am Rande der Fußgängerzone geeignete Halteplätze für ein oder mehrere Lieferdienst-Fahrzeug(e) einrichten, die bis zum Nachmittag von Paketdienstfahrzeugen genutzt werden können.	Im Zusammenhang mit den weiteren Planungen für den Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt wird auch die Erweiterung von Anlieferparkzonen am Rande der Fußgängerzone geprüft.	in Masterplan aufgenommen
24	Baumgartnerstraße zwischen den Schulen soll eine Anwohnerstraße sein.	Die Baumgartnerstraße im Bereich des Campus Rosenfels wird mit versenkbaren Pollern gesperrt und ist nur für Anwohner zugänglich.	erledigt
25	Aufenthaltsqualität in allen Wohngebieten durch Umgestaltung des Straßenraums ohne Durchgangsverkehr zu Shared Space Straßen erhöhen	Aufgrund des hohen Kostenaufwands sind die Möglichkeiten für derartige Umgestaltungen begrenzt. In Einzelfällen wird es im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten realisiert werden.	Wird geprüft

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

26	Basler Straße im Abschnitt Tulla- / Weilstraße aufwerten > derzeit dominierende Funktion als Autoverkehrsachse korrigieren.	dieses ist nur teilweise uem ein verkehrliches Problem, hier geht es vor allem um Städtebau und Gestaltungsfragen. Schutzstreifen für den Fahrradverkehr sind bereits in Planung.	im Masterplan berücksichtigt
27	Entwicklung der S-Bahnhaltestelle Stetten: Gleis besser zugänglich machen, für Mobilitätseingeschränkte und große Schülermengen in Stoßzeiten.	Der Bahnsteig ist mit vier Zugängen relativ gut erreichbar, eine teilweise Verbreiterung wird geprüft werden. Abstimmung mit der DB ist erforderlich!	Daueraufgabe der Verwaltung
28	Maße der Umlaufsperrn überprüfen.	wird angepasst wenn Platz verfügbar ist	Daueraufgabe der Verwaltung
29	Wegebeziehung Tramhaltestelle Riehen Grenze, Naherholungsraum Wiese / Stetten Süd: Durchlässigkeit verbessern (Fahrräder mit Kinderanhänger etc.)	Die Umlaufsperrung am Bahnübergang Zollweg kann laut EBA nicht geändert werden, im Zusammenhang mit einer neuen S-Bahnhaltestelle würde auch eine neue Fahrrad- und behindertengerechte Querung gebaut.	Abstimmung mit Schweiz notwendig
30	Zebrastrifen vom Sarasinweg über die Haagenstrasse	ein Fußgängerüberweg an dieser Stelle ist rechtlich bedenklich	
31	Attraktivität Innenstadt lässt sich durch Platzverweise steigern.	Platzverweise werden regelmässig ausgesprochen	Daueraufgabe der Verwaltung
32	Statt Poller, Einfahrtverbotschilder mit Schild Anwohner frei, mit gezielter Überwachung.	Einschränkung der Zufahrt zur Fussgängerzone wird geprüft und regelmässig überwacht	im Masterplan berücksichtigt
33	Div. Gehwege in Ordnung bringen z.B. Gretherstr. von Kreuzung zum Eli	Gehwegreparaturen erfolgen laufend, u.a. auch im Rahmen der Arbeiten für das Giganetz.	Daueraufgabe der Verwaltung
34	Gehwegbreite z.B. Bergstraße, Am Hebelpark von Parkplätzen zur Stadt	Gehwegbreiten werden, wo möglich, erhöht. Mit der Neugestaltung des Hebelparks werden die Gehwege in diesem Bereich verbessert	Daueraufgabe der Verwaltung
35	Zebrastrifen nach geänderter Verkehrsführung z.B. Ötlinger/Binzenerstr.	Fußgängerüberwege in T 30 Zonen sind nicht zulässig	
36	Bau des Aufzugs zum Hebelpark mit Rampe bei Eulerstr	Der Aufzug ist geplant	im Masterplan berücksichtigt
37	Rollstuhlgerechter Weg zum Krankenhauseingang mit Blindenleitsystem Mindestens 5 Behindertenparkplätze	Angelegenheit des Krankenhauses	
38	Absenkung der Bordsteine im Haltestellenbereich ist für den Abbau von Barrieren nicht förderlich	Unklar	
39	Aufwertung des Bonifatiusplatzes als attraktiver Aufenthaltsraum für Fußgänger, Besucher	Privatgelände der Kirche	
40	Errichtung einer Grünfläche auf dem jetzigen Parkplatz des Elisabethen-Krankenhauses	Privatgelände Elisabethenkrankenhaus	
41	Einrichtung eines Ruheparks auf dem jetzigen Parkplatz des Kreiskrankenhauses	das Gelände wird zur Zeit überplant, Teilweise Privatgelände	
42	Vernetzung der Straßen und Plätze durch Fusswegpassagen, Zebrastrifen und Beseitigung von Barrieren für Fußgänger	Passagen sollten dort, wo möglich, realisiert werden.	im Masterplan berücksichtigt

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

43	Aufenthaltsqualität auf gesamtes Stadtgebiet ausweiten	das ist grundsätzlich so gewollt	im Masterplan berücksichtigt
44	Ausbau der Fußgängerzone Turmstr. Nord, Gestaltung Vorplatz Kreiskrankenhaus und Baselerstr. Nord/Aicheleknoten abhängig ob weiterhin Busverkehr vorgesehen ist	ist bereits in Arbeit	im Masterplan berücksichtigt
Radverkehr			
45	Die fahrradfahrenden Verkehrsteilnehmer zu mehr Disziplin erziehen und die Einhaltung der Verkehrsordnung überwachen	wird bereits umgesetzt im Rahmen der personellen Möglichkeiten	Daueraufgabe der Verwaltung
46	Korrekte Nutzung der Radwege überwachen (bei vorhandenen Radwegen nicht auf Straße fahren)	Rennräder dürfen die Straße benutzen, die Stadt wird die vorhandenen Radwege auf die Benutzungspflicht hin überprüfen und entsprechend beschildern. Überwachung durch GVD und Polizei abgeklärt	Daueraufgabe der Verwaltung
47	Einführung flächiges Fahrradparkraumkonzept, in dem auch die Wertschätzung des Verkehrsmittels Fahrrad zum Ausdruck kommt	Standorte für Radverkehrsanlagen wurden bereits ausgewählt, müssen aber noch genehmigt werden. Finanzierung steht zum Teil (60.000 € für 2013). Das Land hat entsprechende Zuschüsse bewilligt. Die Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur ist eine Selbstverständlichkeit und keine Frage der Wertschätzung	Daueraufgabe der Verwaltung
48	"Wegweisung und Information": bisher fehlt jegliche Verlinkung der bestehenden Beschilderung mit GPS-Tracks zu den Strecken.	Es ist unklar, ob es sich um eine städtische Aufgabe handelt	
49	Gekennzeichnete Radstreifen in Kreuz bzw Brühl/Zeppelinstrasse und in einer angemessenen Breite	Für eine Markierung von Schutzstreifen reicht der Platz nicht, eine Erweiterung des T-30 Bereichs in der Kreuzstraße wird geprüft, Schutzstreifen können in T-30 Straßen nicht markiert werden	Daueraufgabe der Verwaltung
50	Fahrrad-Pendler Routen mit Zone 30 und Bevorrechtigung. Beispiel Stetten Kreuzung Hauptstr. / Kreuzstr. / Pestalozzistr. wäre dann keine Stoppstelle mehr für die Radfahrer auf Kreuzstr und Pestalozzistr.	Die Sicherung von Fahrradpendler Routen wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
51	Realisierung Pendler Routen, insbesondere entlang der Basler Straße	Die Sicherung von Fahrradpendler Routen wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
52	Nach der Fertigstellung der Wiesentalstraße Schaffung sicherer und einladender Radverbindung in die Innenstadt	im Masterplan / Radverkehrskonzept ist die Aufwertung des Wieseradwegs und der Basler Straße vorgesehen	im Masterplan berücksichtigt
53	Beseitigung Parkplätze auf der Höhe von Basler Straße 79-81	die Abschaffung der Parkplätze muss mit den Anliegern besprochen werden	Daueraufgabe der Verwaltung
54	Ausbau der Radwege in Verbindung mit Einführung Tempo 30 nicht nur Basler Str.	Fahrradwege und T 30 können nicht zusammen realisiert werden, dieses wird verkehrsrechtlich nochmals überprüft. Die Verbesserung der Situation in der Basler Straße ist im Radverkehrskonzept enthalten.	im Masterplan berücksichtigt
55	Ausbau Teichstrasse als Hauptpendler Route	die Teichstraße ist als Querverbindung ebenfalls zur Aufwertung für den Radverkehr vorgesehen, in Verbindung mit Umbau Knoten Wiesentalstraße.	im Masterplan berücksichtigt

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

56	Abstellen und Parken von Autos auf dem Gehweg im unteren Bereich der Tüllinger Strasse	Wird durch GVD überprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
57	Im Zuge Eröffnung Zollfreie Verkehrsberuhigung/Radstreifen in Tüllinger Str. geplant?	Vorgesehen ist – in Abstimmung mit Weil am Rhein - eine Verkehrsberuhigung in der Tüllinger Straße. Schutzstreifen würden dem widersprechen und sind deshalb nicht geplant, außerdem sind die Straßenquerschnitte meist zu schmal.	Daueraufgabe der Verwaltung
58	Radverleih Station follow me (zumindest an den Sonntagen) oder Righsha der IG Velo	abhängig von der Kosten- Nutzen-Situation. Follow me ist eine private Firma	
59	Radfahr-Schutzstreifen rechts und links entlang der Wallbrunnstr. bis Ortsausfahrt	In der Wallbrunnstraße ist ein Fahrradschutzstreifen bergauf abschnittsweise vorhanden. Zur Zeit wird geprüft, ob weitere Schutzstreifenabschnitte markiert werden können. Es gibt jedoch Konflikt mit Parkstreifen und Mittelinseln.	Daueraufgabe der Verwaltung
60	Verbindung Richtung Salzert: Anlegen eines Fahrradschutzstreifens bergauf	Bergab sollten keine Schutzstreifen markiert werden, da die Radfahrer hier zu hohe Fahrgeschwindigkeiten erreichen - ähnlich dem Autoverkehr	
61	Verbesserung der bestehenden Radwege z.B. von der Hammerstrasse zur Marie-Curie- Strasse	vorhandene Radwege werden überprüft und wenn erforderlich saniert	Daueraufgabe der Verwaltung
62	Die Lörracher Pendlerroute Mitte soll auf der Basler Straße geführt werden, wenn die Zollfreie Straße in Betrieb ist. Anbringen von Schutzstreifen nicht ausreichend. Tempo 30 und das Entfernen des Mittelstreifens unabdingbar.	Die Sicherung von Fahrradpendler Routen wird geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
63	Basler Str. sehr unübersichtlich, der Fahrradweg hat keine gerade Verkehrsführung, parkende Autos erschweren die Sicht und Sicherheit.		
64	Für die sehr wichtigen Pendler Routen Qualitätsstandards für Planung, Ausführung und Unterhalt einführen. Eine bloße Ausweisung als Pendler Route ist vollkommen ungenügend.	Die Pendler Routen werden auf der vorhandenen Infrastruktur angelegt, die entsprechend angepasst wird. Den Pendler Routen liegen die allgemein gültigen Standards zugrunde, die auch im Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach angewendet werden.	im Masterplan berücksichtigt
65	Die Pendler Route Ost ist in der Bergstraße als Fahrradstraße auszuweisen.	Die Sicherung von Fahrradpendler Routen wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
66	Belassung der Bergstraße in der jetzigen Nutzung, keine Fahrradstraße mit Einschränkung für den übrigen Verkehr		
67	Förderung der Einrichtung überdachter Fahrradstellplätze vor Mehrfamilienhäusern.	Dies liegt in der Zuständigkeit der Hauseigentümer.	

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

68	In der Fahrradstation Velö auch Lastenräder zur Ausleihe zur Verfügung stellen.	Der Vorschlag wird der Firma follow me weitergeleitet	
69	Kostenlose Pedelec-Testangebote für Lörracher Bürgerinnen und Bürger zur Förderung der Radnutzung.	Fast alle Fahrradgeschäfte bieten bereits diese Möglichkeit an. Es wird geprüft entsprechende Testangebote beim Tag der Elektromobilität und beim Energie- und Verkehrsaktionstag anzubieten	
70	Ein Fahrradparkhaus im Stadtzentrum z.B. einen Teil des Migros- und/oder Karstadt-Parkhauses in eine Fahrradabstellhalle umwidmen	Der Vorschlag wird geprüft, zu berücksichtigen ist dabei, dass jeweils eine bestimmte Anzahl Pkw-Stellplätze baurechtlich nachzuweisen ist und nicht umgewandelt werden kann.	
71	Unter „Sichere Radverkehrsanlagen“ sollte klar gestellt werden, dass die Stadt Lörrach selbstverständlich geltende Standards für Radverkehrsanlagen einhält: Zustand von Bordsteinradwegen (Brombacher Straße!), Benutzungspflicht dann – und nur dann – wenn alle zwingenden Voraussetzungen gegeben sind, neue Anlagen müssen selbstverständlich den Regemaßen nach ERA 2010 entsprechen (keine Mindestmaße nach VwV-StVO.	Die Stadt Lörrach hält geltende Standards ein	
72	„Pendlerrouen“: Das Räumen und Streuen von selbständig geführten Hauptrouen des Radverkehrs muss dann mit gleicher Priorität wie bei Hauptstraßen erfolgen.	Auch Hauptfahrradwege unterliegen dem Winterdienst, z.B. wird der Wieseradweg regelmäßig geräumt	Daueraufgabe der Verwaltung
73	Pendlerrouen allein reichen nicht. Man muss z. B. auch die Bahnlinie queren können (Wo sollen die Radfahrer bei geschlossener Schranke warten? Wie kommen sie dahin? Ebenso müssen wichtige Ziele des Radverkehrs angebunden werden (Schulen, Duale Hochschule, große Arbeitgeber, Einkaufszentren, Schwimmbäder, etc.)	Die wichtigen Ziele werden über die Pendlerrouen und die Querverbindungen angebunden. Wartemöglichkeiten vor den Bahnschranken bestehen auf der Straße, andere Lösungen werden vom EBA abgelehnt.	Daueraufgabe der Verwaltung
74	Fahradabstellanlagen sind gebührenpflichtig, Querfinanzierung über erhöhte Autoparkgebühren unzulässig	Die Veloeinstellhalle und gegebenenfalls weitere Fahrradparkhäuser sind gebührenpflichtig. Bei anderen Abstellmöglichkeiten liegt es im Interesse der Stadt, der Gewerbetreibenden und der anderen Verkehrsteilnehmer, dass Fahrräder sicher abgestellt werden.	Daueraufgabe der Verwaltung
75	Haagenerstr. mit Fahrradweg ausstatten	der Fahrbahnquerschnitt ist zu eng und reicht nicht aus für Schutzstreifen	
76	Fahrradweg in der Spitalstr. (Schwimmbad)	hier gilt T 30, es ist also kein Schutzstreifen zulässig. Geprüft wird eine Markierung im Kurvenbereich	Daueraufgabe der Verwaltung
77	Radweg rechts der Wiese nach Riehen eine wichtige Trasse für Alltags- und Freizeitverkehr	Der rechtsufrige Wieseradweg wurde aus Gründen des Artenschutzes, wegen der Ergebnisse geologischer Untersuchungen und auf Grund von Einwänden betroffener Grundstückseigentümer zurückgestellt (GR-Sitzung vom 23.09.2009)	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

ÖPNV			
78	Einführung Ringlinie mit kleinen Bussen und hoher Taktrate in der Stadt	Führt zu Umsteigezwängen und zu höheren Kosten	
79	Umlandlinien auf dem kürzesten Weg zum Bus-S-Hauptbahnhof fahren und die Fahrgäste bei Bedarf auf die Ringline umsteigen	die regionalen Buslinien von SWEG und SBG steuern den ZOB direkt an.	
80	Linie 8 sollte statt stündlich mindestens alle 30 Minuten und auch mit kleinen Bussen fahren	Eine Taktverdichtung auf der Linie 8 würde höhere Kosten verursachen, ein kleiner Bus fährt schon heute auf dieser Linie, dieser wird zu den Schülerverkehrszeiten durch einen großen Bus ersetzt. Abends und am Wochenende ersetzt das AST den Bus	
81	Entlastung Linie 16 in Kooperation mit Weil a.R. durch Anschluß der S-Bahn-Stationen mit kleinen Bussen an die Hauptstrasse und nördliche Wohngebiete	Betrifft die Stadt Weil am Rhein.	
82	Verdichtung des Taktes der S6	sinnvoll, Gegenstand grenzüberschreitender Abstimmungen	im Masterplan berücksichtigt
83	S5 nicht nach Weil sondern nach Basel zu führen, dazu getaktet eine Linie vom Bahnhof Stetten nach Weil zu führen mit günstiger Umsteigemöglichkeit. Alternativ die S5 wie bisher und eine kurze S6 von Stetten bis Basel.	Taktverdichtung auf der S6 ist bereits ein politisches Thema, was das für die S5 bedeutet, ist noch nicht abschließend geprüft. Hier werden weitere Verhandlungen mit Basel und mit dem Land geführt werden.	
84	S-Bahnhalt an der Grenze nicht bauen und anstattessen die Tram bis Bahnhof Stetten führen	Der geplante Haltepunkt Zollweg und die Tramverlängerung werden zur Zeit untersucht, gemäß der Studie C14 des TEB wäre eine Verlängerung der Tram bis Bahnhof Lörrach Stetten nicht wirtschaftlich, in einer weiteren Studie wurde festgestellt, dass aufgrund beengter Platzverhältnisse am Bahnhof keine Wendeschleife realisiert werden kann	
85	Schaffung von PR Parkplätze nach dem Ortsschild Ausfahrt Lörrach rechts (Wallbrunnstr.) und kleiner Shuttlebus in die Innenstadt alle 30 Minuten	Die Schaffung von P&R Parkplätzen und Shuttlebussen wird geprüft und ist im Masterplan enthalten. Inwieweit kostenlose oder kostengünstige Angebote gemacht werden können ist eine politische Entscheidung des Gemeinderates	im Masterplan berücksichtigt
86	S Bahn trennt die Stadt, daher Tieferlegung der Bahnlinien	Die Tieferlegung der Regio-S-Bahn wurde mit GR-Beschluss vom 08.11.2007 abgelehnt.	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
87	Wiedereinführung der Bushaltebuchten	Busbuchten brauchen Platz und sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit (beim Wiedereinfädeln) problematisch. Sie werden deshalb in vielen Fällen zurückgebaut und neu gar nicht mehr angelegt	
88	Für Wohngebiete in Lörrach in Hanglage: Einführung von Sammeltaxi in Form eines Kleinbusses, die permanent eine entsprechende Route mit Bedarfshaltestellen abfahren. Verwendung von Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeugen	Kleinbusse sind im Betrieb nicht günstiger als Standardbusse, es wird aber geprüft, ob für die Hanglagen Anrufsammeltaxifahrten oder andere Lösungen, wie sozialer Fahrdienst, eingerichtet werden können. Der Einsatz von Elektrobussen oder Brennstoffzellenbussen ist zur Zeit technisch und wirtschaftlich wenig sinnvoll. Die technische Entwicklung wird beobachtet	im Masterplan berücksichtigt

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

89	Einführung Kurzzonentarif	Der Kuzzonentarif wurde mit GR-Beschluss vom 21.10.2010 abgelehnt. Die RVL-Viererkarte ist eine günstige Alternative für Fahrten im Stadtgebiet	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
90	Bessere Busverbindung am Abend nach/von Tumringen	aufgrund geringer Fahrgastzahlen ist der abendliche Busverkehr relativ kostenaufwändig. Ersatzweise gibt es deshalb das AST	im Masterplan berücksichtigt
91	S-Bahn von Weil bis Stetten führen, von dort Umstieg zur Weiterfahrt So ist Einführung Viertelstundentakt ohne Mehrbelastung möglich	Die Taktverdichtung auf der S6 ist ein politisches Thema, die Auswirkungen auf die S5 sind noch nicht abschließend geprüft. Es werden weitere Verhandlungen mit der Bahn, Basel und mit dem Land geführt.	im Masterplan berücksichtigt
92	Park- and Ride-Parkplätze einrichten	Flächen für park&ride-Parkplätze stehen im Stadtgebiet kaum zur Verfügung, es erscheint sinnvoller solche Möglichkeiten im weiteren Umfeld zu schaffen. Potenziale in Lörrach werden dennoch ermittelt	im Masterplan berücksichtigt
93	kleinere Busse	Die Kosten für den Einsatz kleinerer Busse sind ähnlich hoch wie für Standardbusse, außerdem sind Kapazitätsprobleme zu befürchten. Deshalb wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt.	
94	höhere Taktung	Eine höhere Taktung bedingt immer auch höhere Kosten, eine Taktverdichtung bzw. der Einsatz größerer Busse auf einzelnen Strecken zur Kapazitätssteigerung wird regelmässig mit der SWEG geprüft	im Masterplan berücksichtigt
95	Bessere Anbindung nach Basel Innenstadt abends/nachts	Der Zweckverband Regio Nahverkehr verhandelt mit der SBB Deutschland und Basel über zusätzliche Züge am Abend.	im Masterplan berücksichtigt
96	Umsteigesituation von der S6 auf den Bus 7 in Lörrach Stetten vom Zug aus Zell i.W. optimieren	Der Fahrplan Buslinie 7 ist so auf der Fahrzeiten der S6 abgestimmt, dass die Umsteigebeziehung Salzert – Basel und umgekehrt abgedeckt wird. In dieser Realtion sind die Fahrgastzahlen deutlich größer als in Richtung Wiesental. Eine optimale Anbindung in beide Richtung wäre nur in einem Taktknoten möglich, zum Beispiel am Lörracher Hbf. Das bedeutet aber ca. 10 min längere Fahrzeit im Bus und ist deshalb nicht attraktiv.	
97	Verbesserung der Lebensqualität der BürgerInnen an den Zufahrtswegen	Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils an den Einpendlern wird angestrebt	im Masterplan berücksichtigt
98	Erhöhung des Anteils von ÖPNV-Einpendlern auch aus dem dörflichen Umland	Die Stadt ist mit der SWEG, dem Landkreis und den Kandertalgemeinden im Gespräch, um das Busverkehrsangebot im Kandertal zu verbessern. Das Thema wird in den Nahverkehrsentwicklungsplan und in den Nahverkehrsplan eingebracht.	im Masterplan berücksichtigt
99	Durchgehenden Taktverkehr mit dem Bus aus dem/ins Kandertal an Werktagen		
100	Entwicklung eines Abendangebots ins (schienenabgelegene) Umland	Die Stadt Lörrach kann versuchen hierfür den Anstoß zu geben, es handelt sich jedoch in erster Linie um eine Aufgabeder Umlandgemeinden und des Landkreises (zur Zeit wird Nahverkehrsentwicklungsplan und des Nahverkehrsplan erarbeitet)	im Masterplan berücksichtigt

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

101	Abreize" für Auto-Einpendler durch deutlich höhere Parkgebühren bei rigoroser Straßenrand-Parkraumbewirtschaftung	Die Parkgebühren sind für Berufspendler bereits hoch, auf Angebote im privaten Bereich kann die Stadt keinen Einfluss nehmen	
102	Direkte Schienenverbindung Wiesental-Kandertal.	Eine Schienenverbindung Wiesental-Kandertal ist bereits gutachterlich geprüft worden und wurde wegen nicht nachweisbarer Wirtschaftlichkeit zunächst zurückgestellt. Zuständig ist das Land, der Landkreis, und die Kandertalgemeinden. Die Stadt Lörrach hat das Projekt bislang positiv begleitet.	
103	Rufbus prüfen, da das AST oft zu klein ist, wenn eine Familie es benutzen will oder eine Gruppe	Bei größeren Fahrgastzahlen muss ein zweites Taxi kommen, das ist vertraglich so festgelegt. Ein Rufbus wäre ein komplett anderes System, dass wesentlich höhere Kosten verursachen würde.	Daueraufgabe der Verwaltung
104	Fortbildung der AST Betreiber	Die AST Betreiber müssen alle vertragliche festgelegte Bedingungen erfüllen	
105	Prüfung Einrichtung Shuttlebus zum Schwimmbad im Sommer	Unklar von wo aus soll der Shuttlebus zum Schwimmbad fahren, wer ist die Zielgruppe, wer übernimmt die Kosten?	
106	Entkopplung der Schrankenzeiten an Bahnübergängen für Autos, an denen nur Fußgänger und Fahrradfahrer die Gleise queren können	Um die Schließzeiten nicht noch weiter zu verlängern, wird dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt	
107	Einführung eines "Rentnertarif" für den Stadtbus, eine Strecke (Tarifzone 1) zum Preis für 1 Euro. Der Tarif könnte täglich von 9.00h bis 16.00h gültig sein	Vergünstigte Tarif müssen seitens der Stadt finanziert werden. Dieses ist bislang abgelehnt worden, die weitere ökonomische Entwicklung wird zu beobachten sein, inwieweit künftig vergünstigte Tickets erforderlich sind.	
108	Bessere zeitl. Abstimmung zwischen Bus und S-Bahn.	Die wesentlichen Umsteigeverbindungen sind aufeinander abgestimmt	im Masterplan berücksichtigt
109	Einführung halbstündiger Takt an Sonntagen	Verhandlungen laufen beim ZRL / Landratsamt	
110	Einrichtung weiterer Haltepunkt Zollweg	wird aktuell untersucht (Studie Gruner AG)	im Masterplan berücksichtigt
111	Angebot von kostengünstigen Zeitkarten, die übertragbar sind und mit der Möglichkeit abends und am Wochenende einen zweiten Erwachsenen (+Kinder) mitzunehmen	Vorschlag wird geprüft	In Masterplan aufgenommen
112	Bessere/frühere Bustaktung auch am Wochenende/Feiertag	Zusätzliche Busfahrten müssen finanziert werden, die Bereitstellung entsprechender Mittel ist eine politische Entscheidung	im Masterplan berücksichtigt
113	Neues Gutachten zur Tram-Verlängerung mit alternativen Wegführung (z.B. Stetten-Stadion, Gewerbekanal, dadurch Anbindung an FES und Wohnquartier, KBS, Hieber, Innocell, Schwimmbad, Gewerbeschule, Schulen Wintersbuckstraße, Kaufland, Firma Kaltenbach und S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Haagen/Messe)	Da bereits die Prüfung einen hohen Kostenaufwand erfordert, braucht es einen politischen Beschluss, diese Kosten zu investieren	
114	Einführung der Straßenbahn (Trassenvorschlag Fischer)		

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

115	Einrichtung Park + Ride-Parkplatz auf dem Füssler-Areal mit Gebäude zum Thema Energie-Umwelt und Mobilität.	Wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
116	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge	das ist - mit Ausnahme einiger Busse auf den regionalen Linien – heute Standard. Die Stadt wird sich bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den ausschließlichen Einsatz von Niederflurbussen einsetzen	Daueraufgabe der Verwaltung
117	Informationssysteme nach dem Zwei-Sinne-Prinzip	wird befürwortet	im Masterplan berücksichtigt
118	Anerkennung der Wertmarke im angrenzenden Tarifverbund	wird geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
119	Fahrradmitnahme im Stadtverkehr wegen Auslastung der Fahrzeuge schwierig	Eine Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten wird angestrebt	im Masterplan berücksichtigt
120	Verbesserung der Pünktlichkeit der Busse durch Vorrangschaltung des Stadtbusverkehrs an Kreuzungen Mühlestr./Freiburger Str., Freiburger Str./Wiesenthalstr., Gretherstr./Schwarzwaldstr. und Bahnhofstr./Luisenstr.	sehr hoher technischer Aufwand, Möglichkeiten werden geprüft	im Masterplan berücksichtigt
121	Priorisierung des ÖPNV, um Autoverkehr abzulösen		
122	Bürgerbusse bzw. Shuttlebusse nur für Randgebiete sinnvoll	die Einsatzmöglichkeit von Bürger- bzw. Shuttlebussen wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
123	Dynamische Fahrgast-Informationssysteme werden derzeit vom Land aufgebaut und sollten bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden	wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
124	Optimierung und Abstimmung aufeinander der vorhandenen Öffentlichen Verkehrsmittel	Für wesentliche Umsteigeverbindungen sind die Fahrpläne bereits abgestimmt. Bei anderen Verbindungen wird geprüft, wo eine fahrplanmäßige Verknüpfung möglich ist	im Masterplan berücksichtigt
125	Einführung eines Stadtbusses von Lörrach nach Weil mit Bussen im Midi-Format	Mit der Linie 16 gibt es bereits ein Angebot, Midibusse würden der hohen Nachfrage auf dieser Linie nicht gerecht werden. Die damit notwendigen häufigeren Fahrten würden höhere Kosten verursachen, die nicht gedeckt sind.	
126	Gegenläufige Ringerschließung über Spital-/Weinbrennerstr./Bahnhofstr./Luisenstr./Körnerstr.	Mit dem Innenstadtverkehrskonzept wurde die Ringerschließung abgelehnt. (GR-Beschluß vom 12.12.2012)	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
127	Straßenbahnähnliche Betrieb der S-Bahn verfolgen	Diese Frage wird weiter mit der DB AG verhandelt	im Masterplan berücksichtigt
128	Prüfung Schließung Bahnübergänge Baumgartnerstr. und Schillerstr. und ggf. Bau einer begrenzten Unterführung mit 3 m Höhe	der Vorschlag wurde bereits nach eingehender Prüfung im AUT 2008 nicht weiterverfolgt.	
129	Bei Umlandverbindungen die Funktion des Badischen Bahnhofs für Fernverkehr und die Elektrifizierung der Hochrheinstraße herausstellen	Zuständigkeit liegt bei DB und SBB	

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

Autoverkehr			
130	Flächendeckende Tempo-30 für Lörrach (für die gesamte Innenstadt, auch auf den sogenannten Hauptverkehrsstraßen außer Wiesentalstraße)	Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 – auch auf das Vorbehaltsnetz – setzt eine Änderung der StVO voraus. Tempo 30 ist in fast allen Wohnstraßen eingeführt, eine weitere Ausweisung von Tempo 30 (gegebenenfalls abschnittsweise muss unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes abgewogen werden. Eventuell wird es im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan zu weiteren Abschnitten mit Tempo 30 kommen.	im Masterplan berücksichtigt
131	Tempo 30 in Wallbrunnstraße		
132	Durchfahrtsverbot in der Basler Straße ab Aichele tatsächlich durchzusetzen	Einfahrtsituation am Aichelknoten wird geändert, die Gestaltung der Basler Straße ebenfalls, so dass das Kfz-Verkehrsaufkommen in diesem Bereich reduziert wird. GVD und Polizei kontrollieren regelmäßig	Daueraufgabe der Verwaltung
133	Blitzer auf der Höhe Museum/Stadtkirche	Es wird angestrebt, die Einfahrtsituation zu verändern, Ein Blitzer kann keine unberechtigt einfahrenden Fahrzeuge erfassen	
134	Untere Wallbrunnstraße komplett für Autos sperren. Ebenso Baslerstrasse nach Villa Aichele	Wegen Anwohner- und Lieferverkehr ist eine Komplettsperre nicht sinnvoll	
135	Wiesentalstrasse hat viel zu viele Ampeln und Tempo 60 gewünscht	Die Wiesentalstraße / B317 hat auch Erschließungsfunktion, ohne Ampelanlagen würden die Knoten nicht funktionieren, Tempo 50 gilt aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit	
136	Bahnhofstraße muss wieder befahrbar werden	Die zeitweise auftretenden Kapazitätsprobleme resultieren aus dem Ziel- und Quellverkehr der Parkhäuser	
137	Grabenstraße: Lösung 3 oder 4 wäre für die Anwohner eine erträglichere Lösung.	Die Verkehrsführung entspricht dem Ergebnis der Planungswerkstatt mit den Anliegern. Ablehnung einer Komplettsperre durch den Gemeinderat vom 12.12.2012	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
138	Zugang zur Grabenstraße aus dem Norden für Anwohner ermöglichen	Die Erreichbarkeit mit Kfz von Norden wäre nur mit einer Öffnung der Spitalstraße gegeben und das wurde mit GR Beschluss vom 12.12.2012 abgelehnt	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
139	Eindämmung der besonders hohen Verkehrsaufkommen an Samstagen durch Einkaufstouristen aus der Schweiz und aus Frankreich	es wird geprüft, ob Park & ride Angebote und Shuttlebuslinien eingerichtet werden können, um den Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Der Einfluss der Stadt, Parkmöglichkeiten jenseits der Grenze zu schaffen, sind beschränkt.	Im Masterplan berücksichtigt
140	auf Shopping-Gäste zugeschnittenes Park and Ride Angebot, das sowohl Parkmöglichkeiten bereits jenseits der Grenze mit einbezieht, als auch neue Parkmöglichkeiten auf Lörracher Gebiet in Grenznähe schafft		

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

141	Weite Bereiche der Innenstadt wenigstens Samstags für Autos sperren,	Nach Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzepts gemäß GR-Beschluss vom 12. Dez. 2012 sind zusätzliche Sperrungen derzeit nicht vorgesehen. Eine Reduzierung des Verkehrs wird mit der geplanten Umgestaltung der Basler Straße zw. Aicheleknotten und dem Alten Markt eintreten. Im Zusammenhang mit dem Dienstleistungszentrum auf dem Postareal wird auch die Verkehrsberuhigung der Palmstraße geprüft. Bei allen Maßnahmen muss der Busverkehr berücksichtigt werden, der weiterhin möglichst nah in die Innenstadt fahren soll. Aus städtebaulicher Sicht sind Fußgängerzonen nur in Bereichen sinnvoll, wo eine große Anzahl Geschäfte existiert und damit auch ein hohes Fußgängeraufkommen erwartet werden kann.	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
142	künftig den Autoverkehr weiter reduzieren mit dem Ziel einer autofreien Kernstadt	Die Kernstadt ist weitgehend autofrei. Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs setzt die Schaffung attraktiver Alternativen voraus. Dies ist das Ziel des Masterplans Mobilitätsetz weitere Maßnahmen voraus, die im Masterplan bislang nicht vorgesehen sind.	Im Masterplan berücksichtigt
143	Dauerstau an der Grenze Stetten wegen der Mehrwertsteuererstattung. Alternative Lösung mit Zoll und den Händlern erwirken.	Derzeit gibt es keine andere Lösung. Eine Verbesserung der Verkehrssituation am Zoll setzt einen Umbau voraus, Gespräche mit der Zollverwaltung wegen einer Kostenbeteiligung haben bislang zu keinem Ergebnis geführt. Aus rechtlichen Gründen wird eine Verlagerung der Mehrwertsteuererstattung von der Grenze bislang abgelehnt.	
144	Am Zoll Riehen mittels Spuränderung Optimierung der Verkehrsführung erreichen		
145	Parkende Autos auf dem Fussweg. 15 € pro Verstoss mit in die Stadtkasse und gerechte Beteiligung der Autofahrer durch Parkgebühren.	Die Verwarnungsgelder sind durch den Bußgeldkatalog bundeseinheitlich vorgegeben.	
146	Einrichtung einer Tiefgarage für Fahrzeuge der Polizei und vom Arbeitsgericht	Angelegenheit von Polizei und Justizbehörde, die Stadt hat hier kaum Einflussmöglichkeiten.	
147	Mehr Parkmöglichkeit in der Stadt schaffen	Im Strassenraum sind keine weiteren Flächen verfügbar. Die Realisierung zusätzlicher Parkhäuser wird geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
148	Unnötiger Such- und Umfahrvverkehr vermeiden.	mit dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt ist eine Verkehrsführung realisiert worden, die Umwege vermeidet. Gegen weiteren Suchverkehr hat die Stadt keine Handhabe.	Daueraufgabe der Verwaltung
149	Verkehrsregulierung vor übervollen Parkhäusern (Migros/C&A) in der Bahnhofsstr.	Das vorhandene Parkleitsystem ist um das Parkhaus Burghof zu erweitern (mit Kostenübernahme durch die Betreiber).	Daueraufgabe der Verwaltung
150	Grosse Parkmöglichkeiten in der Peripherie mit P&R anbieten.	Die Anlage von Park & Ride Plätzen wird geprüft	Im Masterplan berücksichtigt
151	Park-and Ride: Messeparkplätze ausbauen, statt einem Krankenhausparkplatz		

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

152	In Stetten bis zur Einmündung Obermattweg in den Steinenweg eine Tempo 30 Zone einrichten	wird geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
153	Zweckentfremdung von Garagen entgegenwirken	Die Zweckentfremdung von Garagen ist eine baurechtliche Frage, Möglichkeiten der Einflussnahme werden geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
154	Pestalozzistrasse, Konrad Adenauerstrasse und Riehenstrasse Tempo 30 Zone überwachen, feste Radaranlage	Es finden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen statt.	Daueraufgabe der Verwaltung
155	Neue Einbahnstraßenregelung führt zu Umwegen zur Post oder zum Landratsamt	Das hängt von der Zufahrtrichtung ab. Sowohl Post als auch Landratsamt sind bequem von den Tiefgaragen (Bahnhof, Rathaus, LRA) erreichbar	
156	Bei Einbahnstraßenregelung in der Innenstadt die Seitenstraßen einbeziehen	unklar	
157	Bessere/Erneuerung Kennzeichnung der Tempo 30 Zone in der Schützenstrasse	wird umgesetzt	Daueraufgabe der Verwaltung
158	Anliegereinschränkung der Schützenstrasse zur Vermeidung Route als Schleichweg	Die Verkehrsführung wird mit Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen in der Baumgartnerstraße (Campus Rosenfels) nochmals überprüft Eine Beschränkung nur auf Anlieger ist allerdings nicht sinnvoll, da sich hier die Zufahrt zu den Schulparkplätzen befindet. Die Ausweitung der Kontrollen wird geprüft, Die Höhe der Bußgelder wird bundeseinheitlich festgelegt, darauf hat die Stadt Lörrach keinen Einfluss	Daueraufgabe der Verwaltung
159	Falschparker auf Ostseite der Schützenstraße durch Abholer zum Schulschluss, stärkere Kontrollen		
160	Stärke Kontrollen und höhere Bußgelder für Falschparker auf reservierten gebührenpflichtigen Anwohnerparkplätzen in der Schützenstrasse		
161	Schulhof Heuss-Schule als Parkplatz für Volkshochschul-Besucher und andere gebührenpflichtig machen	Die Einführung von Gebühren für die Nutzung des Schulhofs der Theodor-Heuss-Realschule wird geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
162	Stärkere Geschwindigkeitskontrollen in der Basler Straße	wird regelmäßig überwacht	Daueraufgabe der Verwaltung
163	Innenstadt: Klarer strukturierterer Einbahnstrassenverkehr	die Verkehrsführung in Lörrach wurde ausgiebig geprüft und alle Alternativen wurden berechnet. Die gefundene Lösung ist die mit der geringsten Belastung . Um verkehrsarme Bereiche (bspw. Fußgängerzone) zu schaffen, sind in bestimmten Relationen Umwege über leistungsfähigere Straßen erforderlich.	
164	günstigere Parkgebühren	Parkgebühren unterliegen der Wirtschaftlichkeitsberechnung und sind ein Steuerungsinstrument. Eine Reduzierung der Gebühren wird nicht als sinnvoll erachtet	in den Anhang
165	Bauliche Maßnahmen in Wohngebieten, um bei Straßen mit Durchgangsverkehr flächendeckend Tempo 30 sicher zu stellen. Einrichtung von Shared-Space-Straßen bei Straßen ohne Durchgangsverkehr mit baulicher Umgestaltung. In Neubaugebieten gleich als Shared-Space-Straßen bauen wo kein Durchgangsverkehr stattfindet.	In Verbindung mit Rechts vor links Regelungen sind die Geschwindigkeiten in Tempo 30 Zonen schon jetzt reduziert. Bauliche Maßnahmen sind kostenaufwendig, führen tw. zu Lärmemissionen und können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Es wird regelmässig geprüft, ob und wo bauliche Maßnahmen ergänzt werden müssen. Shared space scheidet häufig aus verkehrsrechtlichen und finanziellen Gründen aus. In Wohngebieten wird ein verkehrsberuhigter Ausbau gewählt.	

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

166	Wir teilen die Ansicht nicht dass die Leistungsfähigkeit der B 317 durch die Zollfreie verbessert wird. Egal wie man zur Zollfreien steht, aber diese Aussage ist bestimmt nicht richtig, wenn überhaupt wird im besten Fall die Leistungsfähigkeit durch die Zollfreie nicht vermindert.	Die Verkehrsdaten zeigen, dass sich die Leistungsfähigkeit der B 317 durch den Ausbau der Knoten verbessern lässt, und der Anschluss an Weil bzw. Otterbach trägt ebenfalls zur Verbesserung gegenüber der heutigen Führung über den Zoll in Stetten / Riehen bei.	
167	Zusammenarbeit mit der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) anstreben auch wegen der professionellen Ladestationen für Elektrofahrzeuge	Eine Zusammenarbeit mit der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) wird geprüft. Bestehende Verträge müssen eingehalten werden.	Daueraufgabe der Verwaltung
168	Ausweisen von Parkverbotszonen an Stellen oder auf Straßen, auf denen parkende Autos zu besonderen Gefährdungen führen oder den Verkehr erheblich behindern	Das ist bereits heutige gängige Praxis	Daueraufgabe der Verwaltung
169	Vor Erweiterung P&R, Erhöhung der Kapazität der S-Bahn S6 vor allem in den Stoßzeiten	Die Möglichkeiten zur Erweiterung des park&ride Angebots sind im Stadtgebiet sehr begrenzt. Deshalb wird eine Erhöhung der Fahrgastkapazität der Regio-S-Bahn vor allem in den Hauptverkehrszeiten angestrebt (Doppeltraktion, Taktverdichtung)	Im Masterplan berücksichtigt
170	Bei Neuvergabe von Parkhaus-Lizenzen die PBW berücksichtigen, wegen Elektro-Ladestationen-Konzept.	Eine Zusammenarbeit mit der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) wird geprüft. Bestehende Verträge müssen eingehalten werden.	Daueraufgabe der Verwaltung
171	Überreglementierung durch Ampeln und andere Unterbrechungen. Als Beispiel Ampel Untereck-Brombacherstrasse. 50 Meter weiter kommt die nächste Ampel	wo möglich werden Ampelanlagen abgebaut. Die Verkehrssicherheit (u.a. auch für Sehbehinderte) muss gewährleistet sein.	Daueraufgabe der Verwaltung
172	Das Potential der Bürgerinnen und Bürger stärker nutzen: ein Meldeformular für Ordnungswidrigkeiten bereit stellen (Fremdanzeige) und öffentlich bewerben zur Meldung von Falschparkern.	Das ist grundsätzlich schon heute möglich, wer eine Meldung abgibt, muss jedoch auch als Zeuge zur Verfügung stehen.	Daueraufgabe der Verwaltung
173	„Umbau des Knotens Gretherstraße/ Schwarzwaldstraße in einen Kreisverkehr“. Kreuzung ist leistungsfähig und vorhandene Lichtsignalanlage kann zur Beschleunigung des ÖPNV benutzt werden Ohne klar definierte, nachvollziehbare Vorteile eines Umbaus zum Kreisverkehr erscheinen die Kosten unverhältnismäßig zunächst alle Alternativen für die Kreuzung Haagener Straße (Mittelinsel, Minikreisel, LSA) geprüft werden. Dass zwei LSAs in diesem Abstand nicht machbar seien, erscheint wenig glaubhaft und sollte nötigenfalls rechnerisch beurteilt werden.	Ein Kreisverkehr ist möglich (Entwurf liegt vor). Die LSA an der Gretherstraße ist notwendig und mit dem Behindertenbeirat abgestimmt worden	Daueraufgabe der Verwaltung
174	Kreisel an der Scharzwaldstr./Gretherstr. ohne LSA an der Haagenerstr.		

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

175	„Neubau der Unterführung Luisenstraße – Mauerstraße“ Prüfung der Verlängerung der Unterführung bis in die Mauerstraße (Machbarkeit, Kosten, Varianten, öffentliche Diskussion, nach Abwägung: Beschluss durch Gemeinderat)	wurde im Zuge der Beratungen zum Boulevard Belchenstraße abgelehnt (GR-Beschluss vom 22.07.2010).	in den Anhang
176	Durchfahrt von der Haagener (resp. Palmstr.) in die Riesstrasse eine Entlastung für Haagener- und Luisenstrasse	Verkehrskonzept Innenstadt und damit die Sperrung dieses Bereichs wurde vom GR am 12.12.2012 beschlossen	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
177	Bei Inbetriebnahme der Zollfreien muss gleichzeitig der Durchgangsverkehr über den Tüllinger unterbunden werden, Tempo 30 ist ein wirksames Mittel, ebenso wie Tempo 20 in Gebieten, wo Autoverkehr unerwünscht	Verkehrsberuhigung ist vorgesehen in Abstimmung mit Weil am Rhein	Daueraufgabe der Verwaltung
178	An Arztpraxen und Sanitätshäuser Park-/Haltemöglichkeiten für gehbehinderte ältere Mitbürger schaffen	wird wo immer möglich realisiert (häufig Privatangelegenheit)	Daueraufgabe der Verwaltung
179	Aufbau einer Bodenerhebung (Schwelle) zwischen Berliner Platz und Ötlinger Str., evt auch zwischen Ötlinger und Körner Str., Alternativ stationäre Radaranlage	Geschwindigkeitskontrollen werden regelmäßig durchgeführt, Schwellen werden wegen Lärmbelästigung nur in Ausnahmesituationen eingebaut	Daueraufgabe der Verwaltung
180	Eindämmung und Beruhigung des Motorverkehrs auf den Zufahrten zur Innenstadt	Ziel des Masterplans	im Masterplan berücksichtigt
181	Neubau Parkhaus Krankenhaus: Zu- und Abfluss im Einbahnstraßenverkehr prüfen	wird im Rahmen des zukünftigen Bebauungsplans berücksichtigt	Daueraufgabe der Verwaltung
182	Installation von Bodenschwellen zur permanenten Verkehrsberuhigung in der Innenstadt	Schwellen werden wegen Lärmbelästigung nur in Ausnahmesituationen eingebaut	Daueraufgabe der Verwaltung
183	Vorläufige Einführung der "Escher-Variante" bis zur Fertigstellung des Baus auf dem Postareals	das Innenstadtverkehrskonzept wurde vom GR am 12.12.2012 beschlossen	Ablehnung durch Gemeinderatsbeschluss
184	Verzicht auf die Einrichtung von Verkehrssammelstraßen in Ötlinger-, Humboldt-, Haagener- und Luisenstr.	Es werden keine Alternativen gesehen	
185	Bau eines Parkhauses an der westlichen Seite des Kreiskrankenhauses	Planung läuft	im Masterplan berücksichtigt
186	Einkaufsmarkt mit öffentl. Tiefgarage an Ötlingerstr	Angelegenheit der Grundstückseigentümer bzw. der privaten Investoren	
187	Nur einseitiges Parken in der Spitalstraße erlauben, auf der ganzen östlichen Seite des Abschnittes zwischen Körner-/Ötlingerstr.	nach bisherigen Beobachtungen ist die Regelung – auch im Hinblick auf den Anwohnerparkdruck – vertretbar	Daueraufgabe der Verwaltung
188	Bau eines Parkhauses des Elisabethen-Krankenhauses zur Gretherstr.	Angelegenheit des Elisabethenkrankenhauses	
189	Parken in der Palmstr. auf 30 Minuten beschränken, langfristig die Parkplätze verringern bzw. unterbinden	Die Beschränkung der Parkzeit auf 30 min würde zusätzlichen Parksuchverkehr in diesen Bereich ziehen.	

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

190	Errichtung eines Parkplatzes auf dem Güterbahnhof-Gelände	Güterbahnhofsareal ist Privatgelände bzw. Angelegenheit der DB AG, Möglichkeiten einer Nutzung nach Auflösung der Autoreisezugstation werden geprüft	
191	Parkplatzangebot im Süden der Stadt optimieren bzw. ausbauen	in der Parkraumkonzeption für Lörrach wird festgestellt, dass es im südlichen Bereich genügend Parkhäuser gibt. Für weitere innenstadtnahe Parkhäuser wird aktuell kein Platz gesehen	
192	Vermeiden von Verkehr durch Funktionsmischung im Städtebau, Optimierung von Erreichbarkeit (Netzqualität) und Verhinderung von Parkplatzsuchverkehr	wird in der Stadt- und Verkehrsplanung bereits berücksichtigt	im Masterplan berücksichtigt
193	Innenstadtnetz mit Blick auf angestrebte Dienstleistungszentrum, Vogelbachareal/Krankenhausareal und Funktion Wiesentalstr. überprüfen	Die neuen Nutzungen sind beim Innenstadtkonzept berücksichtigt, die Leistungsfähigkeit der B 317 einschließlich der Knotenpunkte wird untersucht	Daueraufgabe der Verwaltung
194	Verlagerung der staatlichen Fachämter des Landkreises in die Randlage der Innenstadt und zentrumsgeeignete Nutzung wie Ärztehaus etc auf dem Postareal schaffen	Es ist vorgesehen, die Kfz-Zulassungsstelle zu verlagern, im übrigen ist die Nutzung – unter Berücksichtigung der baurechtlichen Vorgaben - eine Angelegenheit des Landratsamts und der privaten Investoren	
195	Verlagerung Kfz-Zulassungsstelle (Bsp. TÜV)		
196	Parkplatzangebot im Postareal max. um 200 Plätze erweitern und für weitere erforderliche Stellplätze ein Parkhaus in der westlichen Peripherie schaffen	Die Anzahl der Stellplätze wird baurechtlich ermittelt und festgelegt. Berücksichtigung finden außerdem die Interessen der privaten Investoren	Daueraufgabe der Verwaltung
197	Mit Umbau Postareal die Zufahrt Parkgarage Landratsamt über Luisenstr. und Palmstr ermöglichen	wird im Zuge der weiteren Planung geklärt. Eine Vernetzung der Tiefgaragen untereinander ist geplant	
198	Knoten Gretherstr./Schwarzwaldstr. Aufgrund Thema Verlagerung Autoreisezug überprüfen	Verlegung Autoreisezug ist eine Angelegenheit der Deutschen Bahn AG, sobald eine Veränderung absehbar ist wird Umgestaltung geplant	
199	Knoten Dammstr./Baseler Str. nach Verlagerung der B 317 anpassen (Kreisverkehr)	Umbau des Knotens wird nach Inbetriebnahme der Zollfreien Straße geprüft	Daueraufgabe der Verwaltung
200	Den Bau von weiteren Abstellanlagen für PKW´s nicht von vorneherein ablehnen	Es wird nichts von vornherein abgelehnt. Bei Wohnprojekten ist die Stallplatzfrage baurechtlich geregelt.	Daueraufgabe der Verwaltung
201	Bei Wiesentalstr. den Verkehr beim Hochgestad auffangen und in dem Bereich (bei Firma TTL) ein Parkhaus errichten	Angelegenheit des Eigentümers bzw. eines privaten Investors	
202	Einführung von Kurzzeitparken von 15 Min in der Palmstr.	Eine Parkzeit von 15 min erscheint als zu kurz und würde außerdem zusätzlichen Parksuchverkehr in diesen Bereich ziehen.	
203	Aufbau einer intelligenten Parkraumbewirtschaftung mit Online Infos zu Auslastung und Reservierungsmöglichkeiten	wird geprüft	im Masterplan berücksichtigt
204	Einheitliche und längere Öffnungszeiten der Parkhäuser	Die Öffnungszeiten sind bedarfsabhängig, außerdem gibt es unterschiedliche Betreiber, so dass eine Vereinheitlichung kaum machbar erscheint	

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

Wirtschaftsverkehr			
205	mehr Kontrollen und die Überlegungen zu einem innerstädtischen Logistiksystem	Wird geprüft	Im Masterplan berücksichtigt
206	Projekt in Zusammenarbeit Wirtschaftsförderung-Duale Hochschule das untersucht, wie der Zulieferverkehr aus der Innenstadt weitgehend vermieden werden kann.	zum Lieferverkehr wird es weitere Überlegungen und Gespräche geben, um hier zu besseren Lösungen zu kommen	Im Masterplan berücksichtigt
207	Zeiträume für Lieferverkehr ausweiten	zum Lieferverkehr wird es weitere Gespräche geben, um hier zu besseren Lösungen zu kommen. Eine generelle Ausweitung der Zeiten erscheint jedoch wenig sinnvoll	Im Masterplan berücksichtigt
208	Einrichtung eines oder mehrerer Halteplätze in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone für Paketdienste. Am Nachmittag kann dieser Halteplatz für ein Lieferfahrzeug genutzt werden	Zum weiteren Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt werden zur Zeit Gespräche geführt. Dabei wird auch Einrichtung von Anlieferzonen – soweit möglich - in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone geprüft (siehe Beispiel Untere Wallbrunnstraße).	In Masterplan aufgenommen
Stadt-/Verkehrsplanung			
209	Neugestaltung Hebelpark mit Spielmöglichkeiten für Kinder, Neugestaltung Senigallia Platz	Die Neugestaltung des Hebelparks ist in der Umsetzung, für den Senigallia-Platz gibt es noch keine konkreten Überlegungen	Im Masterplan berücksichtigt
210	Platz für Radstreifen könnte dadurch geschaffen werden dass Kreuz/Pestalozzi Str auf der einen Seite und Brühl/Zepelinstrasse auf der anderen Seite als Einbahnstrasse geführt werden.	Einbahnstraßen erhöhen die gefahrenen Geschwindigkeiten, schaffen Umwege und würden zwangsläufig zu einer höheren Belastung der Kreuzstraße mit Durchgangsverkehr führen. Das erscheint wenig zielführend	
211	Pflanzung Bäume in Baseler Str.	Grüngestaltung wird im Zusammenhang mit Umbauplanungen zwischen Aicheleknotten und Markt ebenfalls geprüft. Im Stadtgebiet sind die Standortbedingungen nur eingeschränkt für Bäume geeignet	Daueraufgabe der Verwaltung
212	Bei Umkehrung der Fahrtrichtungen in Einbahnstraßen die Einhaltung dieser Regelung regelmäßig kontrollieren	GVD / Polizei prüfen hier regelmäßig	Daueraufgabe der Verwaltung
213	Verkehrsführung Oetlingerstrasse Um die Sicherheit für Fußgänger mehr zu gewährleisten, wäre ein zweiter Fußgängerüberweg in Höhe der Binzenerstrasse zweckmäßig.	Hier ist eine Tempo 30 Zone eingerichtet, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist normalerweise nicht zulässig und wäre mit der Polizei zu klären. Es werden grundsätzlich keine Fußgängerüberwege angelegt, um den Kfz-Verkehr zu bremsen.	
214	Zebrastrifen zu allen Seiten an der Kreuzung Tumringerstrasse / Ötlingerstrasse / Humboldtstrasse.		
215	Demographischer Wandel und den damit verbundenen Veränderungen im Verkehrswegebereich, bsp. Rampen statt Treppen	Die Auswirkungen des demographischen Wandels werden in die Planungen einbezogen, u.a. werden an Einmündungen und Kreuzungen Bordsteine abgesenkt und Blindenleitplatten eingebaut. Außerdem gibt es regelmäßig Abstimmungsgespräche mit dem Behindertenbeirat.	Daueraufgabe der Verwaltung
216	Aufwertung und Entlastung der Basler Str. Süd	Mit der Inbetriebnahme der Zollfreien Straße wird die Basler Str. zwischen Grenze und Dammstraße entlastet werden	Daueraufgabe der Verwaltung

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

217	kundenfreundliche Verkehrsplanung für die innerstädtischen Gewerbetreibenden	Die städtische Verkehrsplanung hat immer Einzelhandel und Gewerbe im Blick, muss aber immer eine der Abwägung der Nutzeransprüche vornehmen, so dass auch Nachteile für einzelne Gruppen nicht zu vermeiden sind.	Daueraufgabe der Verwaltung
218	Verlagerung des Paketzentrums auf das nahegelegene Autoreisezug-Areal, Verlagerung des Autoreisezug nach Weil, Verlagerung der Bahnverladestelle für Holztransporte	Angelegenheit der Post und der Deutschen Bahn AG	
219	Erstellen von Bebauungsplänen von Anfang an die Verkehrserschließung miteinplanen, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der bereits im Quartier lebenden Bewohner	gängige Praxis	Daueraufgabe der Verwaltung
220	Verlagerung Autobahnreisezug aus Lörrach nach Weil. Auf dem Gelände könnte ein Parkhaus errichtet werden und so die Bahnhofstraße entlasten.	Angelegenheit der Deutschen Bahn AG	
221	Öffnung der Hinterhöfe, die nicht zugebaut oder zubetoniert werden dürfen	unklar	
Ausblick			
222	Mit Parkhauseinnahmen die Bustarife fördern	Die Verwendung der Einnahmen ist eine politische Entscheidung	
223	Parkticket=Busticket	Die Parkhäuser liegen so innenstadtnah, dass ein Busticket nicht erforderlich ist. Vorschlag im Zusammenhang mit eventuellen Park & Ride Angeboten prüfen	
224	Zu starke Ausrichtung in Sachen E-mobilität. Schwachpunkt sind die Akkus mit hohen Herstellungskosten bei geringer Lebensdauer und geringem Nutzungsgrad. Wirtschaftlicher und mit geringem Aufwand sind Gas-/Hybridantriebe.	Die technische Entwicklung bei elektrischen Antrieben macht große Fortschritte, e-bikes sind inzwischen weit verbreitet und elektrische Antriebe für weitere Fahrzeugarten werden folgen. Dies wird auch Auswirkungen auf die Betriebskosten haben. Die Auswirkungen auf die Infrastruktur (insbesondere bzgl. der Ladestation) und auf die Nutzung (u.a. Carsharing / Mietfahrzeuge) sind erheblich und müssen sorgfältig analysiert werden.	Im Masterplan berücksichtigt
225	Elektro- und Solarbusse aus wirtschaftlicher Sicht (SWEG) nicht betreibbar		

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

Allgemeine Anmerkungen			
226	Es ist wünschenswert, dass derartiges auch für den Bereich Stadtentwicklung/ Stadtplanung erstellt wird. Vorlage hierzu kann der Kantonale Richtplan des Kanton Basel-Stadt und seine Fortschreibung 2013 liefern, an den ein derartiges Konzept auch inhaltlich andocken kann. Es ist mehr als bedauerlich, dass in einer Mittelstadt wie Lörrach bislang seitens der Abt. Stadtentwicklung bei Anfrage nur auf den Flächennutzungsplan verwiesen werden kann.	Ob es einen "Masterplan Stadtentwicklung" geben wird, ist nicht Sache des Masterplans Mobilität und dessen Verfasser sondern Frage eines politischen Beschlusses	
227	Betrifft Radkultur und ähnliche "Visionen": Geben Sie weniger Geld für irgendwelche symbolpolitischen Kampagnen ohne realpolitischen Nutzen aus. Investieren Sie stattdessen in greifbare Hardware wie Radwege, vernünftige Verkehrskontrollstrukturen o.ä.	Niemand kann gezwungen werden bestimmte Verkehrsmittel zu nutzen. Es kann immer nur für umweltfreundliche Alternativen geworben werden. Initiativen wie "radkultur" leisten hier einen wichtigen Beitrag. Die Stadt Lörrach freut sich, für diese Initiative vom Land ausgewählt worden zu sein und die einzelnen Massnahmen mit zweckgebundenen Landesgeldern umsetzen zu können.	
228	Berücksichtigung der Topographie der Stadt Lörrach fehlt in Masterplan. Genug Orts- und Stadtteile befinden sich auf Anhöhen mit teils recht starken Steigungen, ein Zuschuss von Seiten der Stadt für die Förderung der Elektromobilität wie E-Bike wünschenswert	Die Gewährung von Zuschüssen für spezifische Anschaffungen ist Sache der politischen Gremien.	
229	Weniger Labels, weniger Titel, weniger Palaver, weniger Audits, braucht man das alles? Ruhig mal über den Tellerrand schauen, auch ins Ausland, denn die haben auch gute Ideen. Nicht jede Provinzstadt muss das Rad neu erfinden.	Bei der Planung fließen viele Ideen aus anderen Städten, auch aus dem Ausland ein, wenn sie rechtlich kompatibel sind. Labels, Titel und Audits dienen der Verbesserung der politischen Akzeptanz, dies sollte in seiner Wirkung nicht unterschätzt werden	
230	Ich fahre ausschließlich auf Radwegen oder Nebenstraßen. Es funktioniert super. Und ich will nicht für 1KM in Lörrach auf normalen Straßen mit dem Auto eine halbe Stunde unterwegs sein.		
231	Ich begrüße die Anstrengungen der Stadt Lörrach bezüglich Verkehrsberuhigung/Stärkung ÖNV. Man sollte jedoch im Auge behalten, dass eine Verdrängung des Autoverkehrs aus dem Kern der Stadt gerne zu Wildwuchs in den unmittelbar angrenzenden Gebieten führt.	bei allen Verkehrsplanungen werden immer auch die Auswirkungen auf benachbarte Gebiete betrachtet	
232	Bereits vor 25 Jahren gab es einen Begrünungsplan für die Basler Str. - mit durchgängigem Fahrradstreifen und verengter Fahrbahn - vielleicht sollte man diesen wieder aus der Schublade holen.	Die Begrünung der Stadt ist ein wichtiges Ziel der Verwaltung. Gerade im Strassenraum sind jedoch die Standortbedingungen häufig so extrem, dass Begrünungsmassnahmen nur selten erfolgreich sind. Die Aufenthaltsqualität ist jedoch auch Ziel dieses Masterplans	im Masterplan berücksichtigt

Zusammenfassung der Anmerkungen aus Fraktionen und Bürgerschaft zum Masterplan Mobilität 2013

233	<p>Der Entwurf ist kein allzu grosser Wurf. Von 34 Seiten bleiben nach Abzug von Bildern (zusammengerechnet 19,33 Seiten = ca.58 %) nicht viel für Text übrig, zumal einzelne Textpassagen mehrfach an verschiedenen Stellen auftauchen. Für einen Entwurf wäre weniger Farbdruck, umweltfreundlich auf Recykelpapier gedruckt, vollkommen ausreichend gewesen. Herausgeber ist die Stadt Lörrach, wer ist Ersteller dieses Entwurfs? In Lörrach werden viel zuviel Mittel durch Vergabe an irgendwelche Planungsbüros verschwendet</p>	ohne Kommentar	
Anmerkung: Mehrfachnennungen sind fett gedruckt.			