

Fachbereich/Eigenbetrieb

Abwasserbeseitigung (Federführ.) Stadtplanung/Stadtentwicklung

Verfasser/in

Beuschel, Frank 23.06.2020; erg. 12.08.2020 Datum

# **Umgestaltung Turmstraße / Palmstraße**

# Ergänzende Erläuterungen zur Planung / Präsentation





# Projektgruppe Turmstraße / Palmstraße

## Mitglieder:

Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung (federführend); Robert Schäfer; Frank Beuschel Wirtschaftsförderung; Marion Ziegler-Jung
FB Stadtplanung und Stadtentwicklung; Gerd Haasis; Anne Eberhardt

FB Straßen/Verkehr/Sicherheit; Klaus Dullisch; Stefan Weber

Stadtwerke Lörrach; Wolfgang Droll; Arne Lüers

Architekt Franz Häring

Planungsgruppe Süd-West; Herr Thomas Hoffmann

# **Umgestaltung Turmstraße / Palmstraße**

### Stadtentwicklung / Städtebauliche Einordnung

Die Entwicklung und Erneuerung der Lörracher Innenstadt wird bis heute auf Grundlage des innerstädtischen Entwicklungskonzepts "Straße – Platz – Zeichen" des Stuttgarter Büros Häring & Zoller, welches 1988 aus einem Wettbewerb hervorgegangen ist, betrieben.

Der Kern der Lörracher Innenstadt ist gut mit diversen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten sowie vielfältigem kulturellen Angebot ausgestattet. Im nördlichen Strukturbereich siedeln sich neben Verwaltungen auch weitere Einzelhandel- und Dienstleistungsangebote sowie der Lörracher Hauptbahnhof an. Derzeit entsteht das Wohn- und Geschäftshaus "Lö" auf dem Bahnhofsplatz, das künftig ebenfalls eine Magnetwirkung auf die Besucher der Innenstadt entfalten wird.

Zwischen den beiden Lagen besteht derzeit kaum ein städtebaulicher Zusammenhang.

Die große Herausforderung liegt darin, die nördliche Innenstadt funktional und gestalterisch an die restliche Innenstadt anzubinden und eine gleichwertige, hohe Qualität über die gesamte Fußgängerzone zu schaffen.

Um einen städtebaulichen Zusammenhang herzustellen, soll der angrenzende öffentliche Raum, der teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht, umgestaltet und aufgewertet werden. Hierfür wurde das Sanierungsgebiet "Nördliche Innenstadt" im Rahmen des Bund-Länder-Programms *Städtebaulicher Denkmalschutz* festgelegt. Unter anderem befinden sich der Bahnhofsplatz sowie die Palm- und Turmstraße in diesem Sanierungsgebiet, weshalb einige Maßnahmen der Aufwertung und Umgestaltung finanziert werden können.

Die Palm- und Turmstraße soll unter Anwendung einer stringenten Gestaltung gestärkt werden, aus der sich eine zusammenhängende, attraktive Fußgängerzone ablesen lässt. Besonders im kurzen Abschnitt der Turmstraße herrschen unklare Strukturen und bedarf einer gestalterischen Klärung – auch unter besonderer Berücksichtigung des Buslinienführung in der Innenstadt. In den Bereichen der Fußgängerzone, in denen Busverkehr ausnahmsweise zugelassen wird, soll sich dieser gestalterisch unterordnen. So kann dem Fußgänger und dessen Aufenthalt die entsprechende Bedeutung zugeschrieben werden.

### 1 Projektstruktur

Um das Projekt "Umgestaltung Palmstraße / Nördliche Turmstraße" strukturiert anzugehen, wurde innerhalb der Stadtverwaltung eine Projektgruppe gebildet. Die Fachbereiche Stadtplanung/Stadtentwicklung; Straßen/Verkehr/Sicherheit/ Wirtschaftsförderung sowie Stadtwerke sind unter Federführung des Eigenbetriebes Abwasserbeseitigung mit dem Projekt befasst.

Externe Unterstützung erhält die Projektgruppe durch Herrn Architekt Franz Häring sowie des ortsansässigen Planungsbüros Planungsgruppe Süd-West, Herrn Thomas Hoffmann.

Für ein kurzes, sehr intensives und konstruktives "Werkstattgespräch" am 05. März 2020 konnte der Berliner Verkehrsplaner Burkhard Horn gewonnen werden. Herr Burkhard Horn blickt auf erfolgreiche 25 Jahre als Verkehrsplaner in Kommunalverwaltungen sowie als selbständiger Berater zurück, u.a. als Mitglied der Fachkommission "Verkehrsplanung" des Deutschen Städtetags (2005 bis 2014 als Vorsitzender).

Die Projektorganisation "Umgestaltung Palmstraße / Nördliche Turmstraße" ist gesamthaft eingebettet in die übergeordnete Projektleitung / Projektsteuerung zum Umfeld LÖ

#### 2 Bedarf / Ziel

Die Baustelle LÖ - auf dem ehemaligen Postareal – schreitet für alle sichtbar voran. Parallel zur Verwirklichung des markanten Wohn- und Geschäftshauses, rückt die behutsame Umgestaltung des Bahnhofsplatzes sowie die Schaffung des geplanten Tiefgaragenverbundes in den Vordergrund. Spätestens mit Fertigstellung des Neubaus LÖ sowie der vollzogenen Baumaßnahmen auf dem Bahnhofsplatz, zu erwarten Ende 2020 / Anfang 2021, werden die bestehenden städtebaulichen Lücken zwischen Bahnhofsplatz/LÖ und den attraktiven Bereichen der Fußgängerzone Turmstraße sowie Tumringer Straße deutlich sichtbar. Für Besucher, ob Kunde oder Tourist, ist nicht erkennbar in welche Richtung er sich orientieren soll, um die Stadt im erwünschten und gewollten Anblick zu erleben.

Es ist zwingend erforderlich, eine Gestaltung des öffentlichen Raumes derart vorzunehmen, daß dies begreifbar und erlebbar gemacht werden kann.

# 3 LÖ / Städtebaulicher Vertrag / öffentliches Umfeld



Mit Beschluss des Gemeinderates vom 14.12.2017 (Vorlage 239/2017) wurde den Grundzügen der Planung zum Neubau des Wohn- und Geschäftshauses auf dem Postareal (später LÖ genannt) sowie der Gestaltung der angrenzenden öffentlichen Bereiche Palmstraße, Bahnhofsplatz und Sarasinweg, zugestimmt. Diese Vorlage bzw. die dort aufgeführten Gestaltungsvorschläge von Architekt Häring, (Lph. Vorentwurf, Stand 12.10.2016) fanden auch Eingang in den Städtebaulichen Vertrag zum Projekt LÖ, der sowohl die Stadt Lörrach als auch den Investor verpflichten, das Umfeld LÖ entsprechend den Vereinbarungen, welche auch finanzielle Aspekte beinhalten, zu gestalten. Vorschläge zur Gestaltung der Turmstraße wurden bereits im Oktober 2013 (Vorlage 088/2013) den Gremien vorgestellt. Ein konkreter Beschluss hieraus erfolgte indes mit dem Hinweis auf weitere Planungsphasen nicht.

Die weitere Ausarbeitung der Planung Fußgängerzone Turmstraße sowie Palmstraße wurde zunächst zurückgestellt, in der Absicht die künftige Planung des öffentlichen Raumes mit dem "Umfeld des Dienstleistungszentrums" abzustimmen.

# 4 Vorrangiger Handlungsbedarf / Koordinierung LÖ



Wie bereits erwähnt, wird die Verbindungsachse zwischen Bahnhofsplatz / LÖ und Fußgängerzone in der Turmstraße als zentraler städtebaulicher Bestandteil angesehen.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich bietet künftig ein Gastronomiebetrieb mit Außenbewirtung an der Ecke LÖ / Palmstraße /Turmstraße Gelegenheit zum Verweilen. Die Fläche der Außengastronomie soll möglichst zeitnah zur Öffnung der Läden im neuen Wohn- und Geschäftshaus LÖ baulich fertiggestellt sein. Derzeit steht noch eine Ladeneröffnung im Oktober 2020 zur Diskussion. Näheres wird mit dem Investor noch abgestimmt. Um sowohl den Bahnhofsplatz als auch den Bereich an der Ecke Turmstraße/Palmstraße herstellen zu können, sind diverse koordinierte Maßnahmen zum Bau der Ver- und Entsorgungsleitungen, als auch der Oberflächengestaltung, zwingend erforderlich. Die Koordinierung dieser Arbeiten nimmt zu großen Teilen die Stadtverwaltung, insbesondere die Projektgruppe LÖ-Umfeld (FB Stadtentwicklung/Stadtplanung und Straßen/Verkehr/Sicherheit), wahr.

Im Idealfall wäre eine bauliche Umsetzung der Maßnahmen im öffentlichen Raum mit Inbetriebnahme LÖ wünschenswert. Die Baustelle LÖ erfordert eine umfangreiche Logistik mit gesicherten Zu- und Abfahrten der zahlreichen Materialien. Es herrscht reger Baustellenverkehr, welcher nahezu ausschließlich über die Haagener Straße / Palmstraße abgewickelt wird. Die Stadtverwaltung und die Verantwortlichen des Bauprojektes LÖ haben sich einvernehmlich darauf geeinigt, dass ein Ausbau der Palmstraße bzw. der nördlichen Turmstraße im Nachgang zu den Arbeiten LÖ stattfindet. Ausgenommen hiervon die erwähnten erforderlichen Arbeiten im nahen Umfeld zum LÖ-Gebäude (Ecke Außengastronomie, Bahnhofsplatz).

Neben den Aspekten, die das LÖ mit sich bringt, stehen zwei zentrale Fragen im Raum:

- Busverkehr in der nördlichen Turmstraße/ Palmstraße; ja oder nein?
- Ausdehnung der Fußgängerzone und Gestaltung der Erweiterungsbereiche; von der FGZ Turmstraße über das "Scharnier" wie weit in die Palmstraße?

# 5 Projektgruppe / Variantenstudien





Um das Projekt "Umgestaltung Palmstraße / Nördliche Turmstraße" strukturiert anzugehen, wurde innerhalb der Stadtverwaltung eine Projektgruppe gebildet. Die Fachbereiche Stadtentwicklung/Stadtentwicklung; Straßen/Verkehr/Sicherheit/ Wirtschaftsförderung sowie Stadtwerke sind unter Federführung des Eigenbetriebes Abwasserbeseitigung mit dem Projekt befasst.

Die Projektgruppe hat mit externer Unterstützung durch Herrn Architekt Häring sowie Mitarbeitern des ortsansässigen Planungsbüros "Planungsgruppe Süd-West" diverse Varianten auf Stufe Bedarfsplanung entwickelt. Insgesamt wurden sieben Varianten mehr oder weniger ausführlich ausgearbeitet. Besonderes Augenmerk wurde hierbei der Abschätzung und Formulierung von kritischen Randbedingungen gewidmet. Je nach Fokus der verschiedenen Vertreter werden die kritischen Randbedingungen unterschiedlich formuliert und gewichtet. Die Anzahl der Varianten wächst mit der Anzahl der Kompromisse, die man versucht zu integrieren.

### 6 Der Blick von außen

### 6.1 Externe Beratung / Werkstattgespräch



Bei der Vielzahl an möglichen Varianten und der unterschiedlichen Gewichtung sowie dem Streben nach Konsens verliert man leicht den Blick auf das Wesentliche bzw. verfängt sich in Detailfragen, die wie eine Wand weiteres Vorankommen verhindern.

Um dies zu vermeiden wurde eine externe Beratung / Hilfestellung hinzugezogen. Man wollte keine weitere umfangreiche Expertise. Eine neutrale, fachlich fundierte Einschätzung sowie eine Formulierung konkreter Bedenken und Anregungen sollten das Ergebnis sein.

Für ein kurzes, sehr intensives und konstruktives "Werkstattgespräch" am 05. März 2020 konnte der Berliner Verkehrsplaner Burkhard Horn gewonnen werden. Herr Burkhard Horn blickt auf erfolgreiche 25 Jahre als Verkehrsplaner in Kommunalverwaltungen sowie als selbständiger Berater zurück, u.a. als Mitglied der Fachkommission "Verkehrsplanung" des Deutschen Städtetags (2005 bis 2014 als Vorsitzender). In Anbetracht der zur Verfügung stehenden Zeit lag der Fokus des Werkstattgespräches örtlich begrenzt auf dem genannten Planungsgebiet; Palmstraße / Nördliche Turmstraße.

Als weitere Basis wurde seitens der Verwaltung die heute bestehende Linienführung der Busverbindung in nördliche Richtung durch die Grabenstraße nicht in Frage gestellt.

### 6.2 Ergebnis Werkstattgespräch vom 05.03.2020

.





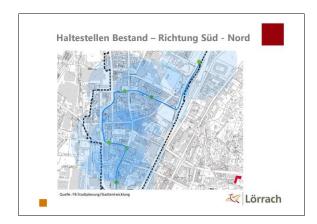
Im Ergebnis wurden die folgenden Kernaussagen formuliert.

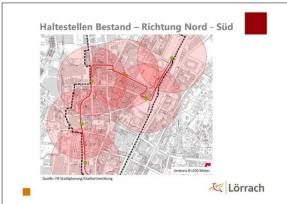
- Zukunftsorientierte Planung / Ausbau / Bauen für die Zukunft
  - künftige Optionen nicht verhindern durch Schaffen von Tatsachen
  - Sinnvolle Kombination, Bautechnische Anforderungen erfüllen und optische Wahrnehmung als Raum mit hoher Aufenthaltsqualität (nicht S-Kurve)
- Modal Split, Anteil ÖPNV steigern;
  - derzeit größter Anteil ÖPNV = S-Bahn
  - Handlungsbedarf beim Bus: Attraktivität möglichst erhöhen, keinesfalls verschlechtern
  - Übergeordneter politischer Rahmen wird sich mittel-/langfristig verändern (u. a. Klimaschutz), ÖPNV wird an Bedeutung gewinnen müssen
- Aufenthaltsqualität steigern
  - Hochwertige Gestaltung im Sinne einer Fußgängerzone
  - möglichst ohne ruhenden Verkehr im Straßenraum
- Materialisierung
  - Zwingende Voraussetzung für Wahrnehmung, Leit-Instrument

Aus der Vielzahl der Varianten kamen zwei Varianten in eine engere Auswahl, die sich im Wesentlichen durch die Linienführung des Busverkehrs unterscheiden.

- Variante 1; mit Busverkehr durch Turm- und Palmstraße
- Variante 2; Busverkehr auf Alternativroute

## 7 Bus-Linienführung im Bestand





Aktuell verkehren die Busse in Richtung Süd nach Nord durch die Basler Straße-Herrenstraße-Weinbrennerstraße-Spitalstraße-Grabenstraße-Bahnhofstraße-Busbahnhof. Die Linienführung durch die Grabenstraße soll gemäß Vorstellung der Verwaltung auf jeden Fall beibehalten werden.

In der Gegenrichtung von Nord nach Süd vom Busbahnhof über die Bahnhofstraße kommend - Am Hebelpark mit Halt in der Turmstraße - Palmstraße - Senigalliaplatz - Riesstraße - Spitalstraße - Weinbrennerstraße.

Die Darstellung beschränkt sich auf die Routen, welche durch die Turm- und Palmstraße führen, so ist z.B. die Linie 8 von und nach Obertüllingen nicht im Detail dargestellt.

In den Lageplänen sind die einzelnen Haltestellen mit einem Umkreis von 200 Meter dargestellt. Im Sinne der Steigerung der ÖPNV-Anteile am Modal Split ist eine entsprechende Haltestellendichte anzustreben, was derzeit im Bestand gegeben ist. Die Haltestelle "Am Hebelpark" bzw. Turmstraße ist derzeit einer der Hauptzugangspunkte für den ÖPNV in der Innenstadt, was durch entsprechende Zählungen der Einund Aussteiger belegt ist. Bis vor kurzem war die Bahnhofsapotheke noch einer der Hauptvertriebsstätten für das 1 €-Ticket. Die Haltestelle Am Hebelpark wird auch vom Schulbus für Grundschüler aus Tüllingen, welche in der Hebelschule unterrichtet werden, genutzt.

## 8 Bedarfsplanung

Die Projektgruppe hat in Abstimmung mit dem externen Verkehrsplaner Herr Burkhard Horn hinsichtlich der in die engere Wahl kommenden Varianten eine Vorauswahl getroffen. Diese Vorauswahl betrifft im Besonderen die gewünschte Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone (FGZ) der nördlichen Turmstraße in die Richtung Palmstraße.

Bestandteil des städtebaulichen Vertrages mit dem Investor ist die Regelung der Anlieferung LÖ ausschließlich über die Palmstraße. So hat man sich für ein Ende der FGZ von der nördlichen Turmstraße kommend kurz vor der Anlieferung / Zufahrt LÖ entschlossen. Dies hat den Vorteil, dass die Lieferfahrzeuge für das LÖ keine Sondergenehmigung für das Befahren einer FGZ benötigen und die Lieferzeiten nicht wie in einer FGZ beschränkt sind.

Bereits diese Entscheidung wurde kontrovers diskutiert und hat vielfältige Folgen. Vor dem Hintergrund in Kürze die neu ausgebaute Basler Straße als Fußgängerzone zu nutzen stellt sich unter anderem die Frage, welche Dimension einer Fußgängerzone ist für Lörrach verträglich. Mehrfach wurde im Rahmen der Fortschreibung des Märkte- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Lörrach, aufgestellt von Dr. Donato Acocella, die Bedeutung der Palmstraße beschrieben, die derzeit nur als Randlage wahrgenommen wird und besonderen Entwicklungsbedarf aufweist. Bereits Im Gutachten 2008 wurde der Handlungsbedarf verdeutlicht und der Ausbau zur Fußgängerzone bzw. zumindest zu einem verkehrsberuhigten Bereich empfohlen. Dies bietet die Chance einer weiteren Vernetzung der innerstädtischen Einzelhandelslandschaft und zur städtebaulich-funktionalen Aufwertung im nördlichen Innenstadtbereich. Abgesehen von Aspekten des Städtebaus und der Einzelhandelslandschaft treten Fragen zur Erreichbarkeit von Stellplätzen / Tiefgaragen / Anlieferungszonen / An- und Abfahrt von Gästen / Kunden und Patienten (Ärztehaus) sowie die damit verbundenen ordnungsrechtlichen Regelungen und Erlaubnisse in den Vordergrund.

#### 8.1 Variante 1

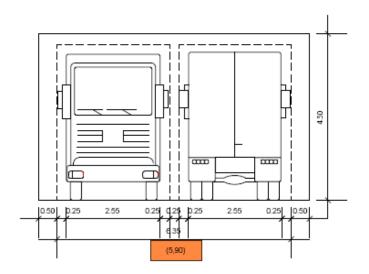


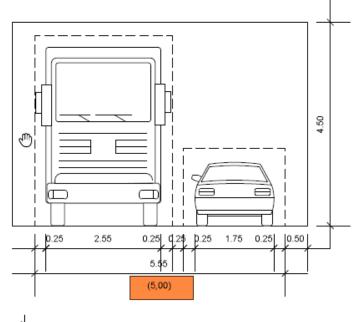


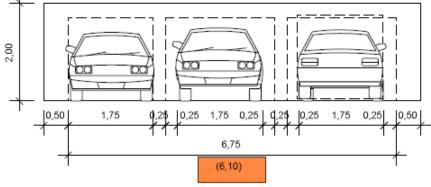
### **Eckpunkte:**

- Bus-Linienführung, Richtung Nord-Süd wie im Bestand über Turmstraße-Palmstraße-Senigalliaplatz,
- Bus-Haltestellen:
  - Verlegung der Haltestelle "Hebelpark" ums Eck gegenüber zum Hebelpark
     Haltestelle beim Landratsamt, bauliche Aufwertung
- Fußgängerzone Turmstraße ab neuer Haltestelle Hebelpark bis Anlieferung LÖ in der Palmstraße,
- Polleranlagen beim Hebelpark vor neuer Haltestelle sowie vor Anlieferung LÖ unter Berücksichtigung der Hofeinfahrt Palmstraße Nr. 30
- Wendehammer LÖ in Anlehnung RAST 06 > R=6,0; für 3-achsiges Müllfahrzeug
- Wendehammer am Hebelpark im Bereich Stellplätze "Behinderte" für Pkw (RAST 06)
- Fahrbahnbreiten zwischen 5,0 und 6,0 Meter Begegnungsverkehr LKW/LKW (≥5,90)
  - Begegnungsverkehr LKW/PKW (≥5,00)
- Haltezonen längs von Palmstraße Nr. 6 bis Zufahrt Tiefgarage Landratsamt
- ab Ende FGZ bei Anlieferung LÖ Palmstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich definiert,
- gesamthafte Gestaltung in der Anmutung einer Fußgängerzone
- hohe Aufenthaltsqualität
- Vernetzung Bahnhofsplatz als nördliches Tor zur Innenstadt mit Fußgängerzone in der Turmstraße aber auch in der Turminger Straße
- keine separate Radspur; Mischfläche

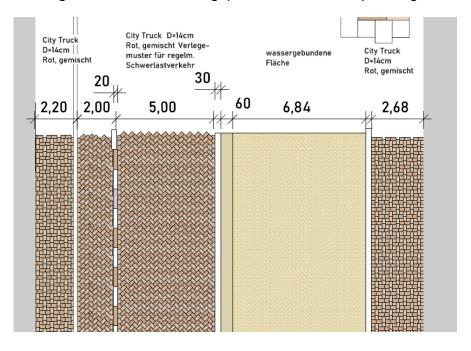
# Nachfolgend typische Querschnitte bei unterschiedlichen Begegnungsfällen



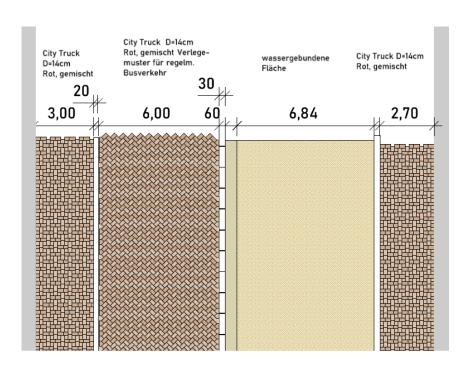




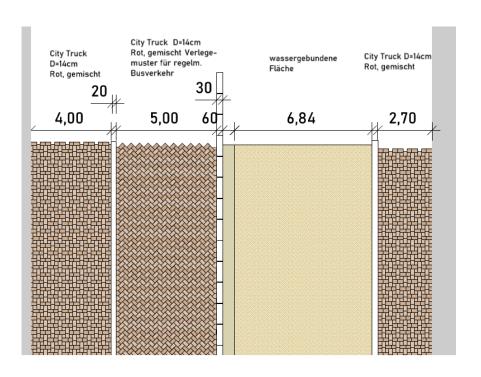
# Auszüge aus den Gestaltungsplänen zur Bedarfsplanung von Architekt Häring



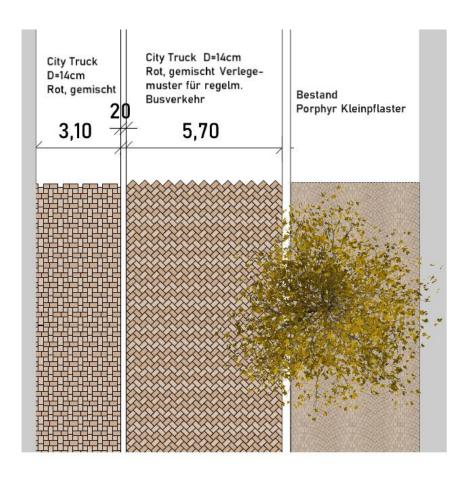
Belagskonzept Bereich mit regelmäßigem Schwerlastverkehr + Begegnungsfall Bus / Anlieferung LÖ M:100



Belagskonzept Bereich Begegnungsfall Bus / LKW (nach Parkierung bis Beginn FGZ) M:100



Belagskonzept Bereich Begnungsfall Bus / PKW (Zufahrt Ärztehaus) M:100



Belagskonzept Bereich Turmstraße M:100

### Variante 1 - kritische Punkte





- Bautechnische und Verkehrstechnische Randbedingungen
- Einmündung Bahnhofstraße /
   Warteräume / Ampel
- Einengung / Begegnungsverkehr
- Platzbedarf Bus / Schleppkurve
- Baumstandorte wie Bestand



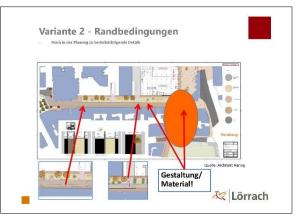
Als neuralgischer Punkt erweist sich der Bereich von der Bahnhofstraße bis zur Palmstraße. Die gleichsame Nutzung des öffentlichen Raums an dieser Stelle für die Linienführung der Busse stellt sehr hohe Anforderungen in bautechnischer , betriebstechnischer, sicherheitstechnischer, verkehrstechnischer und nicht zuletzt sondern im Besonderen aus gestalterischer Sicht. Die Bedeutung der Route und Haltestelle am Hebelpark für die Stadtwerke sowie deren Kunden wurde bereits erwähnt. Entsprechend des derzeitigen Fahrplanes wird der Abschnitt "Am Hebelpark" in Summe beider Fahrtrichtungen durch 20 Linienbusse pro Stunde (durchschnittlicher Werktag) befahren. Hieraus resultiert eine erforderliche Absenkung der geplanten Poller im Zeitintervall von durchschnittlich 3 Minuten. (Zum Befahren der Fußgängerzone berechtigte Fahrzeuge nicht eingerechnet, Funktionsfähigkeit der Poller vorausgesetzt.) Bedingt durch die zumindest zeitweise eingeschränkte Durchgängigkeit innerhalb des Straßenzuges "Am Hebelpark" in Richtung Turmstraße/Palmstraße ist zusätzlich Rückstau in die Bahnhofstraße nicht unwahrscheinlich.

Die geplante Fahrbahnverengung am Hebelpark, welche sowohl zur Aufwertung der Haltestelle als auch der optischen Wahrnehmung der nachfolgenden Fußgängerzone angedacht ist, könnte somit ein wesentlicher Störfaktor werden. Im Falle der weiteren Planung dieser Variante wäre somit eine ausführliche Prüfung der Querschnitte und der damit verbundenen Begegnungsspielräume angesagt.

Die Darstellung der Bus-Schleppkurve verdeutlicht den erforderlichen Raum, in dem Verkehrsteilnehmer / Besucher mit einer gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raumes konfrontiert werden. Die meisten Projektmitglieder verbinden mit der Variante 1 eine Abwägung zwischen den Interessen des ÖPNV und städtebaulichen Interessen. Beides muss sich nicht zwangsläufig ausschließen. Bummeln und Flanieren sowie ein geruhsames Verweilen in der Außengastronomie am Eck LÖ/Turmstraße in Kombination der Nutzung eines attraktiven ÖPNV, so die Wunschvorstellung. Ansätze einer Gegenüberstellung von pro und contra der Variante folgen.

#### 8.2 Variante 2





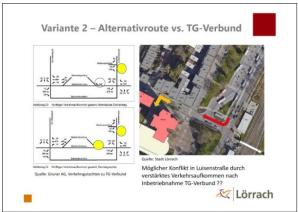
8.2.1 <u>Eckdaten / Randbedingungen Variante 2:</u>

Die Variante 2 greift die grundsätzlichen Eckdaten der Variante 1 auf, unterscheidet sich jedoch im Wesentlichen durch die Herausnahme des Busverkehrs auf der bestehenden Route. Die Haltestellen am Hebelpark sowie beim Landratsamt entfallen. Der Busverkehr wird auf eine Alternativroute geführt. Anfang und Ende der Fußgängerzone sowie die Anordnung der Polleranlagen entsprechen ebenfalls der Variante 1.

Um die Variante 2 zukunftsfähig zu gestalten bzw. zu nutzen werden die Verkehrsräume derart gestaltet, dass sowohl eine temporäre als auch eine dauerhafte Befahrbarkeit des öffentlichen Raumes mit Bussen und Lastkraftwagen möglich ist. Die Befahrbarkeit für Lieferfahrzeuge sowie Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge muss auch hier sichergestellt werden.

Der Wille den öffentlichen Raum zwischen Hebelpark und Anlieferung LÖ in der Anmutung als "klassische" Fußgängerzone zu nutzen tritt bei dieser Variante in den Vordergrund. Ähnlich der bestehenden Fußgängerzonen in der Innenstadt wird das Konzept fortgesetzt. Die Vernetzung des Bahnhofsplatzes und somit des LÖ mit der Fußgängerzone in der Turmstraße wird durch eine Bummel- und Flaniermeile auf Anhieb wahrgenommen.





### 8.2.2 Auf der Suche nach einer Alternativroute

Um eine gleichwertige Alternativroute für den Busverkehr zu suchen, wurden mehrere Optionen in Betracht gezogen. Insbesondere der Bedeutung der Haltestellen Am Hebelpark sowie beim Landratsamt wurde versucht gerecht zu werden. Grundsätzliche Überlegungen die Busse durch die Grabenstraße in beide Fahrtrichtungen zu führen, wurden ebenfalls geprüft. Die Stadtwerke in Abstimmung mit der SWEG haben hierzu konkrete Aussagen getroffen. Die erforderlichen baulichen Besonderheiten (Haltestellen, Ausweichräume, Straßenquerschnitte, etc.) und die hohe Taktfrequenz der verkehrenden Busse womöglich in Kombination mit optionalem Individual und Lieferverkehr sprechen gegen eine solche Linienführung.

So bietet sich eine Lösung an, die bereits temporär ausgeführt wird. Eine Route von Nord nach Süd über die Luisenstraße, Haagener Straße, Senigallia Platz in Richtung Riesstraße/Spitalstraße. Gemäß Schleppkurvensimulation ist die Befahrbarkeit der genannten Straßenzüge mittels Bussen (Linienbus, Gelenkbus) grundsätzlich möglich. Die Streckenführung wurde bereits als provisorische Umleitungsstrecke (z.B. Sperrung Turmstraße wegen Kanalanschluss) genutzt. Die Ausweisung der Haltestellen erfolgte damals als provisorische "Nothaltestellen". Die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten, liegen zwischen ca. 5,50 - 6,00 m unter Berücksichtigung der vorhandenen Längsparkplätze (Luisenstraße Markierung auf Fahrbahnfläche, Haagener Straße mit ausgewiesenen Parkbuchten).

In Zusammenhang der Verwirklichung des Tiefgaragenverbundes LÖ/Bahnhofstiefgarage/ Rathaustiefgarage soll der Einmündungsbereich Luisenstraße-Bahnhofstraße verkehrstechnisch optimiert werden.

Bei Betrachtung des zu erwartenden gesamten Verkehrsaufkommens im Knotenpunktbereich Luisenstraße/Bahnhofstraße, (gemäß Verkehrs- und Machbarkeitsgutachten zum Tiefgaragenverbund Postareal, Gruner AG Basel 2017) ist zu erwarten, dass die Zufahrt zur Bahnhofstiefgarage stärker als die Tiefgaragenzufahrt Luisenstraße frequentiert wird. In Anbetracht der nahezu gleichen Aufstellräume )ca. 90 Meter) zu den einzelnen TG-Zufahrten, ist zu erwarten, dass eine Bus-Linienführung über die Luisenstraße hier weniger stauanfällig ist.



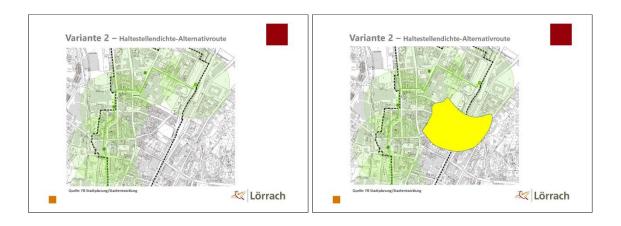
Durch beabsichtigten Wegfall der Haltestellen am Hebelpark sowie beim Landratsamt wird es erforderlich einen neuen innenstadtnahen Haltstellenstandort auf der Nord-Süd-Route zu finden. Als geeigneter Standort für eine Haltestelle wird der Bereich nahe der Bonifatius Kirche in der Haagener Straße bewertet. Durch entsprechende Umgestaltung und Veränderung der dort heute bestehenden Parkplätze kann hier eine Haltestelle mit hoher Qualität entstehen, die im Umfeld zur Bonifatiuskirche wahrgenommen werden kann.







Wünschenswert wäre ein Standort noch näher an der Innenstadt im direkten Umfeld des Landratsamtes. Spontan wird hier der Senigalliaplatz genannt. Durch die erforderliche Fahrgeometrie / Schleppkurven und der bestehenden Fahrbahnführung im Bogen entlang des Senigalliaplatzes ist es den Bussen nicht möglich in gerader Linie eine Haltestelle anzufahren. Haltestellen werden i.d.R. standardmäßig mit einem hohen Bord (Kasseler Bord, Einstiegshöhe ≥16 cm) für einen barrierefreien, erleichterten Ein- und Ausstieg in den Bus versehen. Die erforderliche Länge einer Bushaltestelle von 20 Meter in gerader Flucht ist baulich dort nicht zu verwirklichen, zumal sich eine Grundstückszufahrt in dem gewünschten Bereich befindet. Überlegungen am Senigalliaplatz eine Haltestelle zu verwirklichen gab es bereits früher, weshalb im Jahr 2013 Probefahrten durchgeführt wurden.



Durch die lagemäßige Verschiebung der Haltestellen auf der Bus Route von Nord nach Süd entlang der beschriebenen Streckenführung verändern sich auch die Entfernungen, die fußläufig erforderlich werden. Aus dem Bereich Hebelpark sowie Turmstraße bis auf Höhe ca. Karstadt sind längere Wege in Kauf zu nehmen. Verdeutlicht in der Grafik durch gelbe Markierung des betroffenen Bereiches.



### 9 Ergebnis Werkstattgespräch, Verkehrsplaner B.Horn

Die Bedenken und Anregungen des Verkehrsplaners Herrn Burkhard Horn im direkten Anschluss an das Werkstattgespräch vom 05.03.2020 sowie einige Tage später, schriftlich formuliert am 30.03.2020 sind nachfolgend dokumentiert. Es wird auf die Ausführungen auf der jeweiligen Präsentationsfolie verwiesen.

# Einschätzung B.Horn, Stand 05.03.2020

- Varianten 1 und 2, nahezu gleichwertig, je nach Gewichtung der verschiedenen Beurteilungskriterien (gute Erschließungsqualität ÖPNV vs. bessere FGZ-Anmutung durch möglichst wenig große Fahrzeuge)
- Vorzugsweise Variante 1 mit Bus in Palmstraße im Hinblick auf Stärkung ÖPNV – zukunftsfähige Infrastruktur
- Empfehlung zur Gestaltung "S-Kurve", im Sinne hoher Aufenthaltsqualität nicht zu "straßenbaulastig", d.h. keine Wahrnehmung von "Fahrbahn" sondern als Aufenthaltsraum,
- Option "eingefärbter Asphalt" als Alternative zu Pflaster bzw. in Kombination.
- Vorrangig Mischflächen; keine Radspurmarkierung, Fußgänger hat Vorrang, Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit, parkende Fahrzeuge vermeiden.
- Allgemeingültige Regelungen für Fußgängerzonen definieren,
- auch bei Entscheidung für Variante 2 Palmstraße und nördliche Turmstraße so ausbauen, dass Busverkehr technisch möglich ist

# Ergänzende Anmerkungen B. Horn (30.03.2020)

- "Unabhängig davon, für welche Variante der Buslinienführung man sich letztendlich entscheidet, sollte man auf jeden Fall die Umgestaltung von Palmstraße und nördlicher Turmstraße dafür nutzen, den Straßenzug bautechnisch so auszubauen, dass er grundsätzlich bustauglich ist, und gestalterisch für eine möglichst fußverkehrsfreundliche und aufenthaltsorientierte Anmutung zu sorgen. Über mögliche Ansätze haben wir ja bei dem Workshop bereits gesprochen (z. B. Gestaltung der beiden spitzwinkligen Kurven über die Materialität nicht anhand von Schleppkurven sondern gemäß ihrer stadträumlichen Funktion als "Gelenke" im Zuge von Fußverkehrsachsen). Alles andere wäre aus meiner Sicht erstens nicht ausreichend zukunftsoffen und zweitens auch wirtschaftlich ungünstig: späterer Umbauaufwand (etwa bei einer Entscheidung für Variante 2 jetzt und einer Rückkehr zu Variante 1 später) sollte vermieden werden. Im Übrigen kann es ja auch in der Luisenstraße mal Baumaßnahmen geben, die eine Busumleitung erfordern. Da wäre es ja schon sinnvoll, wenn Palmstraße und nördliche Turmstraße für den Bus befahrbar wären."
- "Es darf nicht vergessen werden, dass diese Straßen ja für einen Zeitraum von Jahrzehnten umgebaut werden sollen - und in diesem Zeitraum wird sich garantiert im Bereich von Mobilität und Verkehr sehr viel ändern (müssen), darauf muss ein Umbau jetzt (so gut es geht) schon Rücksicht nehmen."
- "Beim Durchschauen der Unterlagen kam mir spontan noch eine Variante 3 in den Sinn: warum muss man eigentlich so konsequent "entweder oder" sagen, was die Buslinienführung betrifft? Man könnte ja (immer vorausgesetzt, die o. g. baulichen Voraussetzungen werden geschaffen) auch mal schauen, ob man z. B. nur noch eine Linie über Palmstraße/nördliche Turmstraße fahren lässt. Oder nur im Schülerverkehr dort Busse durchfahren lässt (um die dafür wichtige Haltestelle "Am Hebelpark" zu bedienen). Oder... Da gibt's bestimmt viele denkbare Varianten, die Sie (Anm. die Stadtverwaltung) viel besser einschätzen können als ich. "

## 10 Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sollen möglichst transparent, sachlich und neutral gegenübergestellt werden. Hierzu wurden einige grundlegenden Gedanken, pro und contra, formuliert. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren Projektbeteiligten werden sicherlich ihre eigene Meinung bilden und dementsprechend die Listen erweitern können.





#### 10.1 Pro / Contra Variante 1

Variante 1, Bus fährt wie gewohnt durch die Turm- und Palmstraße, FGZ bis zur Anlieferung LÖ erweitert, restliche Palmstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich definiert, mit hochwertiger Gestaltung in Anmutung einer FGZ.

#### Pro:

Deutliche Stärkung des ÖPNV; Zukunftsorientierte Infrastruktur, Integration des Busverkehrs in den öffentlichen Raum; Bus wird deutlich wahrgenommen; hohe Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen, weil diese in ruhigen Fußgängerbereichen liegen und nicht an "lauten" weil vom motorisierten Individualverkehr befahrenen Straßen; Stadtbus trägt zur Belebung der Fußgängerzone bei, indem die Kunden per Bus direkt vor die Geschäfte gefahren werden; Bedeutung der Haltestellen Hebelpark und Landratsamt derzeit schon belegt durch Fahrgastzahlen und verkaufte 1 €-Tickets, kurze Wege für Fahrgäste, auch für Grundschüler (1./2. Klasse aus Tüllingen); Zielsetzung Emissionsfreiheit der Busflotte und dadurch reduzierte Störwirkung; .......

#### Contra:

- Wegeverbindung Bahnhofsplatz-Turmstraß ist DIE Achse, um die essentielle Pasantenfrequenz zielgerichtet in die Innenstadt zu führen; Deutliche Einschränkung der Aufenthaltsqualität dieser Wegeverbindung im Sinne einer FGZ sowie dem Betrieb der Außengastronomie; hohe Taktfrequenz Busverkehr; Sicherheitsempfinden der Fußgänger deutlich eingeschränkt, bauliche Besonderheiten schränken Gestaltung ein; Lieferzonen in FGZ erschwert, da Fahrgasse für Busverkehr ständig freigehalten werden muss;
- Anmerkung: Die Baukosten werden neutral betrachtet, da für die Zukunftsfähigkeit des Projekts, selbst bei einer Busführung gemäß Variante 2, der Straßenzug technisch "Bus fähig" ausgebaut werden sollte.





#### 10.2 Pro / Contra Variante 2

Variante 2, Bus fährt auf Alternativroute über Luisenstraße-Haagener Straße-Senigalliaplatz, FGZ bis zur Anlieferung LÖ erweitert, restliche Palmstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich definiert mit hochwertiger Gestaltung in Anmutung einer FGZ.

### Pro:

Wegeverbindung Bahnhofsplatz-Turmstraße ist DIE Achse, um die essentielle Passanten Frequenz zielgerichtet in die Innenstadt zu führen, deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Sinne einer FGZ sowie dem Betrieb einer Außengastronomie; Fußgänger und Radfahrer können sich ungestört fühlen, ohne Risiko alle paar Minuten durch einen Bus auf die Seite gehen zu müssen; Zeit zum Verweilen im öffentlichen Raum, auch für Kinder. Im Fokus liegt die Gestaltung; Anlieferung analog FGZ mit zeitlichen Beschränkungen mit mehr Raum für Fahrzeuge, da keine Fahrgasse für Busverkehr freigehalten werden muss.

#### Contra:

Schwächung des ÖPNV/Bus; weitere Konzentration auf S-Bahn, nicht zukunftsorientiert; auf innenstadtnahe Führung der Stadtbuslinien wird in Teilen verzichtet; Bus wird in Palmstraße-Turmstraße nicht mehr wahrgenommen, da sich Haltestelle in Haagener Straße befindet; geringere Dichte der Haltestellen hierdurch längere Fußwege für Fahrgäste, auch für die Grundschüler der Hebelschule bzw. 1./2. Klasse aus Tüllingen; langfristig sinkende Fahrgastzahlen befürchtet; ......

# 11 Verwaltungsvorschlag

➤ Den Bus künftig nicht mehr über die "neue" Turmstraße / Palmstraße zu führen wird als Vorteil angesehen. Ein etwas längerer Schulweg für die Schüler\*innen der Hebelschule zum Busbahnhof durch einen künftig verkehrsberuhigten Bereich wird begrüßt. Der Ausbau der Turmstraße / Palmstraße soll in jedem Fall "Bus fähig" erfolgen, um in der Verkehrsführung flexibel zu bleiben.





### 12 Ausblick Termine

- Schriftliche Vorab-Information politische Gremien
- Vorberatung im Gemeinderat, nichtöffentlich, Sitzung am 09. Juli 2020
- ➤ Einbeziehung Beiratsgremien; Infoveranstaltung 29.07.2020
  - Behindertenbeirat / Seniorenbeirat / Klimabeirat / PRO Lörrach
- Information IG Velo / IG Verkehr / Hebelschule ->
  - Zusendung der Unterlagen
- Information der betroffenen Anwohner, Eigentümer sowie Umfrage bei Gewerbe u. Dienstleister; Bedarfserhebung, Zeitraum Mitte August bis Mitte September 2020;
- Auswertung Bedarfserhebung; finale Formulierung Beschlussvorlage, Vorbereiten Gremienlauf
- Beschlussfassung zur Bedarfsplanung, November 2020
  - AUT, Sitzung vom 05. November; vorberatend
  - Gemeinderat vom 19. November, beschließend
- Start Objektplanung; November/Dezember 2020
  - Vorplanung, Vorstellung der Planung im Gestaltungsbeirat
  - Vorstellung Entwurfsplanung / Kostenberechnung mit Beschlussfassung; ca. Juli 2021,
  - Ausführungsplanung und Vorbereiten der Vergabe bis Ende 2021,
  - Vergabeverfahren ca. Dezember 2021 bis März 2022; Auftragsvergabe.
- Bauausführung;
  - Zeitraum ca. April/Mai 2022 bis ca. Oktober /November 2023