

Sachstandsbericht zur Planung Turmstraße / Palmstraße

Information für Anwohner / Eigentümer / Gewerbe / Dienstleister

Stand: 12.08.2020

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

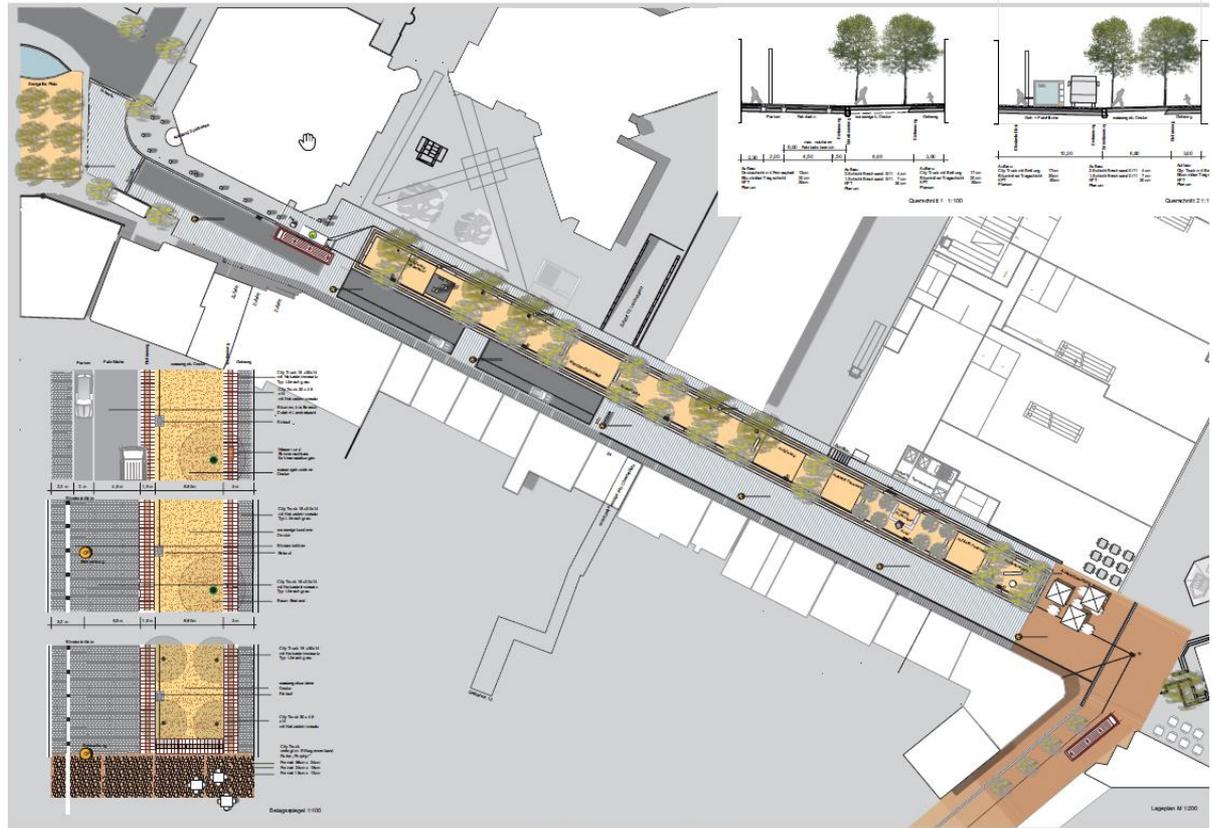
Architekt Franz Häring

Planungsgruppe Süd-West; Herr Thomas Hoffmann

Ausgangslage Palmstraße



Umbau Palmstrasse mit Postareal



Umbau Palmstrasse mit Postareal

DLR - Ingenieurbüro
Stand: 12.10.2016

Vorplanung Architekt Häring 2016

- Bestandteil Städtebaulicher Vertrag LÖ (Vorlage 239/2017)

Ausgangslage Turmstraße



Vorplanung Architekt Häring 2013

- Erste Gestaltungsvorschläge (Vorlage 088/2013)

Quelle: Architekt Häring



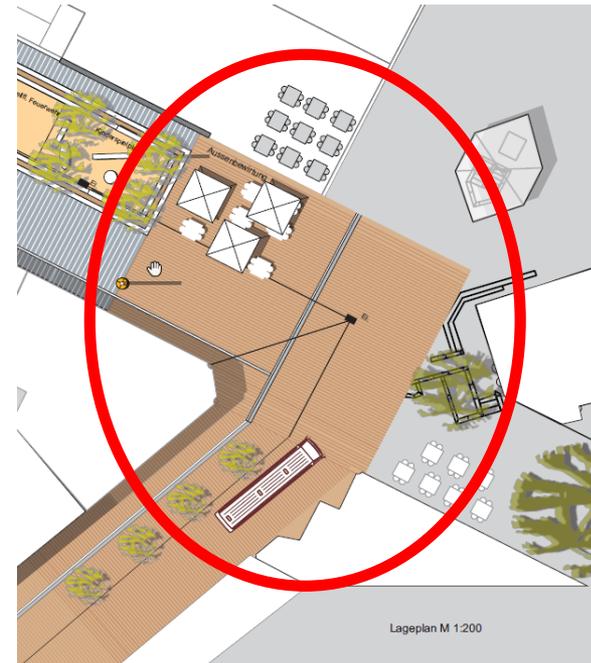
Visualisierung, Blick aus der bestehenden Fußgängerzone Richtung Norden

Quelle: Architekt Häring

Veranlassung

Vorrangiger Handlungsbedarf

- Umsetzung Städtebaulicher Vertrag WVV
- Gestaltung / Vereinbarung Außengastronomie
- Koordinierung Baumaßnahmen
- Koordinierte Leitungsplanung
- Bahnhofplatz (barrierefreier Streifen, etc.)
- Scharnier Turmstraße – Fußgängerzone
- Erfahrungen aus Grabenstraße
- Erfahrungen aus nördlicher Basler Straße
- Busverkehr ja/nein -> maßgebliche Entscheidung Materialisierung
- Fußgängerzone – Ausdehnung in Palmstraße



LPH: Vorentwurf
Stand: 12.10.2016

Dipl.-Ing. F. Häring
Freier Architekt BDA
Hübner 5
78554 Albstadt
info@haering-architektur.de
www.haering-architektur.de

Quelle: Architekt Häring

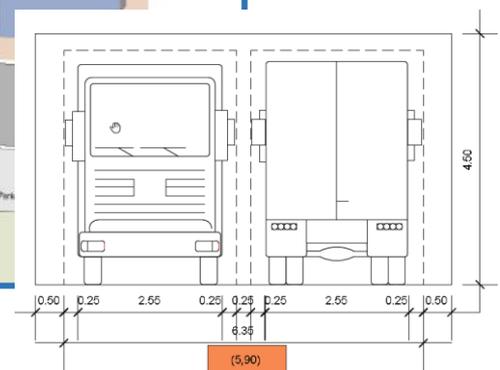
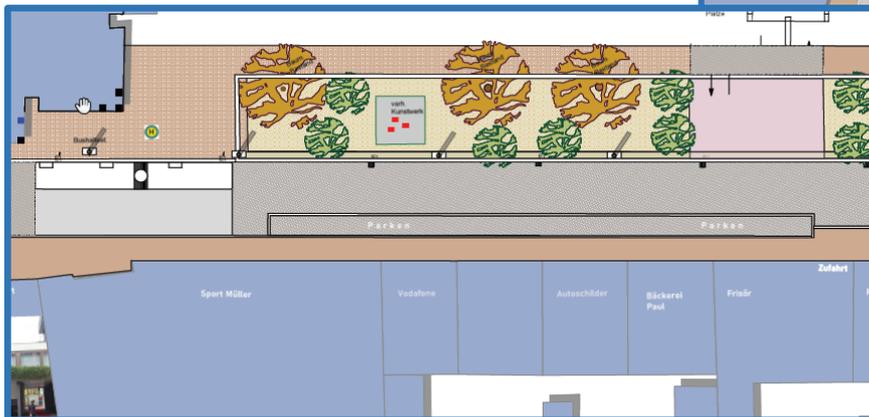


Lörrach

Variantenstudien

Kritische Randbedingungen

- Zielvorstellungen
- Materialisierung
- Bus Ja/NEIN, Lage der Haltestellen
- Parkplätze / Lieferzonen
- Begegnungsfälle/Verkehrsraum



Quelle: Architekt Häring

Werkstattgespräch B. Horn (05.03.2020)

Externe Beratung – Blick von Außen

- B. Horn; Verkehrsplaner, Berlin

Impulse für eine nachhaltige Verkehrspolitik und städtische Lebensqualität

- Über 25 Jahre Erfahrung als Verkehrsplaner in Kommunalverwaltungen
- Integratives Verständnis von Stadtentwicklung und Mobilitäts-/Verkehrsplanung
- Schwerpunkt auf Gestaltung des Transformationsprozesses der Städte hin zu nachhaltigen stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsstrukturen
- Breites Tätigkeitsspektrum auf kommunaler, nationaler und internationaler Ebene von der verkehrspolitischen Analyse über die Begleitung von Rahmenplanungen und größeren Entwicklungsvorhaben bis zur Mitwirkung bei konkreten Planungsprozessen im öffentlichen Raum
- Visionen und Zukunftsbilder sind wichtig – ebenso wie pragmatische Lösungen auf dem Weg zu stadtverträglicher urbaner Mobilität



burkhard horn

[Startseite](#) [Über mich](#) [Leistungen](#) [Netzwerk](#) [Referenzen](#) [Veröffentlichungen](#) [Aktuelles](#)



Quelle: B.Horn; www.burkhardhorn.de

Werkstattgespräch B. Horn (05.03.2020)

Erwartungen / Basis

- Fokus -> nördliche Turmstraße – Palmstraße
- Grabenstraße mit Bus in Richtung Bahnhofstraße

Kernaussagen

- 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



Ergebnis aus Werkstattgespräch vom (05.03.2020)

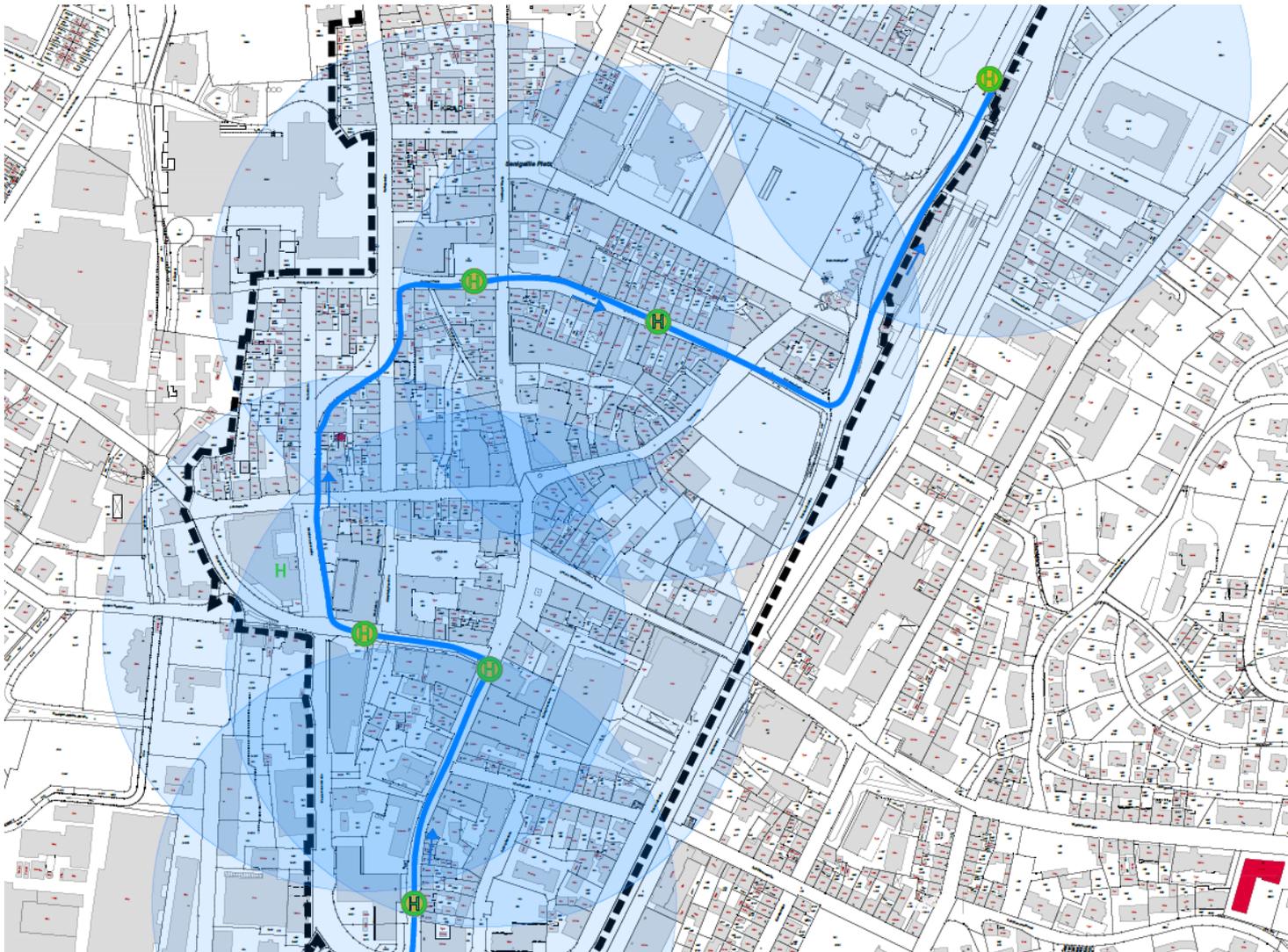


Zwei Varianten / wesentliche Unterscheidung

- Variante 1
 - Mit Busverkehr durch Turm- und Palmstraße
- Variante 2
 - Busverkehr auf Alternativroute



Haltestellen Bestand – Richtung Süd - Nord

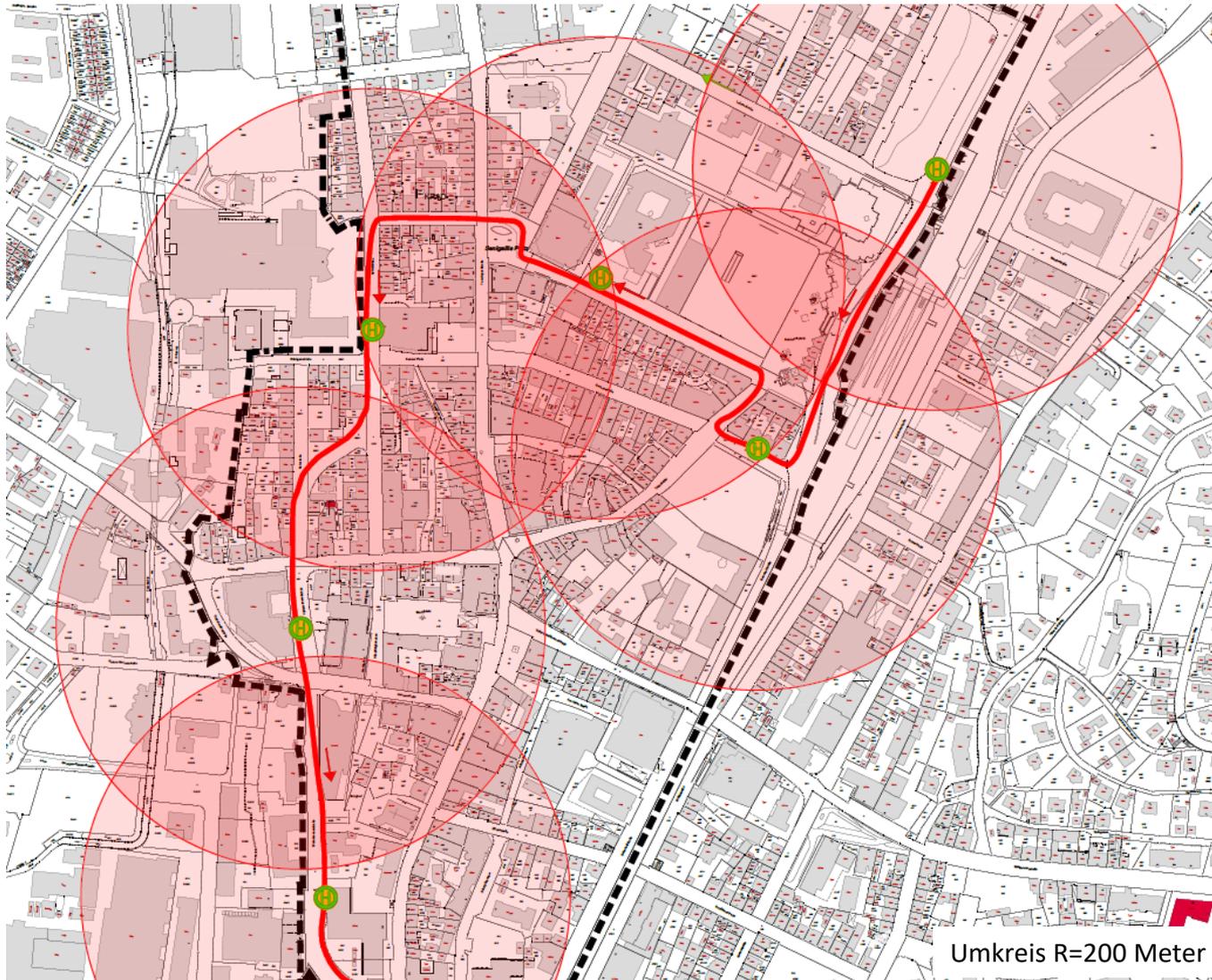


Quelle: FB Stadtplanung/Stadtentwicklung



Lörrach

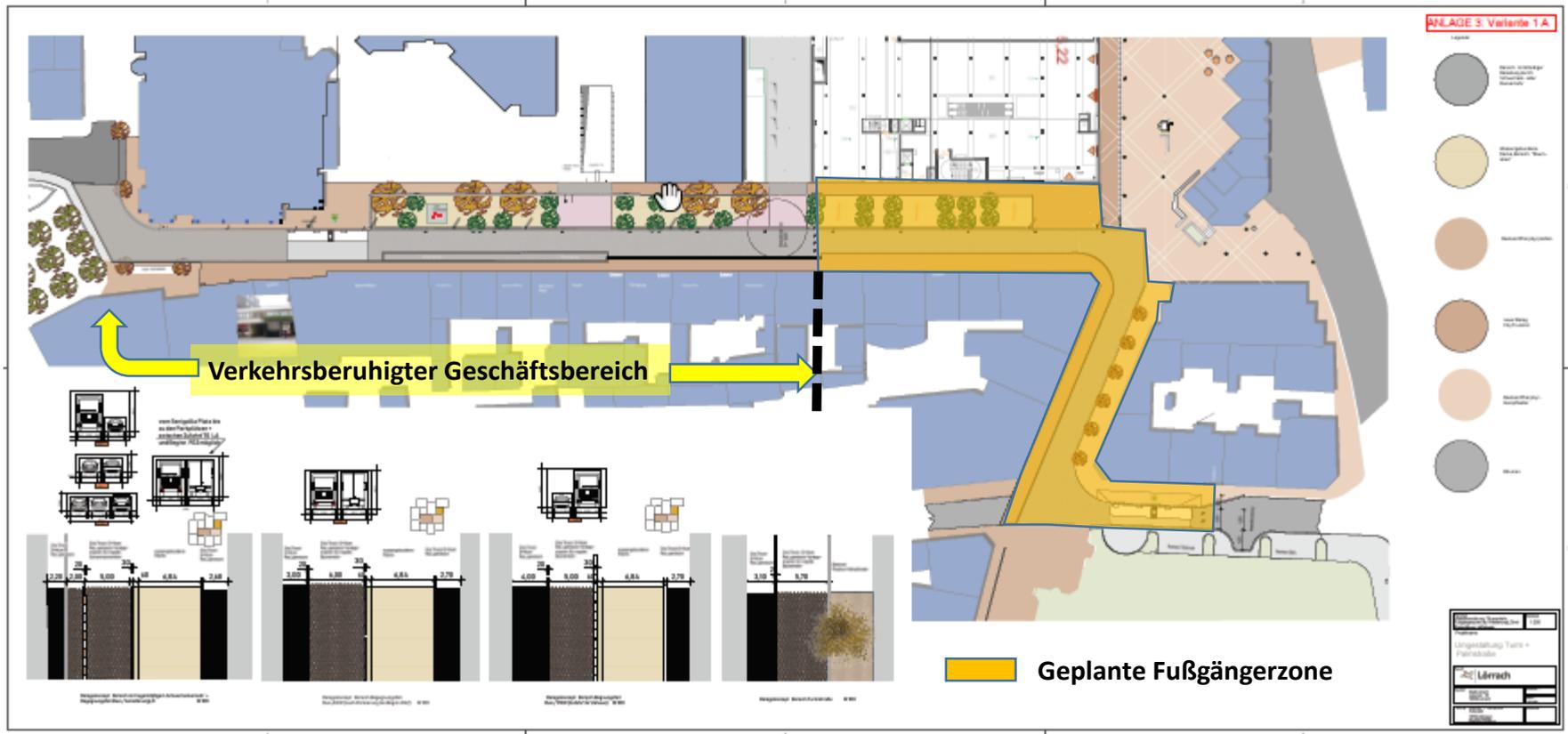
Haltestellen Bestand – Richtung Nord - Süd



Quelle: FB Stadtplanung/Stadtentwicklung

Variante 1 - Eckdaten

- Busroute wie bisher, Turm- Palmstraße
- Lageänderung der Haltestelle „Hebelpark“
- Fußgängerzone bis LÖ-Anlieferung / Poller zur Abgrenzung
- Palmstraße ab LÖ-Anlieferung -> „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“
- Lieferzone – (optional Kurz-Parkierung) in Palmstraße

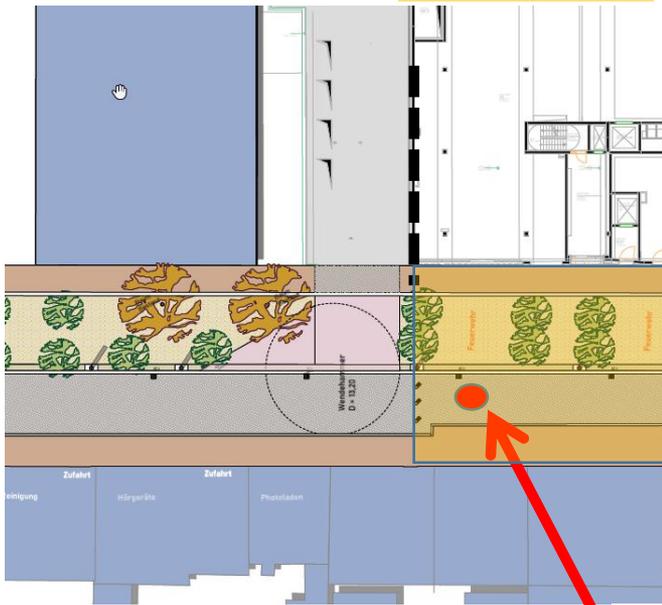


Variante 1 - Randbedingungen

- Verlegung Haltestelle „Hebelpark“ mit Aufwertung Haltestelle
- Poller vor Haltestelle / Einengung und bei Anlieferung LÖ
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ab LÖ-Anlieferung
- Material; gesamthafte Gestaltung in der Anmutung einer Fußgängerzone

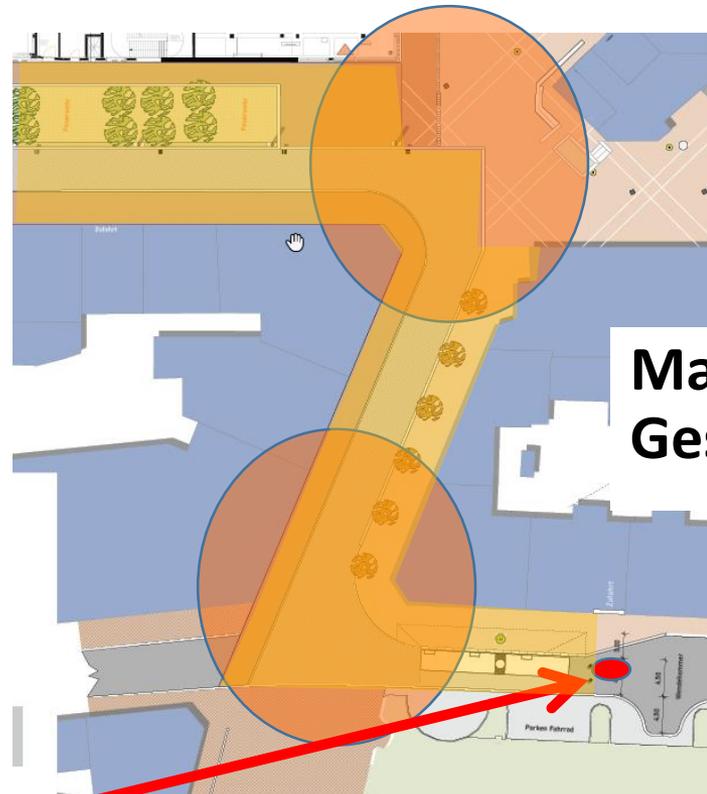
Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich

Erweiterung
Fußgängerzone



Quelle: Architekt Häring

Poller



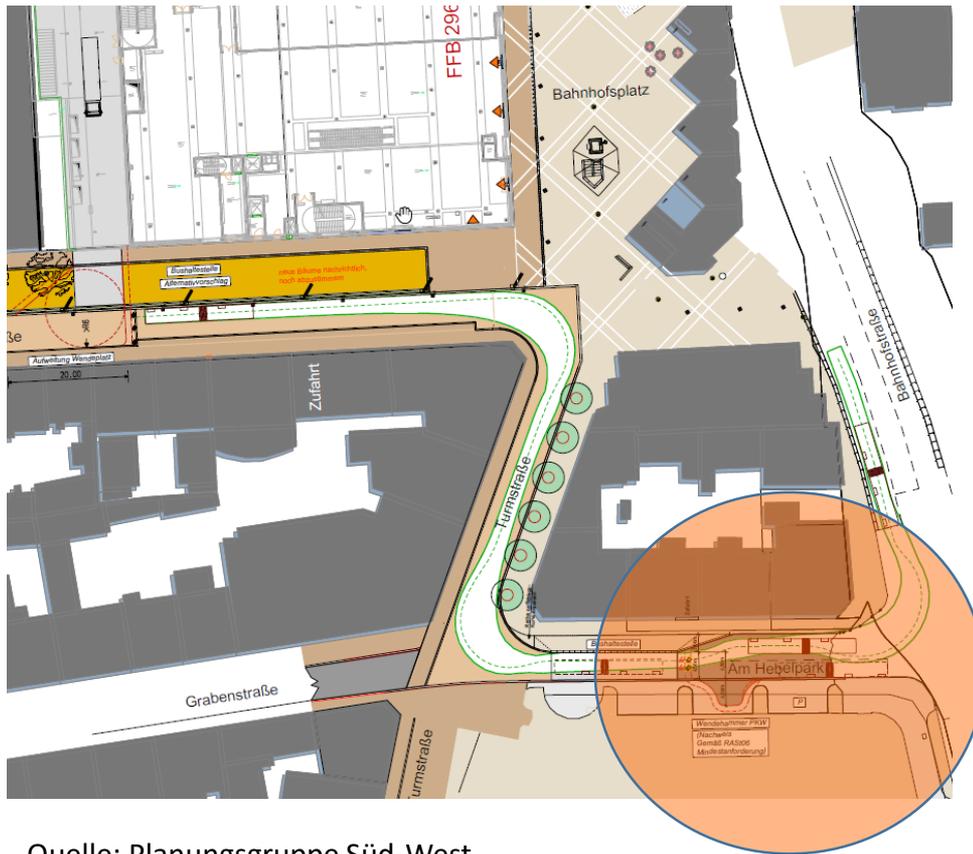
**Material /
Gestaltung !**

Erweiterung
Fußgängerzone



Lörrach

Variante 1 – kritische Punkte

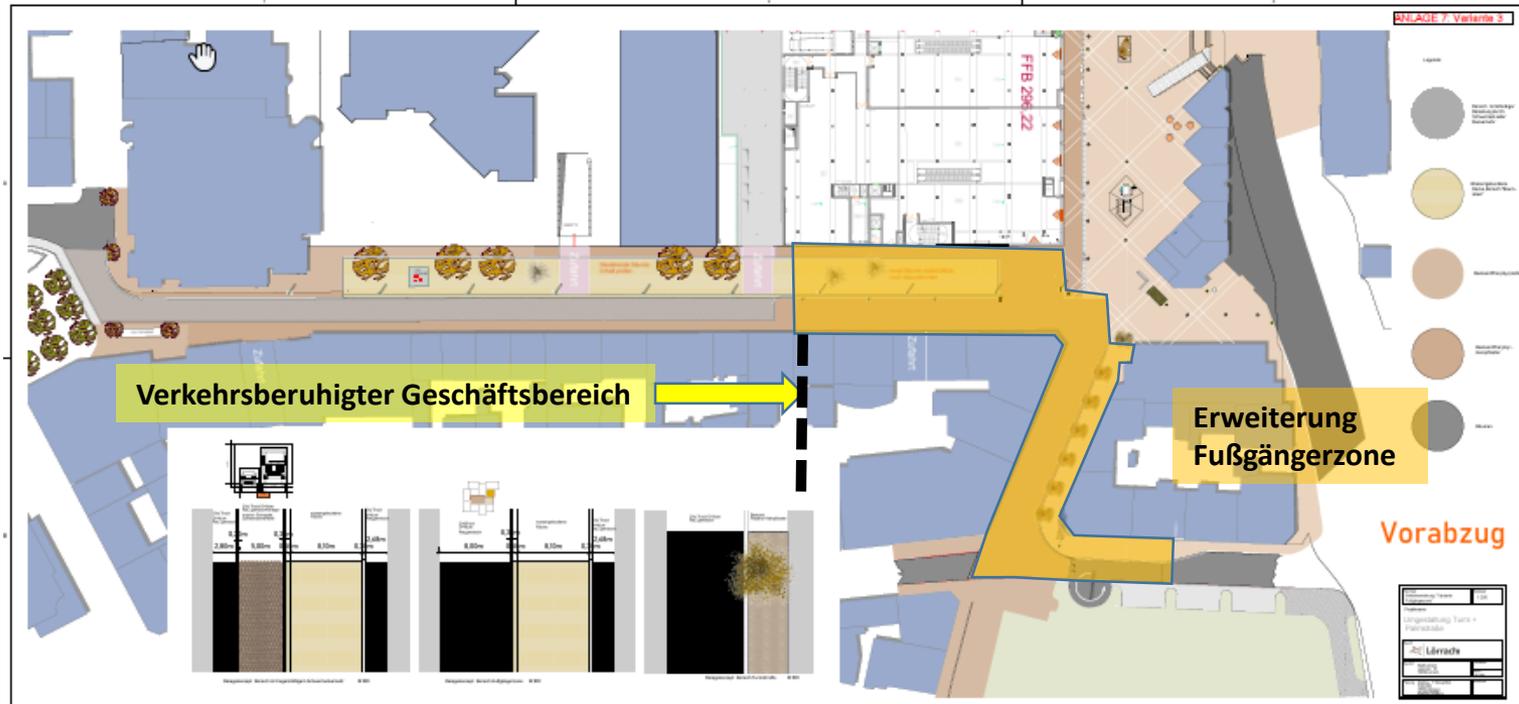


Quelle: Planungsgruppe Süd-West

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

Variante 2 - Eckdaten

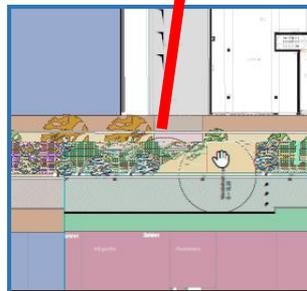
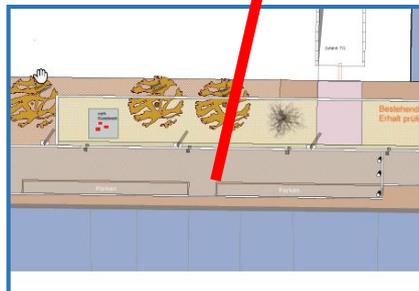
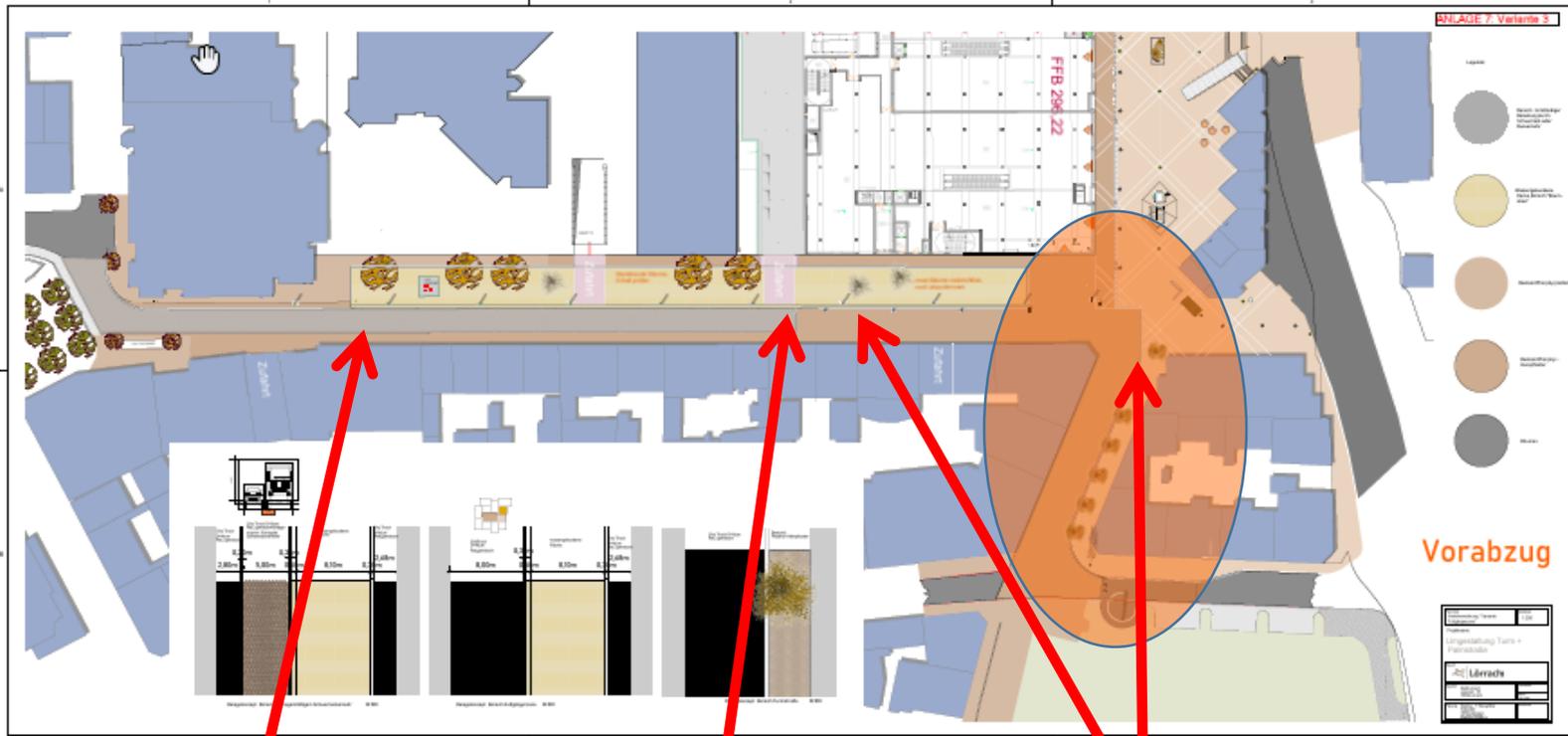
- Kein Bus in der Turm- und Palmstraße. **Bus fährt auf Alternativroute**, Luisenstraße-Haagener Straße-
- Abgrenzung der Fußgängerzone mit Pollern / Am Hebelpark und Anlieferung LÖ
- Fußgängerzone / Wechsel bei LÖ-Anlieferung
- Palmstraße ab LÖ-Anlieferung -> „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“
- Gestaltung in der Anmutung einer Fußgängerzone in der gesamten Turm- und Palmstraße
- Straßenoberbau und Platzbedarf (Einbauten wie Borde – Schleppkurven) zukunftsorientiert dimensionieren und gestalten, um spätere Befahrung durch Busse ohne Umbauten zu ermöglichen
- Besonderer Augenmerk auf Gestaltung Übergänge zu Turmstraße und zum Bahnhofplatz.



Quelle: Architekt Häring

Variante 2 - Randbedingungen

- Noch in der Planung zu berücksichtigende Details



Quelle: Architekt Häring

**Gestaltung/
Material!**



Lörrach

Variante 2 – Alternativroute vs. TG-Verbund

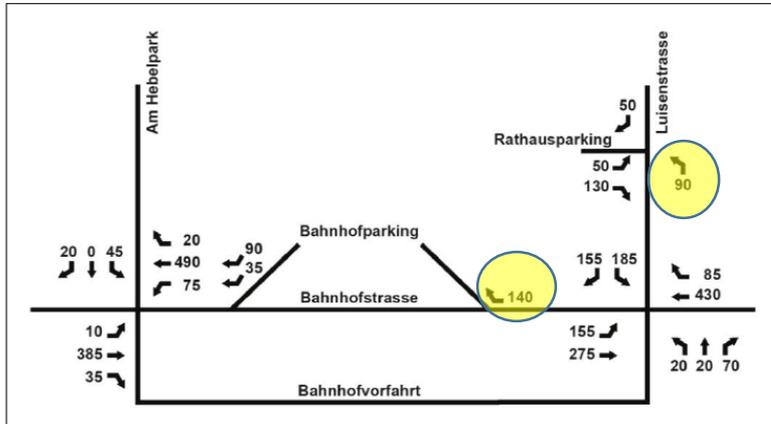


Abbildung 23 Künftiges Verkehrsaufkommen gesamt, Abendspitze Donnerstag

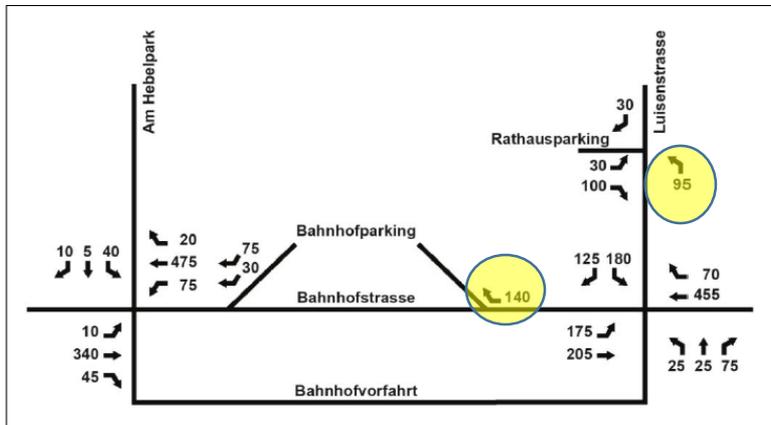
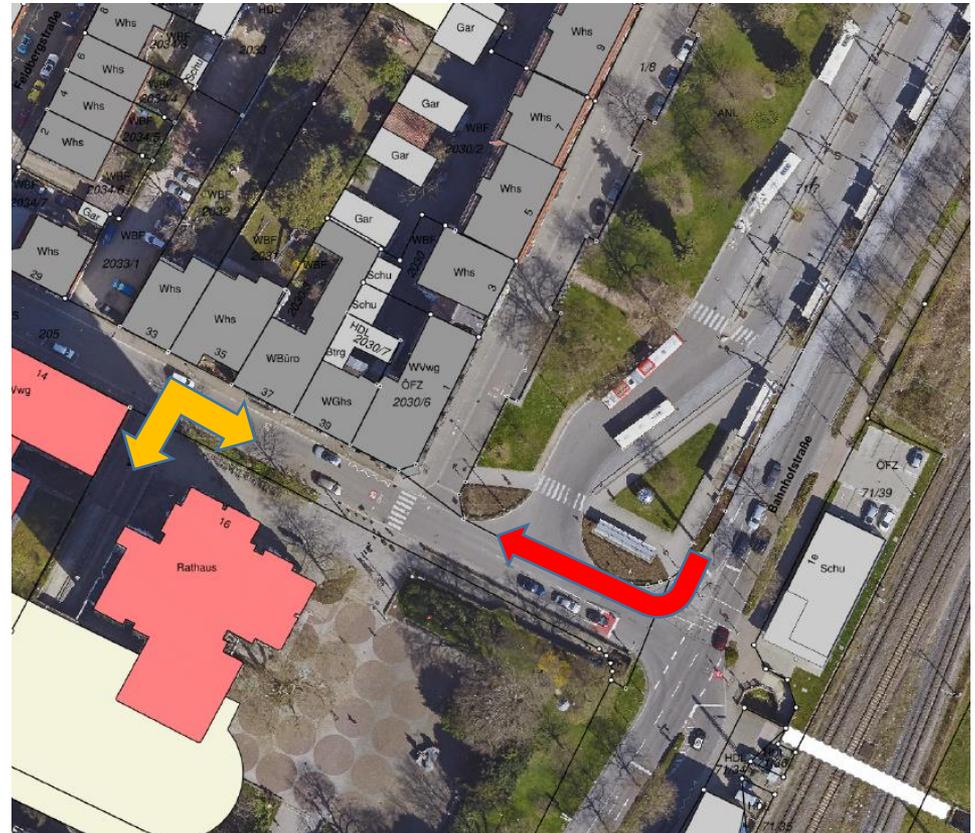


Abbildung 24 Künftiges Verkehrsaufkommen gesamt, Samstagsspitze

Quelle: Gruner AG, Verkehrsgutachten zu TG-Verbund



Quelle: Stadt Lössach

Möglicher Konflikt in Luisenstrasse durch verstärktes Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme TG-Verbund -> optional Umbau Knoten gem. städtebaulichen Vertrag

Variante 2 – Haltestelle Haagener Straße



Quelle: Planungsgruppe Süd-West

Variante 2 – Haltestelle Haagener Straße



**Möglicher
Standort für
Haltestelle in der
Haagener Straße**



Quelle: EB Abwasserbeseitigung

Variante 2 – Senigalliaplatz – Probefahrten 2013



Probefahrten 2013 mit SWEG (12m Bus) und SBG (15m Bus).

Die Einfahrt aus der Haager Straße auf den Senigalliaplatz ist extrem, besonders der rote 15m Bus braucht die komplette Fahrbahnbreite im Kurvenbereich. Das dritte Bild zeigt den Anfahrversuch an den Bordstein. Klappt so nicht, der Bordstein müsste versetzt werden, um eine gerade Anfahrt zu ermöglichen, das schränkt aber die Befahrbarkeit der Kurve am Senigalliaplatz ein.

Quelle: Stadtwerke Lörrach

Variante 2 – Senigalliaplatz – Option H ?



**Prüfung
Haltestelle
Senigalliaplatz**



Quelle: Stadt Lörrach

Variante 2 – Haltestellendichte-Alternativroute

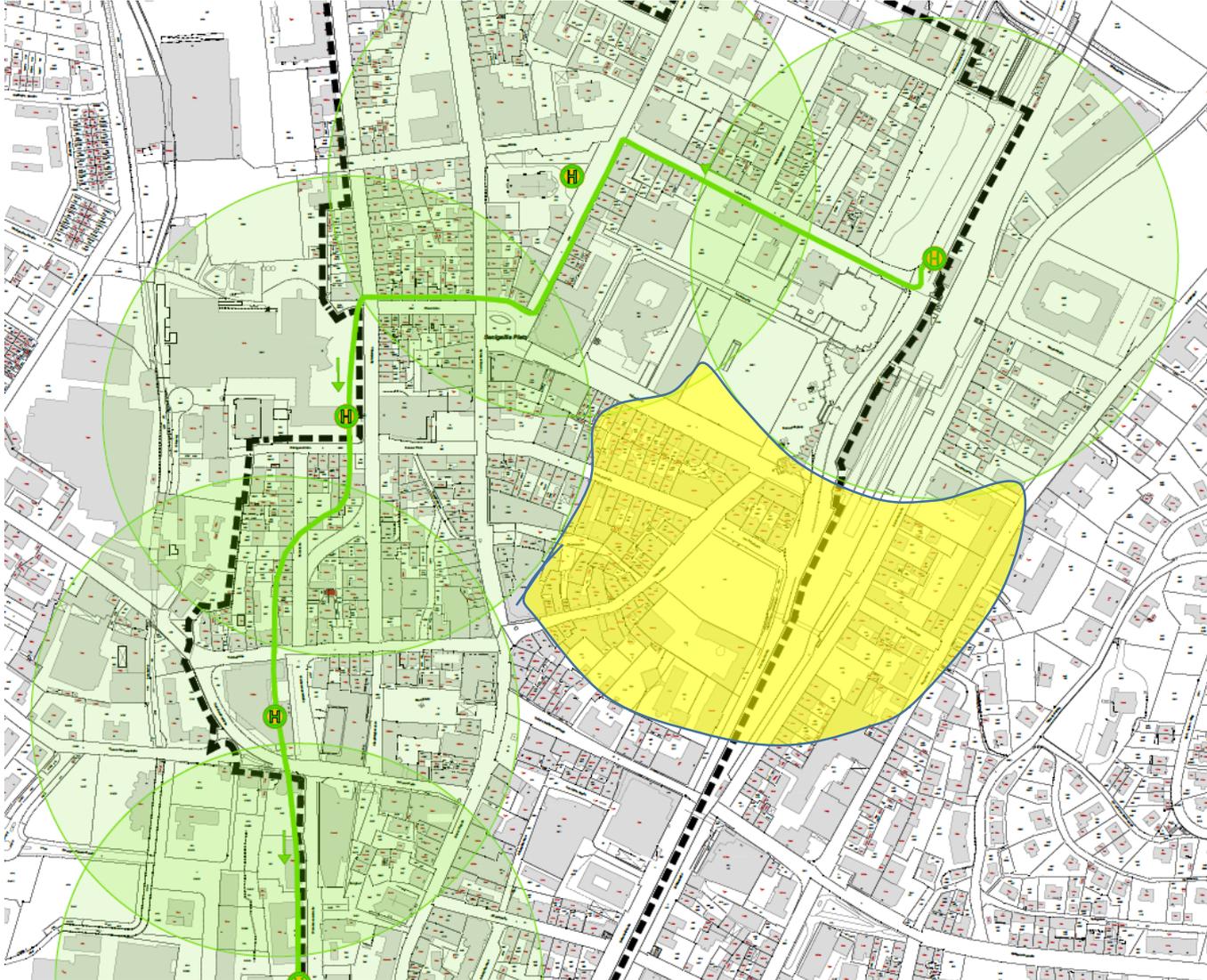


Quelle: FB Stadtplanung/Stadtentwicklung



Lörrach

Variante 2 – Haltestellendichte-Alternativroute



Quelle: FB Stadtplanung/Stadtentwicklung



Lörrach

Werkstattgespräch B. Horn (05.03.2020)

Externe Beratung – Blick von Außen

- B. Horn; Verkehrsplaner, Berlin

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 **zukunfts offen** 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 ein **Busumleitung** erfordern. Da wäre es ja schon sinnvoll, wenn Palmstraße und nördliche Turmstraße für den Bus **befahrbar** wären...“



Ergänzende Anmerkungen B. Horn (30.03.2020)

- „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.“



Pro / Contra im Überblick, Stand März 2020

Pro / Contra

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;



Pro / Contra im Überblick, Stand März 2020

Pro / Contra

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.

Contra:

- Wegeverbindung Bahnhofplatz-Turmstraße 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 "busfähig" ausgebaut werden sollte.

Pro / Contra im Überblick, Stand März 2020

Pro / Contra

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

Pro:

- Wegeverbindung Bahnhofsplatz-Turmstraß ist DIE Achse, um die essentielle Passantenfrequenz 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.

Pro / Contra im Überblick, Stand März 2020

Pro / Contra

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

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 Tülingen; langfristig sinkende Fahrgastzahlen befürchtet;



Pro / Contra im Überblick

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	CONTRA
Deutliche Stärkung des ÖPNV ;	Wegeverbindung Bahnhofplatz – Turmstraße ist DIE ACHSE, um die essentielle Pasantenfrequenz zielgerichtet in die Innenstadt zu führen;
Zukunftsorientierte Infrastruktur,	Deutliche Einschränkung der Aufenthaltsqualität dieser Wegeverbindung im Sinne einer FGZ
Integration des Busverkehrs in den öffentlichen Raum;	Deutliche Einschränkung der Aufenthaltsqualität für den Betrieb der geplanten Außengastronomie;
Bus wird deutlich wahrgenommen; Hohe Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen,	hohe Taktfrequenz Busverkehr;
Stadtbus trägt zur Belebung der Fußgängerzone bei,	Sicherheitsempfinden der Fußgänger deutlich eingeschränkt,
Bedeutung der Haltestellen Hebelpark und Landratsamt derzeit schon belegt durch Fahrgastzahlen und verkaufte 1 €-Tickets,	bauliche Besonderheiten schränken Gestaltung ein;
kurze Wege für Fahrgäste, auch für Grundschüler (1./2. Klasse aus Tülingen);	Lieferzonen in FGZ erschwert, da Fahrgasse für Busverkehr ständig freigehalten werden muss

Stimmungsbild – Verwaltung

Stand Juli 2020

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.

➤ **Ausblick TERMINE, Bedarfsplanung**

- 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
 - > schriftliche Rückmeldung erbeten bis 14. August 2020
- Information IG Velo / IG Verkehr / Hebelschule -> Zusendung der Unterlagen
 - 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

➤ **Ausblick TERMINE, Objektplanung - Ausführung**

➤ **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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit