Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 6 (1965)

Heft: 1

Artikel: Der Generalverkehrsplan der Stadt Lörrach

Autor: Disch, Friedrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1089429

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DER GENERALVERKEHRSPLAN DER STADT LÖRRACH

FRIEDRICH DISCH

Die ausnehmend dynamische Entwicklung der badischen Kreisstadt Lörrach (vgl. Tabelle), welche heute der grosstädtischen «Agglomeration Basel» angehört, erbrachte zwangsläufig komplexe Verkehrsprobleme, die ebenso durch die geengte topographische Lage im Wiesental, der natürlichen Verkehrsader vom Schwarzwald zum Rhein, als auch in der politisch-zolltechnischen Abschnürung durch die deutsch-schweizerische Grenze[1] kausal begründet sind. Das alte Verkehrskreuz der Wiesentalstrasse (heute Bundesstrasse 317 = B 317) und der Dinkelbergstrasse (B 316), welches sich

Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lörrach
Quelle: Amtl. Gemeindestatistiken

Die Einwohnerzahlen der eingemeindeten Stadtteile (Stetten 1908; Tüllingen und Tumringen 1935) sind in der Tabelle durchgängig berücksichtigt. Ebenso beziehen sich die in Klammern beigefügten Dichtewerte (E/km²) auf die heutige Stadtgemarkung mit einem Gesamtareal von 1860,1271 ha.

1813	3 011	(162)	1939	20 103	(1081)
1852	4 713	(253)	1946	19 294	(1037)
1875	9 450	(508)	1950	22 689	(1220)
1900	14 158	(761)	1955	27 223	(1464)
1910	16 293	(876)	1957	28 455	(1530)
1919	16 179	(870)	1959	30 146	(1621)
1925	17 586	(945)	1961	30 536	(1642)
1933	20 041	(1077)	1963	31 066	(1670)

auch in der städtischen Grundrissgestaltung abzeichnet, genügte den Verkehrsanforderungen so lange, bis die industrie- und bevölkerungsgeographische Verdichtung des Stadtraumes Lörrach mit ihren hieraus resultierenden Bezugs- und Absatzbedürfnissen erhöhte Verkehrsfrequenzen auslöste, die durch die wachsende, moderne Mobilität der Bevölkerung ständig verstärkt werden (hierzu auch W. Kirchberg, *3*). Der gleichzeitige Bedeutungszuwachs und die Zentralitätsdominanz Lörrachs im rechtsrheinischen Bereich der «Regio Basiliensis» (Markgräflerland, Wiesental, Dinkelberg, Hochrheintal, Südschwarzwald) mit einer Konzentration zentraler, d. h. überörtlicher Dienste (Administration, Ausbildungsstätten, Sozialeinrichtungen etc.) intensivieren die Umlandsbeziehungen, die ebenso in den Ver-

[1] Die rechtsrheinische E—W Verbindung (Hochrhein—Oberrhein), welche in ihrem natürlichen Verlauf das Stadtgebiet nicht berührt, musste deshalb zur Umgehung schweizerischen Hoheitsgebietes gegen N verlegt werden und bildet mit der Wiesentalstrasse das Lörracher Verkehrskreuz.

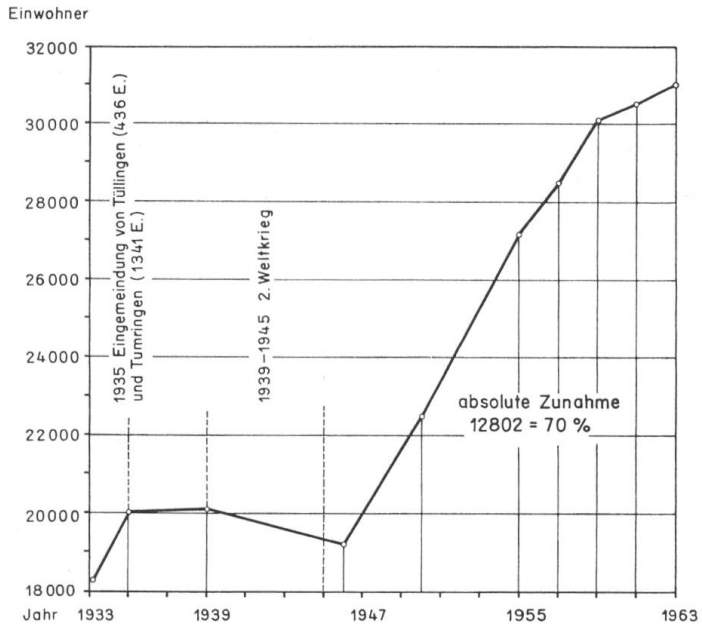

Abb. 1
Bevölkerungszuwachs der Stadt Lörrach in den vergangenen 30 Jahren

kehrsbeziehungen und deren zunehmenden Dichte ihren Niederschlag finden. Besondere Akzente besitzen die Lörracher Verkehrsprobleme infolge der Trassenführung der Wiesentalbahn (eröffnet 1862), welche den städtischen Siedlungs- und Wirtschaftsraum gravierend in der Längsrichtung teilt. Bei der starken Frequenz der Deutschen Bundesbahn zwischen den Lörracher Bahnhöfen (Hauptbahnhof, Bhf. Lörrach-Stetten, Güterbahnhof) wirkt sich das Fehlen genügend kreuzungsfreier Uebergänge im innerstädtischen Verkehr katastrophal aus, zumal auch der Wiesentalquerverkehr (Oberrheintal — Hochrheintal) sich hier durchzuschleusen hat.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme beauftragte der Gemeinderat der Stadt Lörrach im Jahre 1962 Professor Dipl.-Ing. Karl-Heinz Schaechterle (Ulm/Donau; Beratender Ingenieur für Strassenverkehrstechnik, Lehrauftrag an der TH Stuttgart) mit der Ausarbeitung eines Gutachtens und der Erstellung des Generalverkehrsplanes *(1)*, der nunmehr (1964) der Oeffentlichkeit vorgelegt und zur Diskussion gestellt wurde *(2)*.

Die etappenweise Verwirklichung dieses Verkehrsleitplanes wird nicht nur einen Gestaltwandel der Grenzstadt Lörrach herbeiführen, sondern in seiner Konzeption auch der Gesamtlandschaft neue Akzente aufprägen, so dass es berechtigt ist, auch an dieser Stelle auf die verkehrsplanerischen Projekte zur Sanierung der Lörracher Verkehrsnöte einzugehen.

1 Verkehrsanalyse

Zur Diagnostizierung der Verkehrssituation wurde durch das Planungsbureau ein Zählstellennetz um und in die Stadt gelegt (zwei Kordons, Knotenpunkte), welches die Dichte und die Art des Verkehrs (zusätzliche Befragungen) fixieren liess. In den Monaten Juni/Juli 1962 wurden 16stündige Querschnittszählungen (06.00—22.00), 12stündige Strom-

zählungen (06.00—18.00) und 16stündige Knotenpunktzählungen (06.00—22.00) durchgeführt. Der Zeitpunkt der Zählungen wurde so gewählt, dass die Ergebnisse als durchschnittlicher Tagesverkehr eines Jahres (Normalverkehr) betrachtet werden können.

In Abbildung 2 (Plan 10 des Gutachtens) sind alle Ströme der einzelnen Verkehrsarten[2] zusammengefasst und dargestellt. Dieser Belastungsplan dokumentiert deutlich die Situation.

Verkehrsbelastung an ausgewählten Zählstellen des Aussenkordons
(nach Anlage 14 a des Gutachtens)

Zählstelle	Fahrtrichtung	16-Stunden-Verkehr; Kfz in Pkw-E					
		DG	ZV	QV	BV	Summe	total
1	ein	1084	2796	—	—	3880	7834
	aus	1466	—	2488	—	3954	
2	ein	1121	1468	—	—	2589	5657
	aus	1052	—	1516	—	2568	
5	ein	161	536	222	487	1406	2747
	aus	264	107	439	531	1341	
7	ein	446	898	—	—	1344	2759
	aus	458	—	957	—	1415	
8	ein	1843	2465	—	—	4308	8720
	aus	1680	—	2732	—	4412	
9	ein	1850	3090	—	—	4940	9813
	aus	1585	—	3288	—	4873	

Unter den Ein- und Ausfallstrassen des Stadtgebietes (vgl. im folgenden die Tabelle[3]) weisen die Brombacher Strasse (Zählstelle 9; Wiesental), die Freiburger Strasse (Z. 8; Oberrheintal, Kandertal) und die Basler Strasse (Z. 1; Riehen/Basel) die stärkste Belastung auf, während nach der Wallbrunnstrasse (Z. 2; Hochrheintal, Dinkelberg) die Mühlestrasse (Z. 7; Haagen, Hauingen) und die Tüllinger Strasse (Z. 5; Weil, Stadtteil Tüllingen) einen erheblich geringeren Verkehrsquerschnitt zeigen. Der Fahrzeugdurchfluss verteilt sich durchschnittlich mit 80 Prozent auf Personenkraftwagen (Pkw), mit 14 Prozent auf Lastkraftwagen und Lastzüge (Lkw, Lz) und mit 6 Prozent auf Krafträder und besitzt innerhalb des 16-Stunden-Tagespegels zwischen 17.00 und 18.00 seine Hauptverkehrsspitze (aus- und einfahrend). Besonders starker Berufsverkehr (Grenzgänger!) wurde auf der Basler Strasse zwischen Lörrach und Riehen festgestellt; hierbei treten

[2] Durchgangsverkehr (DG), Zielverkehr (ZV), Quellverkehr (QV), Binnenverkehr (BV); vgl. Tabellen.

[3] In der Tabelle sind die Kraftfahrzeuge in sogenannte «Pkw-Einheiten» umgerechnet; hierfür sind folgende Umrechnungsfaktoren massgebend: 1 Kraftrad — 0,5 Pkw-E; 1 Personenkraftwagen — 1,0 Pkw-E; 1 Lastkraftwagen — 2,0 Pkw-E; 1 Omnibus — 2,0 Pkw-E; 1 Lastzug — 3,0 Pkw-E.

Die Standorte der Zählstellen sind in Abb. 2 gekennzeichnet.

neben den Abendspitzen gegen Lörrach auch extreme Morgenspitzen nach Riehen/Basel auf. Der motorisierte Zweiradverkehr ist am Stadtrand verhältnismässig gering, und es überwiegt der Pkw-Verkehr. Stärkeren Schwerverkehrsanteil (über dem Durchschnitt) weisen die Freiburger Strasse (23 Prozent), die Wallbrunnstrasse (20 Prozent) und die Brombacher Strasse (12,5 Prozent) auf, demgegenüber ist der Schwerverkehr auf der Basler Strasse (6 Prozent) verschwindend gering. Auf diesen wichtigsten Haupteinfall- und Ausfallstrassen wurde ein erheblicher Durchgangsverkehr festgestellt (vgl. Tab.). Dieser beträgt auf der Freiburger Strasse 40,5 Prozent, auf der Wallbrunnstrasse 42,0 Prozent, auf der Brombacher Strasse 35 Prozent und auf der Basler Strasse 32,5 Prozent der Verkehrsbelastung.

Verkehrsbelastung an ausgewählten Zählstellen des Innenkordons
(nach Anlage 14 a des Gutachtens)

Zählstelle	Fahrtrichtung	16-Stunden-Verkehr; Kfz in Pkw-E					
		DG	ZV	QV	BV	Summe	total
3	ein	633	1309	169	491	2602	5218
	aus	739	60	1300	517	2616	
4	ein	1889	3022	279	749	5939	11598
	aus	1738	129	3214	578	5659	
6	ein	1217	1781	109	493	3600	7206
	aus	846	—	2171	589	3606	
12	ein	1222	1472	101	1122	3917	6580
	aus	652	331	770	910	2663	
13	ein	635	1270	1067	1315	4287	9246
	aus	955	1143	1538	1323	4959	
14	ein	1121	1441	419	831	3812	7574
	aus	1052	483	1487	740	3762	
15	ein	712	758	567	590	2627	5079
	aus	546	370	1145	391	2452	
16	ein	677	1700	652	1646	4675	8683
	aus	814	913	1452	829	4008	

Im Stadtgebiet selbst sind die Bundesstrassen-Ortsdurchfahrten die wichtigsten Hauptverkehrswege: Tumringer Strasse (Z. 4 und Z. 12), Wallbrunnstrasse (Z. 14), Basler Strasse (Z. 16) und Schwarzwaldstrasse (Z. 3). Weitere Strassenzüge mit grossen Belastungen sind die Brombacher Strasse (Z. 6), die Belchenstrasse (Z. 15), die Gretherstrasse (ohne Zählstelle) und die Bahnhofstrasse (Z. 13). Durch die Orientierung aller Verkehrsarten nach der Innenstadt ergibt sich im Bereich des Stadtzentrums eine ausserordentlich starke Verkehrskonzentration, welche die Funktionen der «City» beeinträchtigt. Die Belastungszahlen der Knotenpunkte lassen diese Verkehrsstauung besonders deutlich werden.

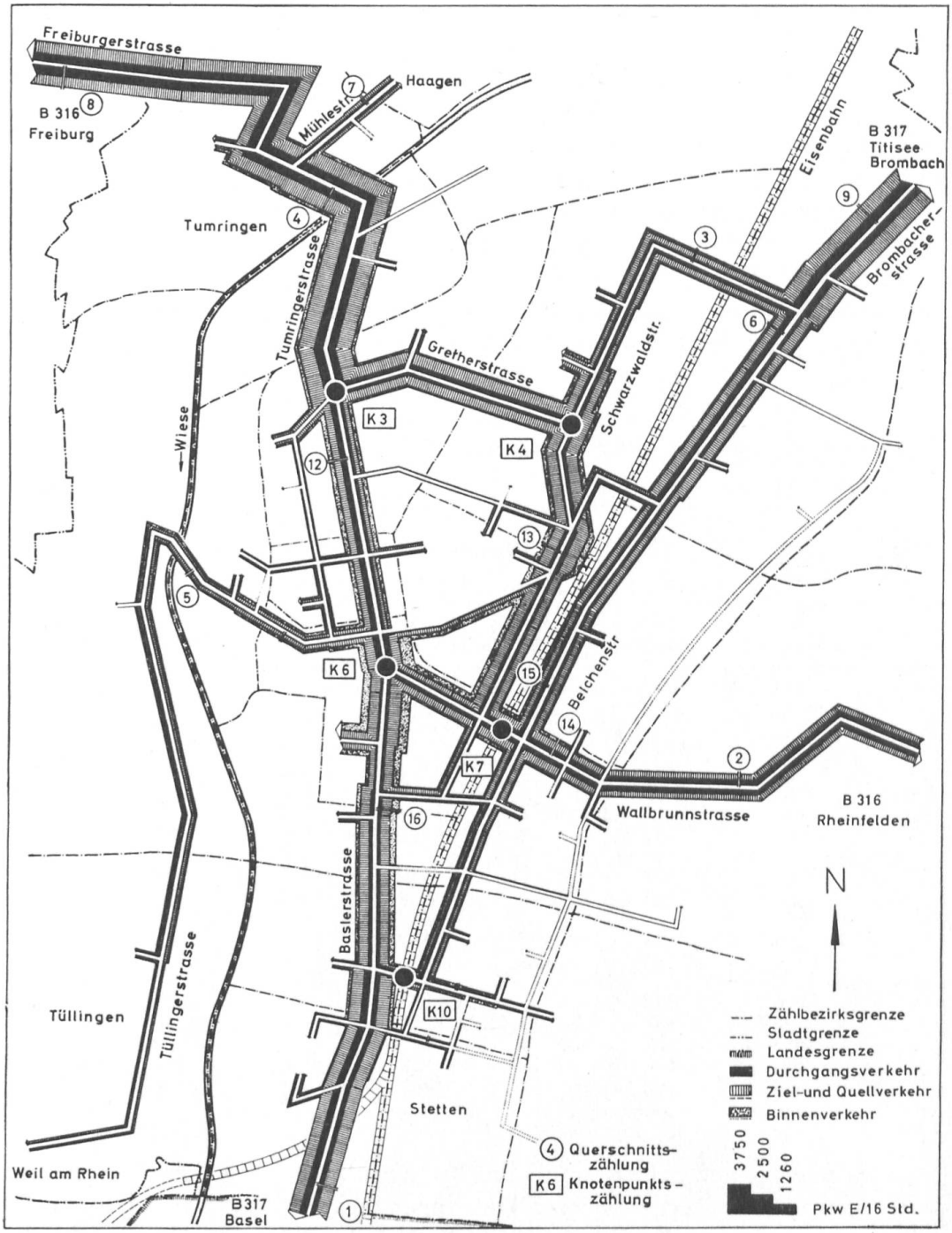

Abb. 2 Verkehrsanalyse Gesamtverkehr (16-Stunden-Tagesverkehr) nach Plan 10 des Gutachtens

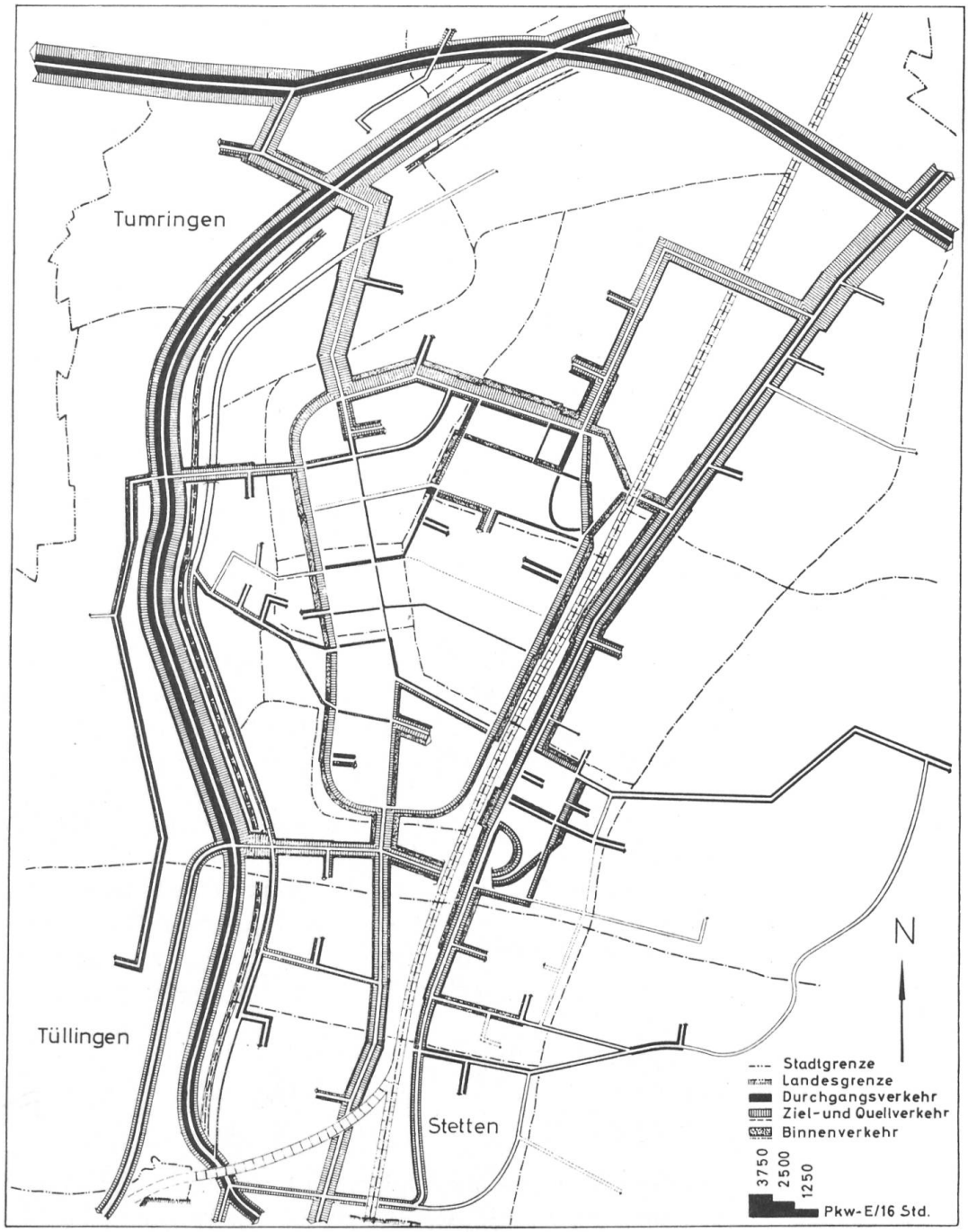

Abb. 3 Verkehrsprognose Gesamtverkehr (16-Stunden-Tagesverkehr) nach Plan 14 des Gutachtens

Verkehrsbelastung an ausgewählten Knotenpunkten
(nach Plan 2 und 3 des Gutachtens)

Zählstelle	16-Stunden-Verkehr; Kfz in Pkw-E
K 3 Tumringer Strasse/Gretherstrasse	13 960
K 4 Gretherstrasse/Schwarzwaldstrasse	13 641
K 6 Marktplatz	13 960
K 7 Bahnübergang Wallbrunnstrasse	16 137
K10 Bahnübergang Bhf. Lörrach-Stetten	11 502

Bei einem errechneten *Gesamtverkehr* von 40 287 Pkw-E/16 St. = 100 Prozent, wovon der

Durchgangsverkehr	6 505 Pkw-E/16 St.	= 16,0 %
Zielverkehr	11 253 Pkw-E/16 St.	= 28,0 %
Quellverkehr	11 429 Pkw-E/16 St.	= 28,5 %
Binnenverkehr	11 100 Pkw-E/16 St.	= 27,5 %

betragen, überquerten 21 112 Pkw-E/16 St. die Eisenbahnanlagen in E-W, resp. W-E Richtung. Dabei erweist sich der unmittelbar in das Stadtzentrum zielende, schienengleiche Bahnübergang Wallbrunnstrasse als wichtigste Ueberfahrt (36,5 Prozent) vor den weniger frequentierten Uebergängen Schwarzwaldstrasse (Ueberführung; 25,0 Prozent), Bahnhof Lörrach-Stetten (17,0 Prozent) und Güterbahnhof (Unterführung; 10,5 Prozent).

Aus dem Belastungsplan, den wir nur in seinen wesentlichen Merkmalen skizziert haben, können die für die Planungskonzeption richtungweisenden Notwendigkeiten gefolgert werden:

1. Verlagerung des starken Durchgangsverkehrs und der Ziel- und Quellverkehrsströme aus der Innenstadt, soweit sie nicht zum Zentrum hin orientiert sind.

2. Zweckmässige Verbindung des innerstädtischen Strassennetzes mit den künftigen Ein- und Ausfallstrassen.

3. Schaffung neuer leistungsfähiger «schienenfreier» Bahnübergänge zwischen den beidseits der Eisenbahnanlagen gelegenen Stadtteilen.

4. Befreiung des Stadtzentrums von Verkehrskonzentrationen.

2 Verkehrsplanung

Im Plan 12 des Gutachtens (Abb. 4, Planungsfall 2)[4] ist die Grundkonzeption der Planung gut zu übersehen. Das städtische Hauptverkehrsnetz wird mit dem ebenfalls in der Planung befindlichen Bundesstrassennetz eng verzahnt, respektive ihm untergeordnet. Für die neuen Bundesstrassen sind folgende Trassen projektiert (ausserhalb der örtlichen Planungskompetenz):

Die Bundesstrasse 316 tangiert künftig nördlich das Stadtgebiet, indem sie von der «Lucke» kommend die Wohnplätze Rötteln (Stadt Lörrach) und Röttlerweiler (Gemeinde Haagen) hart nördlich umfährt. Nach Kreuzung mit der neuen «Wiesentalschnellstrasse» (B 317 neu) überquert sie das Wiesental zwischen Lörrach und Brombach und steigt auf die Höhen des Dinkelberges an. Offen bleibt dann allerdings noch, ob diese Quertrasse als «Hochrheinschnellstrasse» (Lörrach — Bodensee) weiterausgebaut oder im Bereiche des Waidhofes (Dinkelbergplateau) wieder in die alte B 316 einmünden wird; für den städtischen Verkehrsleitplan ist dies jedoch von sekundärer Bedeutung. Die künftige B 317 wird als «Wiesentalschnellstrasse» (Umgehungsstrasse) aus dem Raume Haagen kommend westlich der «Wiese» geführt. Erst kurz vor Erreichung der Grenze zwischen Lörrach und Riehen schwenkt die Wiesentalstrasse auf das Ostufer über, um in Höhe der Landesgrenze sich in eine vorgeschlagene neue Strasse gegen Basel (Umgehungsstrasse von Riehen?) und in die «zollfreie Strasse» nach Weil/Rhein aufzuspalten.

Mit diesen Planungsmassnahmen entfallen so künftig beide Bundesstrassen-Ortsdurchfahrten, so dass der Durchgangsverkehr die städtischen Strassen nicht mehr belastet. Das neue Hauptverkehrsgerüst des erweiterten Innenstadtgebietes wird von einem «Innenstadtring»[5] gebildet, der aus den Abschnitten Spitalstrasse, Herrenstrasse, Bahnhofstrasse, Turmstrasse (alle als Einbahnstrassen) und der Gretherstrasse (Zweibahnstrasse) besteht. Dieser Ringkomplex wird nach aussen mit den vorhandenen, respektiv geplanten überörtlichen Hauptverkehrs- und Einfallstrassen verknüpft durch die Tumringer Strasse (im N), die Basler Strasse (im S), die Lörracher Strasse und die Schwarzwaldstrasse (im NE). Das Planungsziel, den Aussenverkehr (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr) auf die einzelnen Stadtgebiete zu verteilen, wird durch neue Anschlusstellen erreicht, womit das erweiterte Innenstadtgebiet wirksam mit der Wiesentalstrasse verbunden ist (vgl. Abb 3 ff.). Ueber den Anschluss Oetlinger Strasse, an den die Tüllinger Strasse herangeführt wird, kann das nördliche Innenstadtgebiet günstig bedient werden, und durch den Anschluss Schillerstrasse (= süd-

---

[4] Da bereits eine Entscheidung zu Gunsten dieser Planungsvorlage gefallen ist, kann auf eine Kommentierung des Planungsfalles 1 verzichtet werden.

[5] Im Gutachten wird von einem «Altstadtring» gesprochen, was genetisch missverständlich ist, werden doch teilweise (vor allem im N) recht junge Quartiere in diesen Ring einbezogen. Die Bezeichnung «Innenstadtring» oder «Cityring» umreisst den stadtgeographischen Habitus genauer.

liche Querspange) wird das stark verkehrsintensive Stadtgebiet der südlichen Innenstadt und das Industriegebiet (n der Schillerstrasse) auf kürzestem Wege mit der Wiesentalschnellstrasse verbunden. Zusammen mit den südlichen und nördlichen Anschlusstellen besteht so die Voraussetzung für eine optimale Verteilung des Aussenverkehrs auf die verschiedenen Zubringerstrassen zu den Hauptverkehrszentren.

Der Kontakt zwischen den westlich und östlich der Eisenbahnlinie Basel — Lörrach — Schopfheim gelegenen Stadtteilen erfolgt künftig über vier kreuzungsfreie Querverbindungen.

Diese sind im einzelnen (vgl. Abb. 3 ff.):

1. Im Norden die bereits vorhandene Ueberführung Schwarzwaldstrasse.
2. Im Bereich des nördlichen Innenstadtringes die bereits vorhandene (jedoch zu verbessernde) Eisenbahnunterführung in Höhe Gretherstrasse/Güterbahnhof.
3. Im Bereich des südlichen Innenstadtrings (in Höhe Schillerstrasse) eine neue Bahnunterführung für die dort vorgesehene Querspange zwischen Wiesentalschnellstrasse/Basler Strasse/Zeppelinstrasse.
4. Eine neue Bahnunterführung in Höhe Hammerstrasse, wenig n der Landesgrenze.

Durch diese Massnahmen entfallen alle heute vorhandenen schienengleichen Bahnübergänge, insbesondere auch der Bahnübergang Wallbrunnstrasse.

Als Fernziel der gesamten Verkehrsplanung ist die Verlegung der Eisenbahnlinie im Stadtgebiet von Lörrach in eine andere Ebene zur Diskussion gestellt. Zur Gewährleistung eines kontinuierlichen Verkehrsaufbaues im Sinne der aufgezeigten Planung kann für diese Endstufe nur die Hochlage der Eisenbahn entlang der Innenstadt als realisierbare Lösung gewählt werden.

Die neuen Wohngebiete östlich und südlich von Lörrach-Stetten, sowie die «Trabantensiedlung» auf dem Salzert werden durch eine neue Erschliessungsstrasse mit dem Hauptverkehrsstrassennetz verbunden. Sie knüpft im E an die alte B 316 (nach Rheinfelden) an und findet im S ihre Fortsetzung in der geplanten Bahnunterführung unmittelbar n der Landesgrenze. Im Raume Lörrach-Stetten wird die heutige Ortsdurchfahrt des alten Dorfkerns durch eine Südumfahrung ersetzt. Nachdem von der Stadt Weil/Rhein eine weitere Strassenverbindung auf deutschem Gebiet in Richtung Ober-Tüllingen—Lörrach geplant und zum Teil bereits zum Bau vorgesehen ist, wurde dieses Strassenprojekt nicht in die Tüllinger Strasse eingeleitet, sondern zur Umgehung des bäuerlichen Stadtteiles Unter-Tüllingen am Hang zwischen Wiesental und Tüllingen in Richtung neue Wiesentalstrasse geführt[6].

---

[6] Das Gutachten schweigt sich darüber aus, ob diese Verbindungsstrasse gleichzeitig als Erschliessungsstrasse für die Hangzone des Tüllingerberges vorgesehen ist; doch dürfte der Planungsvorschlag auch von dieser Ueberlegung getragen sein. Innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Tüllingerberg besitzt ein weiter Bereich dieser unteren Hangzone mit Bündten und Gartenhäuschen einen keineswegs zu schützenden Landschaftscharakter.

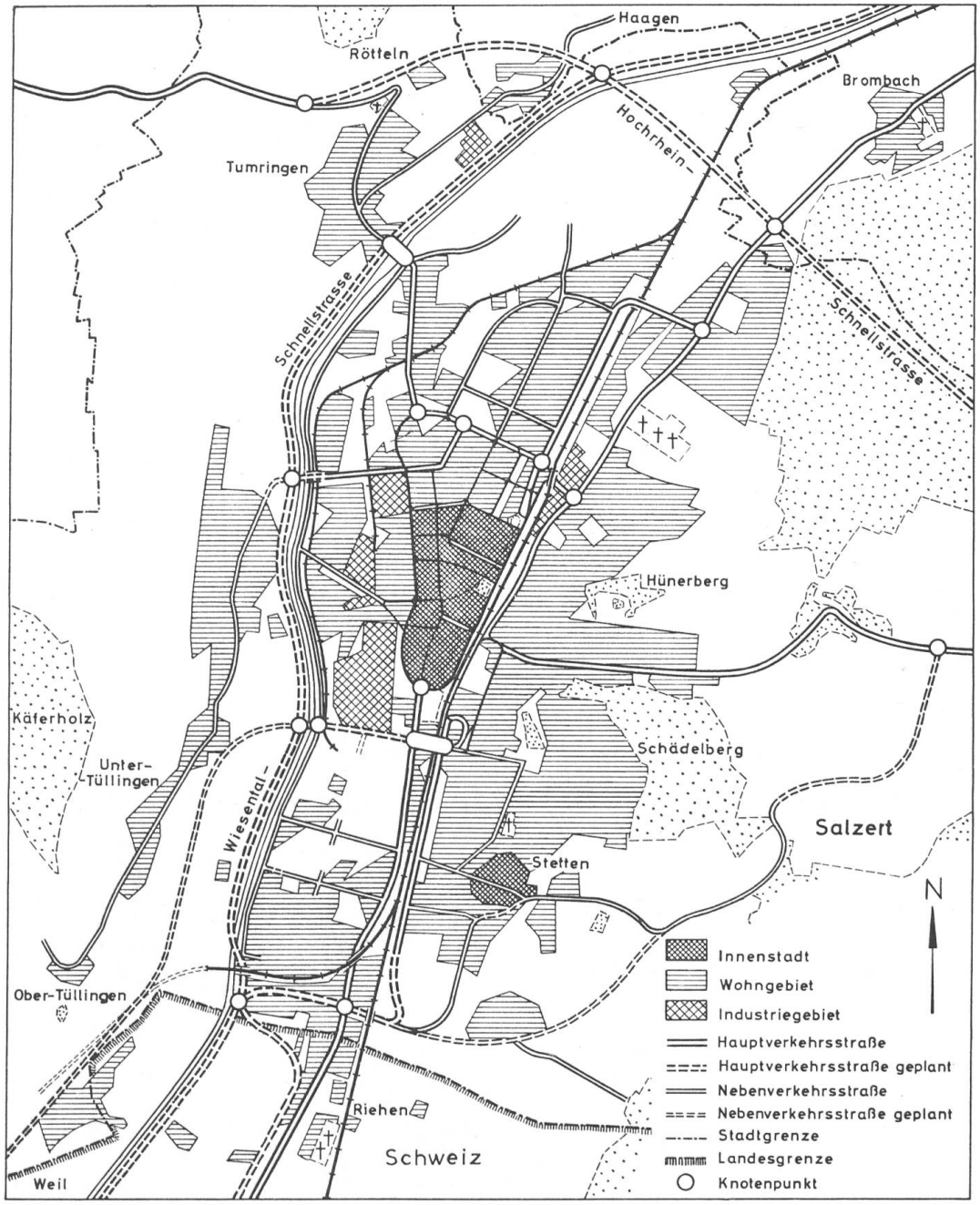

Abb. 4 Künftiges Hauptverkehrsstrassennetz (Planungsfall 2) nach Plan 12 des Gutachtens

3 Verkehrsprognose

Die gleichartige graphische Darstellung des Gesamtverkehrs in Verkehrsanalyse (Abb. 2) und Verkehrsprognose (Abb. 3) gestattet es, einen Vergleich zwischen dem heutigen und dem künftigen Zustand zu ziehen und daraus den Verkehrswert der Planungskonzeption abzulesen.

Wir müssen es uns ersparen, auf Einzelheiten der in das geplante Hauptverkehrsstrassennetz projizierten und umgelegten Verkehrsbelastung einzugehen. Ebenso ist es nicht möglich, die eingehenden Untersuchungen zur Diagnose des Verkehrsnetzes und seiner künftigen technischen Gestaltung auch nur zu streifen, wie auch die mannigfaltigen und interessanten Einzelplanungen aufzuzeigen, da dies den Rahmen unserer Berichterstattung zu sehr sprengen würde.

Es ist ganz offensichtlich (Abb. 3), dass nach Verwirklichung des Generalverkehrsplanes (ohne Fernziel Eisenbahnverlegung) ideale Verkehrsverhältnisse innerhalb des Stadtgebietet geschaffen sind.

Die Verteilung des Verkehrs der Ein- und Ausfallstrassen erfolgt primär äusserst wirkungsvoll im W und N des Stadtgebietes. Ueber günstig zur Innenstadt gelegene Anschlusstellen gelangen die Ziel- und Quellverkehrsströme zum Cityring, der die weitere Feinverteilung des Verkehrs auf die einzelnen Innenstadtstrassen ermöglicht.

Genau so deutlich wird aber auch, dass die gesamte Konzeption des Generalverkehrsplanes steht und fällt mit der von Bund und Land getragenen Planung und Baudurchführung der neuen Schnellverkehrsstrassen (B 316 und B 317), die im modernen Verkehrskreisel das alte Lörracher Verkehrskreuz zu übernehmen haben.

Mit dem vorgeschlagenen Hauptverkehrsstrassennetz wurde für die Stadt Lörrach zunächst die Grundlage aller weiteren Sanierungsabsichten im Bereich der Innenstadt geschaffen, und weitergehend bildet der Generalverkehrsplan das Grundgerippe für Flächennutzungsplan und Bauleitplan der pulsierenden Stadtdynamik.

QUELLEN

1 *Schaechterle, K.-H.* (1963): «Verkehrsuntersuchung über das künftige Hauptverkehrsnetz», durchgeführt im Auftrage der Stadtverwaltung Lörrach. Typoskript, 78 S. Text, 16 Pläne, 26 Anlagen; Ulm/Donau.

2 Oeffentliche Darlegung des Generalverkehrsplanes durch den Gutachter am 19. Mai 1964 in der Stadthalle Lörrach.

3 *Kirchberg, W.* (1961): Lörrach, Geographie einer Grenzstadt. Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 122; Bad Godesberg.

LE PROJET GÉNÉRAL DE CIRCULATION DE LA VILLE DE LÖRRACH

(Résumé)

Le développement particulièrement dynamique de Lörrach, chef-lieu de district badois, a suscité des problèmes de circulation fort complexes, que la mobilité sans cesse accrue de la population vient encore compliquer.

Pour résoudre les problèmes que pose la circulation, l'administration de la ville de Lörrach a chargé le professeur ingénieur Karl-Heinz Schaechterle, d'Ulm, d'établir un projet général de circulation.

Le rapport qui s'y réfère révèle les aspects essentiels de cette question. Une analyse très complète de la circulation fournit les éléments nécessaires à une vaste planification du trafic et nous permet de faire là-dessus des prévisions quant à l'avenir de la circulation.

Conception fondamentale de la planification: libération du centre urbain des concentrations du trafic; déviation en dehors de la ville de l'intense trafic de transit; établissement autour du noyau urbain d'une ceinture d'artères (city ring); création de bonnes communications entre cette ceinture et les futures artères à grand trafic (routes de déviation); construction, aux points de franchissement des voies ferrées, de passages surélevés ou sous-voie de grande capacité pour assurer la liaison entre les différentes parties du territoire urbain que séparent les installations ferroviaires (Wiesentalbahn).

Avec le réseau prévu des routes à grand trafic, la ville de Lörrach dispose des éléments nécessaires à l'établissement d'un plan général de son aménagement futur, auquel devront se conformer aussi les plans d'utilisation du sol et ceux relatifs aux constructions immobilières.