GEMEINDE STEINEN

ISEK / VU Teil I

„Brückenschlag Steinen - Höllstein“

Entwurfsfassung

mit eingearbeiteter Bürgerbeteiligung

Im Auftrag der

Gemeinde Steinen

Lörrach, 10. Februar 2021

Entwurfsfassung

mit eingearbeiteter Bürgerbeteiligung

Verfasser:

Lörracher Stadtbau-GmbH
Schillerstraße 4, 79540 Lörrach
Telefon: 07621/1519-80
mail@stadtbau-loerrach.de
www.stadtbau-loerrach.de

STADTBAU LÖRRACH

Kosten- und
Finanzierungsübersicht:

KE
Menschen
Ideen
Lösungen

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
1	**EINORDNUNG DES PROJEKTS**	**4**
1.1	Gestamtstädtisches Entwicklungskonzept (GEK)	4
1.2	Die Gemeinde Steinen	6
2	**ANLASS UND ZIEL DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN**	**7**
3	**RAHMENBEDINGUNGEN**	**8**
3.1	Lage der Gemeinde im Raum	8
3.2	Überörtliche Planungen	9
3.3	Innerörtliche Planungen	12
3.4	Zusammenfassung	12
4	**VORGABEN FÜR DIE ORTSENTWICKLUNG**	**13**
4.1	Einzelhandelskonzept	13
4.2	Bauleitplanung	14
4.3	Frühere Sanierungsgebiete	17
4.4	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	19
5	**BESTANDSAUFNAHME UND -BEWERTUNG**	**22**
5.1	Bereich 1: Ortsteil Steinen	22
5.2	Bereich 2: Ortsteil Höllstein	38
5.3	Bereich 3: Zwischenraum	51
6	**FAZIT DER BESTANDSANALYSE**	**54**
6.1	Zusammenfassung der städtebaulichen Mängel und Missstände	54
6.2	Vorläufige Abgrenzung des Sanierungsgebiets	55
7	**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN**	**61**
7.1	Städtebauliche Entwicklungsziele und empfohlene Maßnahmen	61
8	**BÜRGERBETEILIGUNG IM RAHMEN DES ISEK**	**67**
8.1	Methodik	67
8.2	Ergebnisse	69
9	**ZUSAMMENFASSUNG ISEK**	**77**
10	**KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT**	**79**
11	**ANHANG**	**80**

1 EINORDNUNG DES PROJEKTS

1.1 Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept (GEK)

Im Rahmen des GEK (gesamtstädtische Entwicklungskonzept) wurden Ziele für die Gesamtgemeinde erarbeitet. Das ISEK (Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept) zeigt durch die vertieften *Vorbereitenden Untersuchungen* konkrete Entwicklungsperspektiven zur Entwicklung der Ortskerne auf. Der Betrachtungsraum des ISEK bezieht sich dabei auf die zentralen Ortskerne Steinen und Höllstein.
Dem ISEK vorangestellt sind die - ebenfalls im GEK untersuchten - großräumlichen Rahmenbedingungen und strukturellen Entwicklungen (*siehe Kapitel 3*).

Im Rahmen des GEK wurden vor allem folgende Themen zur perspektivischen Entwicklung der Gesamtgemeinde als auch für das Umfeld beleuchtet:

- Freiraum und Naturraum
- Demographie
- Wohnen
- Kommunale und soziale Infrastruktur
- Wirtschaft und Gewerbe
- Mobilität und Verkehr
- Energie und Klimaschutz

Dabei sind folgende Ergebnisse aus dem GEK für das ISEK von besonderer Bedeutung:

I Stärkung des Kleinzentrums Steinen

Ein wichtiges Ziel für die Gesamtentwicklung der Gemeinde Steinen liegt in der Sicherung des Kleinzentrums Steinens mit Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben. Wesentlich vorangetrieben wird diese Entwicklung durch die **Gestaltung und Aufwertung der beiden zentralen Ortskerne Steinen und Höllstein**.
Vor allem in Steinen, aber auch in Höllstein finden sich bereits konzentrierte Ausstattungen mit Einzelhandelsgeschäften und privaten sowie öffentlichen Dienstleistern. Daran soll angeknüpft werden.
Diese und weitere Vorhaben innerhalb der Gemeinde aber auch in ihrer Umgebung tragen dazu bei, dass es sinnvoll ist, den Standort weiter zu stärken.[1]

II Umsetzung der Verkehrsprojekte

Eine **grundlegende Voraussetzung** für die Stärkung des Ortskerne als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort ist die Realisierung verschiedener Verkehrsprojekte. Hierzu zählen die **Reduzierung des Verkehrsaufkommens** und die Erhöhung der Verkehrssicherheit im

(1) Angaben aus dem GEK. Quelle: KE - Kommunalentwicklung.

zentralen Versorgungsbereich, d.h vor allem innerhalb der Ortskerne Steinen und Höllstein. Hierzu gehören vor allem Maßnahmen, welche die Umfahrung oder Aufhebung der Zäsuren zwischen den beiden Ortskernen Steinen und Höllstein zum Ziel haben. Dazu zählen u. a. Planungen wie beispielsweise die Ostumfahrung „Ost“ oder die Realisierung einer Brücke über die stark befahrene B 317.
Durch die drängende Situation und der damit verbundenen Notwendigkeit zur Änderung des Verkehrsproblems, auch unter Beachtung des geplanten Zentralklinikums, bestehen gute Chancen Steinens Verkehrskonzept voran zu bringen.[1]

III Verknüpfung der Ortszentren Steinen und Höllstein

Anknüpfend an die Reduktion des Durchgangsverkehrs ergeben sich nun Chancen, die getrennten Ortsteile miteinander zu verknüpfen. Durch eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung können der zentrale Versorgungsbereich in Steinen mit den großflächigen Einzelhandels- und Dienstleitungsbetrieben an der B 317 und dem Ortskern Höllstein verknüpft werden.[1]

IV Städtebauliche Entwicklungsziele und Ausweisung eines Sanierungsgebietes

Mit den vorgeschlagenen Leitzielen seitens der KE für die Entwicklung der Gesamtgemeinde kann das Kleinzentrum Steinen wesentlich aufgewertet werden.

Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei ein ganzheitliches Konzept für die Ortskerne von Steinen und Höllstein zu entwicklen. Hierfür müssen beide Ortsteile als Einzelprojekt in ein städtebauliches Gesamtkonzept eingebettet sein. Öffentliche als auch private Maßnahmen zur Verbesserung der generellen Aufenthaltsqualität sind ebenso wichtig wie eine dringende Aufwertung des Verkehrsraums.
Die Erarbeitung des GEK zeigt in seiner Voranalyse, dass durch die Ausweisung eines Sanierungsgebiets mehrere Ziele erreicht werden können:

- Die Aufwertung der Ortskerne Steine und Höllstein,
- und die Verknüpfung dieser Ortskerne.

Das ISEK nimmt darauf aufbauend Bezug auf das potentielle Sanierungsgebiet „Brückenschlag Steinen Höllstein“ mit der Zielsetzung, diese Verbindung mithilfe konkreter Maßnahmenvorschläge zu erreichen.

Schließlich bleibt zu erwähnen, dass sich die Bürgerbeteligung im Rahmen des ISEK (*siehe Kapitel 8*) ausschließlich auf die in der *Vorbereitenden Untersuchung* relevanten Strukturbereiche Steinen und Höllstein bezog.

(1) Angaben aus dem GEK, erarbeitet durch die KE.

1.2 Die Gemeinde Steinen

Die Gemeinde Steinen liegt zwischen Schopfheim und Lörrach. Im Jahr 2014 erhielt sie im Rahmen eines Wettbewerbs zusammen mit fünf weiteren Orten das Prädikat „Tor zum Naturpark Südschwarzwald“.

Durch die Gebietsreform 1974/1975 wurden die bisher selbstständigen Orte Endenburg, Hägelberg, Höllstein, Hüsingen, Schlächtenhaus, Steinen und Weitenau zur Gesamtgemeinde Steinen zusammengeschlossen. Mit insgesamt 4.685 ha ist sie nun die sechstgrößte Flächengemeinde im Landkreis Lörrach.[2]

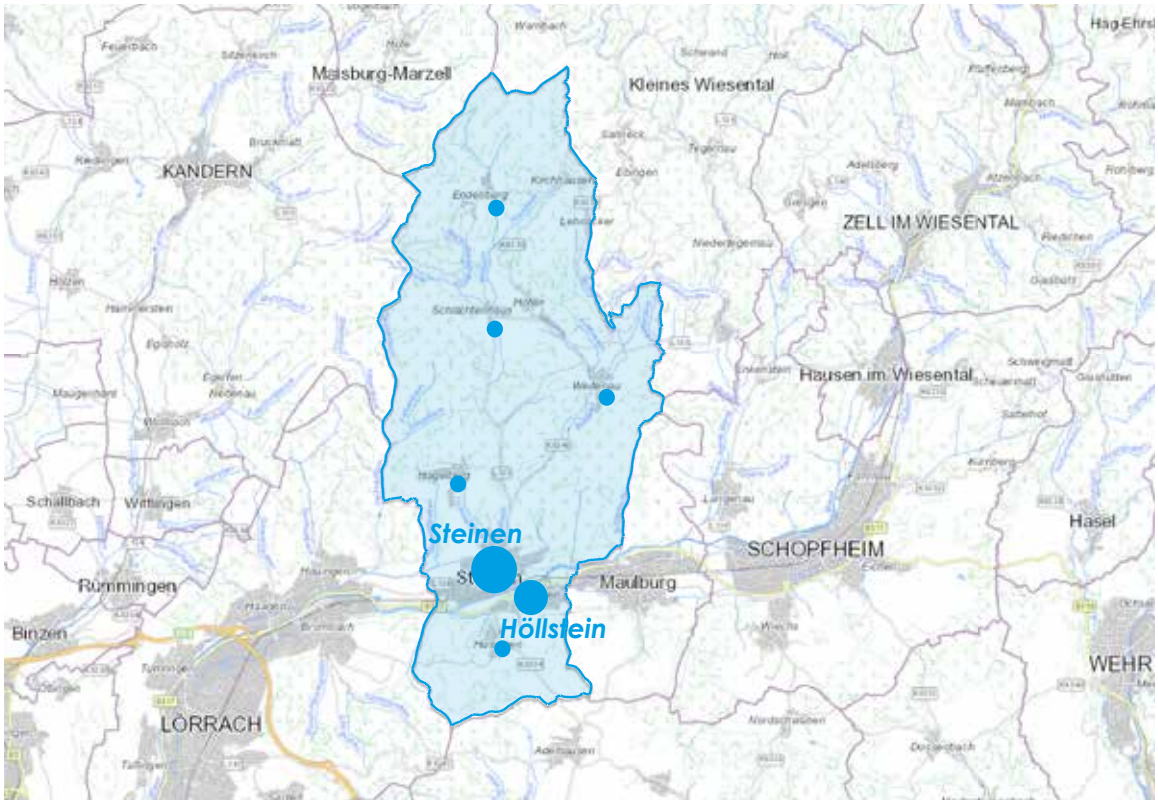


Abb. 1: Die Gemeinde Steinen als großflächige Gemeinde mit ihren zentralen Ortsteilen Steinen und Höllstein.

Steinen und Höllstein sind die zentralen Ortsteile der Gesamtgemeinde. Sie bieten die gewerblichen Arbeitsplätze, wesentliche Infrastruktureinrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen und mittelfristigen Bedarf. Die beiden Ortskerne liegen etwa 500 Meter voneinander entfernt.

Die zweispurige B 317, der Fluss Wiese sowie die Bahnstrecke der Regio-S-Bahn von Basel bzw. Weil am Rhein nach Zell durchschneiden den Raum und trennen die beiden Ortskerne Steinen und Höllstein voneinander. Der Kernort Steinen sowie die Ortsteile Endenburg, Hägelberg, Schlächtenhaus und Weitenau liegen nördlich, Höllstein und Hüsingen südlich dieser Zäsur.

(2) Angaben der Gemeinde Steinen. Quelle: www.steinen.de. Stand 20.08.2020.

Die B 317 ist die Hauptverkehrsachse des Wiesentals und führt von Lörrach kommend zwischen den Ortsteilen Steinen und Höllstein Richtung Feldberg und weiter nach Villingen-Schwenningen und zur A 81.
Die Einwohnerzahl Steinens ist in den vergangenen Jahren konstant geblieben. In der Gesamtgemeinde leben 10.445 Einwohner (Stand 2020). Im Kernort Steinen sind aktuell 5.514 Personen und in Höllstein 1.986 Personen gemeldet (Stand 2020).[3]

30.06.2019	10.031 Einwohner
30.06.2018	10.096 Einwohner
30.06.2017	10.092 Einwohner
30.06.2016	10.010 Einwohner

Übersicht: Entwicklung der Einwohnerzahlen über die letzten Jahre. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

2 ANLASS UND ZIEL DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN

Die beiden zentralen Ortsteile der Gemeinde sind bis heute sowohl räumlich als auch funktional getrennt. Die Barrieren der B 317, der Bahn und dem Fluss Wiese konnten bislang städtebaulich nicht überwunden werden. Damit die Ortskerne mit ihrer eigenen Funktion und Identität für das alltägliche Leben voneinander profitieren können, müssen sie aufgewertet und städtebaulich verbunden werden. Der Fortschritt mehrerer überörtlichen und örtlichen Planungen und Projekte legen nun Handlungsbedarf innerhalb der beiden Ortslagen nahe.

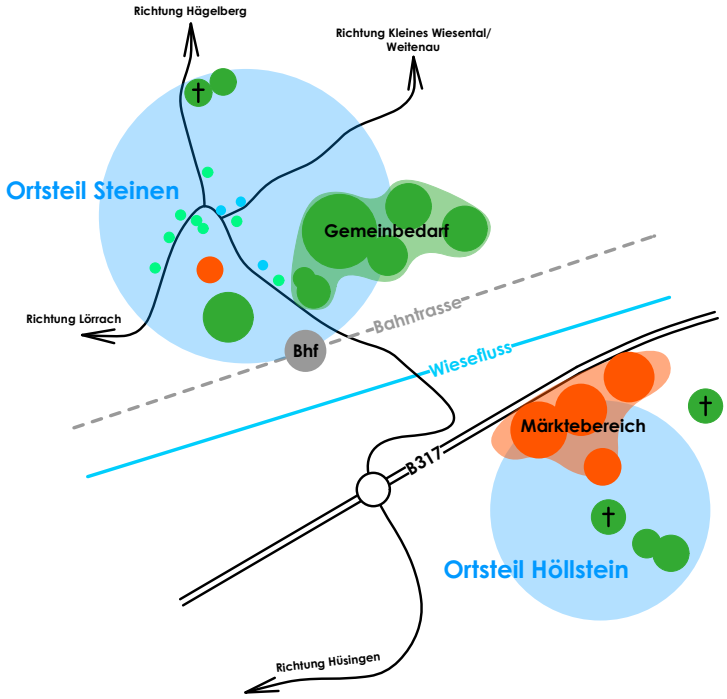


Abb. 2: Zäsuren zwischen den Kernorten Steinen und Höllstein und die Verteilung der Kernfunktionen: Gleich drei harte Zäsuren verhindern, dass die beiden Ortslagen zu einer städtebaulichen Einheit zusammenwachsen und wechselseitig Synergien nutzen können.Quelle: Stadtbau Lörrach.

(3) Angaben der Gemeinde Steinen.

3 RAHMENBEDINGUNGEN

3.1 Lage der Gemeinde im Raum

Die Gemeinde liegt im 1999 gegründeten Naturpark Südschwarzwald. Die Gemarkung Steinens grenzt direkt an das kleine, mittlere und obere Wiesental. Im Regionalplan Hochrhein-Bodensee sind die zentralen Ortsteile Steinen und Höllstein als gemeinsames Kleinzentrum ausgewiesen und somit Bestandteil der regionalen Entwicklungsachse zwischen den gemeinsamen Oberzentren Lörrach – Weil am Rhein und dem Unterzentrum Schopfheim.

Die Gemeinde ist ebenfalls Bestandteil des äußeren Korridors des Programms „Agglomeration Basel", dessen Aufgabe die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im trinationalen Raum um Basel ist.

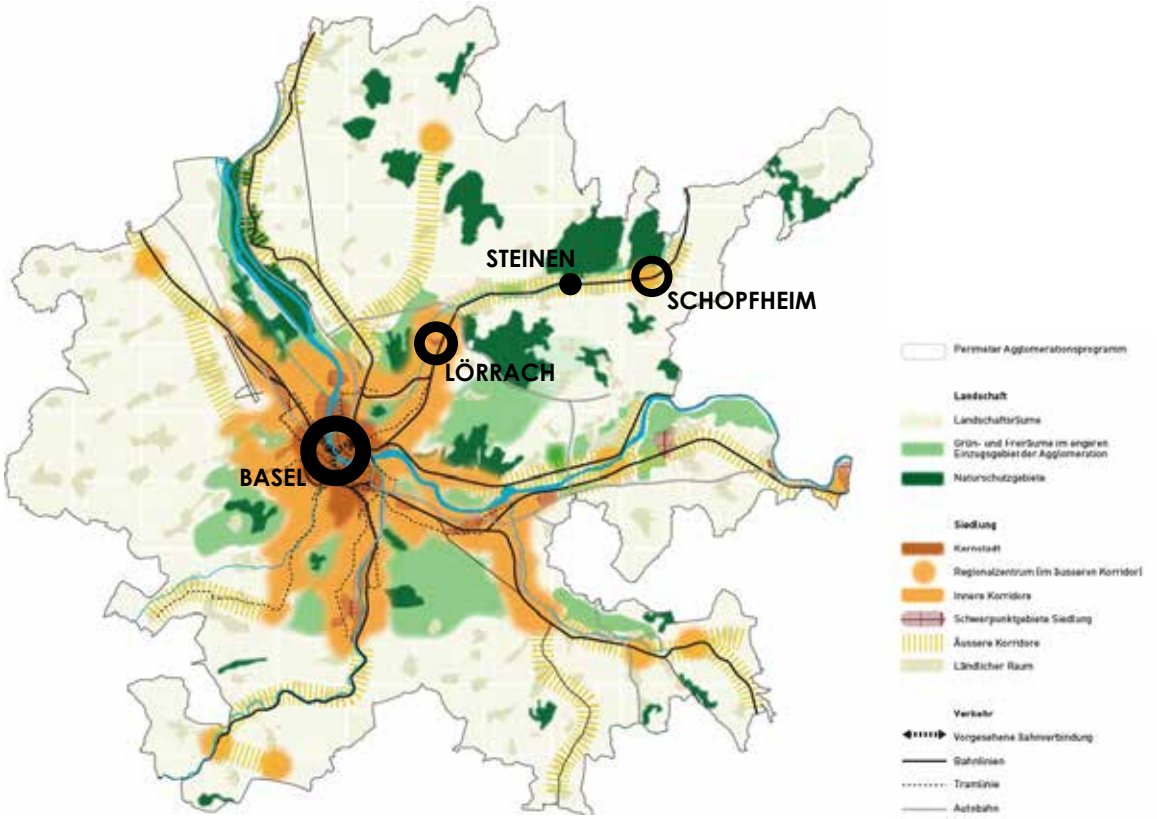


Abb. 3: Programm Agglo Basel, Zukunftsbild für 2030. Steinen als Bestandteil des äußeren Korridors ist durch die S-Bahn direkt mit Lörrach und Basel verbunden. Der Gemeinde kommt eine wichtige Funktion in der Region zu.

Durch den öffentlichen Nahverkehr ist der Ortsteil Steinen mit den Regio-S-Bahn Linien S5 und S6 direkt an Basel, Weil am Rhein und Zell im Wiesental angebunden.

Ebenso ist er Schnitt- bzw. Ausgangspunkt der Landesstraßen nach Kandern (L 135), nach Lörrach (L 138) und in das kleine Wiesental (L 135A).

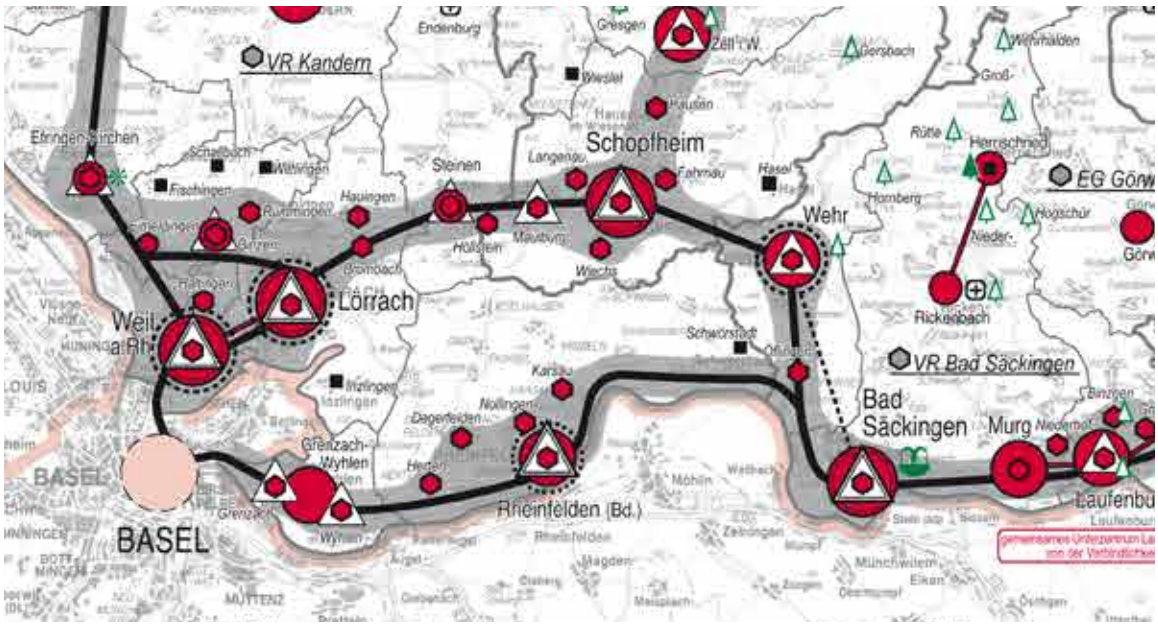


Abb. 4: Steinen als ausgewiesenes Kleinzentrum mit dem Schwerpunkt auf Industrie und Gewerbe innerhalb der Entwicklungsachse. Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen. 1997.

3.2 Überörtliche Planungen

Zentralklinikum

Zwischen dem Lörracher Stadtteil Hauingen und Steinen, der B 317 und der L 138 entwickelt sich der Neubau für das Zentralklinikum des Landkreises Lörrach. Im Rahmen des Bauprojekts wurde ein Streckenabschnitt der L 138 angrenzend an das Gewerbegebiet Entenbad bereits verlegt. Das neue Zentralklinikum wird nur etwa 2,3 km vom Ortskern Steinen entfernt sein. Mit der Inbetriebnahme der Einrichtung ist eine weitere Zunahme des Verkehrs, verursacht durch Bedienstete, Besucher und Rettungsfahrzeuge, in der Ortslage Steinens zu erwarten.

Aufgrund der räumlichen Nähe bietet sich Steinen für Mitarbeiter des Klinikums allerdings auch als attraktiver Wohnstandort an. Der zu erwartende Einwohnerzuwachs ist im Gegensatz durchaus als Chance für die Ortsentwicklung zu werten.

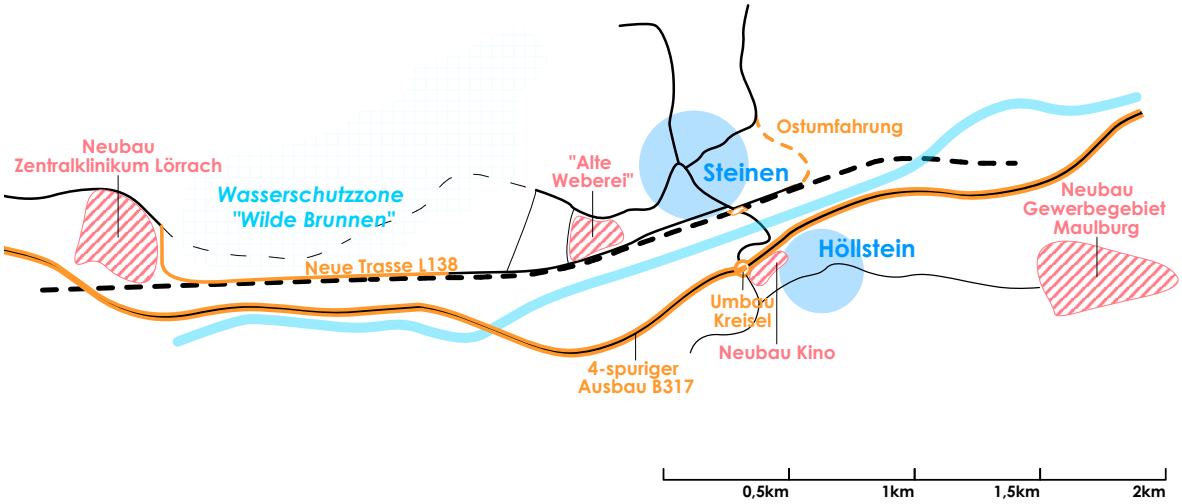


Abb. 5: Zahlreiche laufende Planungen im Umfeld verdeutlichen den Entwicklungsdruck im Umfeld Steinens. Mit Hilfe des Sanierungsgebiets „Brückschlag Steinen Höllstein" sollen frühzeitig Spielräume eröffnet und Fehlentwicklungen unterbunden werden.

Verkehrsplanungen

Mehrere Planungen der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg und des Landkreises Lörrach zur Neuordnung des überörtlichen Verkehrs tangieren das auszuweisende Sanierungsgebiet.

Verlegung L 138

Eine Planung hat die Verlegung der L 138 aus dem Wasserschutzgebiet „Wilde Brunnen" zum Ziel. Die neue Trasse soll dabei entlang der Bahnlinie der Regio–S-Bahn verlaufen und in Steinen in die Bahnhofstraße münden. Dadurch würde der Ortskern Steinen erheblich vom Durchgangsverkehr von und nach Lörrach entlastet werden. Die Maßnahme befindet sich bereits in Umsetzung und soll bereits im Jahr 2022 fertiggestellt sein.

Brücke zwischen B 317 und L 138

Im Zuge der Verlegung ist ferner eine neue Brücke von der Wiesenstraße zum Eichmattweg auf Höhe des Verteilzentrums eines Paketdienstes geplant. Durch die Querspange zwischen L 138 und B 317 würde der Ortkern selbst in erheblichem Umfang vom Gewerbeverkehr entlastet. Laut Regierungspräsidium Freiburg befindet sich das Vorhaben derzeit in der Entwurfsplanung. Noch in diesem Jahr soll die Planfeststellung beantragt werden.

Ortsumfahrung „Ost"

In Verbindung mit den beiden vorstehend beschriebenen Maßnahmen soll auch die L 135 aus dem Ortskern verlegt werden. Die geplante Ostumfahrung wird den zentralen Bereich zusätzlich vom Verkehr aus Richtung Kandern entlasten.

Bahnübergang

Ein weiteres Projekt mit erheblichen Auswirkungen auf die künftige Ortsentwicklung ist die geplante Beseitigung des Bahnübergangs am Bahnhof Steinen. Einerseits entfallen damit oft zähe Staus aufgrund langer Schrankenschließzeiten. Andererseits hat die als Ersatz zu schaffende Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer je nach Ausprägung weitreichende Folgen für die angestrebte Verbindung der beiden zentralörtlichen Hälften. Unterführung oder Brückenschlag ist hier die Frage.

Umbau des Kreisverkehrs

Die Verkehrsbelastung der B 317 beträgt rund 16.000 Kfz / 24 h mit einem LKW-Anteil von 4,2 % (664 LKW / 24 h). Um in Anbetracht dessen eine halbwegs funktionierende Querung zwischen Steinen und Höllstein zu ermöglichen, wurde ein Kreisverkehr gebaut, der allerdings nur mäßige Abhilfe schafft. Insbesondere während der Pendlerstoßzeiten ist der Kreisel häufig überlastet. Es kommt zu erheblichen Rückstaus. Der nun geplante Umbau sieht deshalb einen vierstreifigen Ausbau vor.

Die Fahrspuren für den Durchgangsverkehr sollen tiefer gelegt und unter dem Kreisel mit seinen Ästen nach Steinen und Höllstein hindurchgeführt werden. Mit der geplanten Verteilung der Verkehrsströme wird auch eine Minimierung des Lärmpegels erwartet.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation, vor allem auch im Ortskern Steinen, sollen trotz der erforderlichen Planfeststellungsverfahren bereits mittelfristig umgesetzt werden. Die Realisierung ist für die Entwicklung des Ortskerns von hoher Bedeutung. Die Änderung der Verkehrssituation bildet das Fundament, um weitere Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Ortskerne sowohl im öffentlichen, als auch im privaten Bereich umsetzen zu können.

Radwegeplanung

Die Gemeinde Steinen ist durch ihre räumliche Lage außerdem Knotenpunkt im regionalen Radwegenetz. Der Radweg durchs Wiesental soll zum Radschnellweg ausgebaut werden und mit einer Länge von 17,6 Kilometern lückenlos zwischen Schopfheim und Lörrach verlaufen. In Steinen münden die Wegachsen vom Kleinen Wiesental und vom Dinkelberg in den künftigen Radschnellweg ein.
Der Ende 2019 gestellte Förderantrag für den Radschnellweg wurde zwischenzeitlich von Bund und Land in vollem Umfang bewilligt. Die Planungen sollen bis 2024 abgeschlossen sein. Der Radschnellweg unterstützt die Förderung der nachhaltigen Mobilität für die ganze Region – wovon auch die Gemeinde Steinen profitieren wird.

Regio – S - Bahn

Die S-Bahn erfreut sich schon heute so großer Beliebtheit, dass die Züge zu Stoßzeiten überlastet sind. Im Bereich des neuen Zentralklinikums wird ein weiterer Haltepunkt entstehen. Um den erwarteten Zuwachs an Fahrgästen aufnehmen zu können, soll der Takt für die S 6 auf 15 Minuten verkürzt werden. Diese Verdichtung der Fahrzeiten erfordert allerdings auf einigen weiteren Abschnitten den zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie. An den Kosten für die geplanten Maßnahmen beteiligen sich neben dem Landkreis Lörrach auch die Städte entlang der „Garten- und Wiesentalbahn“ – S 5 und S 6. Aufgrund der Bedeutung für die gesamte Agglomeration stellen ferner die Schweiz und das Land Baden-Württemberg dafür Fördermittel bereit. Die angestrebte engmaschigere Taktung zwischen Basel und Lörrach wird als eines von insgesamt drei grenzüberschreitenden Projekten im Ausbauschritt 2035 des Schweizer „strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur“ aufgenommen.

3.3 Innerörtliche Planungen

Großkino

In Höllstein ist der Bau eines Großkinos mit knapp 900 Plätzen in sechs Sälen geplant (siehe Abb. 5). Das Projekt setzt vor allem auf Besucher aus dem Umland, insbesondere auch aus der Schweizer Nachbarschaft. Für den Kino-Neubau gibt es bereits eine erste Projektskizze des Büros Hansske Architekten. Sie integriert zusätzlich einen Indoor-Kinderkletterpark in das Kinogebäude. Aufgrund der zentralen Lage und dem zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die geplanten Sanierungsmaßnahmen im Auge zu behalten.

Wohnbebauung

Auf Seiten des Ortsteils Steinen wird auf dem Gelände einer ehemaligen Weberei ein ausgedehntes Baugebiet entwickelt. Dabei werden zwischen Bahnhofstraße und Lörracher Straße zentrumsnaher Wohnraum und gewerbliche Anlagen geschaffen. Das attraktive Angebot zieht auch zahlreiche auswärtige Bauinteressenten neu in die Gemeinde Steinen.

3.4 Zusammenfassung

Insgesamt stellen die vorherigen überörtlichen und innerörtlichen Planungen grundlegende Weichen für die Entwicklung der beiden Ortskerne Steinen und Höllstein. Es ist also dringend an der Zeit, selbstbewusst rahmensetzende städtebauliche Handlungsfelder zu definieren, bzw. die geplanten und erwartbaren Veränderungen in die eigene Ortsentwicklungsplanung zu integrieren.

4 VORGABEN FÜR DIE ORTSENTWICKLUNG

4.1 Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept der Gemeinde Steinen wurde 2019 fortgeschrieben. Die Verkaufsflächen sind in beiden Ortsteilen mit 3.600 bzw. 3.700 m² nahezu gleich gross. Deutliche Unteschiede bestehen aber bei den Sortimenten und der Größenordnung der Betriebe. Während in Höllstein auf einer ehemaligen Gewerbebrache längs der B 317 mehrere Discounter mit Angeboten des täglichen Bedarfs (vor allem Nahrungsmittel und Drogerieartikel) ihren Platz gefunden haben, haben sich in Steinen kleinere Geschäfte mit Waren des mittelfristigen Bedarfs angesiedelt; die kleinteilige Betriebsstruktur innerhalb des Ortskerns ist deutlich ablesbar (vgl. S.71, Anhang I).
Dementsprechend nennt das Einzelhandelsgutachten die Erhaltung und Stärkung der Versorgungsfunktion des Ortskerns mit seinem Mix aus Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangeboten als wesentliches Ziel.
Als wichtigste Voraussetzung dafür nennt das Gutachten explizit die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern. Als flankierende Maßnahmen werden die Bewahrung historisch gewachsener Strukturen, die Sanierung identitätsstiftender Gebäude, hohe Gestaltungsqualität bei Neubauten und die Aufwertung des öffentlichen Raums empfohlen.

Als weiterer zentraler Baustein einer künftigen Entwicklung rät das Gutachten, die fußläufige Erschließung zu verbessern. Kurze, attraktive (Fuß-) Wege werden als wichtige Voraussetzung für einen lebendigen und frequentierten Ortskern genannt. Dabei sollen auch weniger mobile Bevölkerungsgruppen - *Stichwort Barrierefreiheit* - miteinbezogen werden. Das ist auch im Hinblick auf die über den Ort hinaus bekannte Seniorenresidenz „Mühlehof“ ein wichtiger Hinweis.

Das Einzelhandelsgutachten spricht sich aber auch ganz klar dafür aus, die Unterschiedlichkeit zwischen beiden Ortskernen im Sinne einer gleichwertigen, „arbeitsteiligen“ Entwicklung zu wahren. Zur Wahrung der ortstypischen Identität werden auch hier die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des historischen Ortskerns als zielführend erkannt. Gerade vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Handels sind qualitätvolle Flanier- und Verweilbereiche ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor.
Damit sich die beiden Ortslagen wechselseitig befruchten und Synergieeffekte abschöpfen können, rät das Einzelhandelsgutachten dringend, zwischen Steinen und Höllstein eine attraktive Rad- und Fußwegeverbindung herzustellen. Sie ermöglicht nicht nur Koppelungseinkäufe, sie erleichtert auch die wechselseitige Nutzung der Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen.[4]

(4) Gutachten als Grundlage zur Fortschreibung des EInzelhandelskonzepts der Gemeinde Steinen von Dr. Donato Acocella Stadt und Regionalentwicklung vom 24.06.2019.

4.2 Bauleitplanung

4.2.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Der FNP bildet die Aufgabenverteilung zwischen den beiden Hälften des Kernzentrums deutlich ab. Der **Ortsteil Steinen** stellt vorwiegend die Flächen für den Gemeindebedarf bereit. Diese beinhalten das großflächige Schulzentrum, Kindertagesstätten und das Rathaus. Der **Ortsteil Höllstein** bietet neben Gewerbeflächen vor allem Platz für großflächige Einkaufsmärkte mit einem über beide Ortskerne hinausreichenden Einzugsbereich. Gemeinbedarfsflächen sind im Höllsteiner Ortskern nur in untergeordnetem Maß vorhanden. Die Unterschiedlichkeit der beiden Ortskerne stellt das grundlegende Potential für eine gemeinsame Entwicklung dar. Die unterschiedlichen Angebote sind als Ergänzungen für den jeweiligen gegenüberliegenden Ortsteil zu verstehen.

4.2.2 Rechtskräftige Bebauungspläne

Für Teile des Untersuchungsgebiets gibt es rechtskräftige B-Pläne, aus denen sich aber keine Hinweise für die weitere Ortsentwicklung ableiten lassen. Dazu zählen:

- Eisenbahnstraße-Gewerbekanal, rechtswirksam seit 1995, 1. Änderung
- Kanderner-/Lörracher-/Neumattstraße, rechtswirksam seit 1989
- Lörracher-/Eisenbahnstraße, rechtswirksam seit 1990
- Seniorenresidenz Mühlehof, rechtswirksam seit 2008

In Gegensatz dazu formuliert die

- Gestaltungssatzung für den Ortskern Steinen, rechtswirksam seit 1985,

Zielsetzungen, die auch für die hier vorliegende Untersuchung Gültigkeit haben.

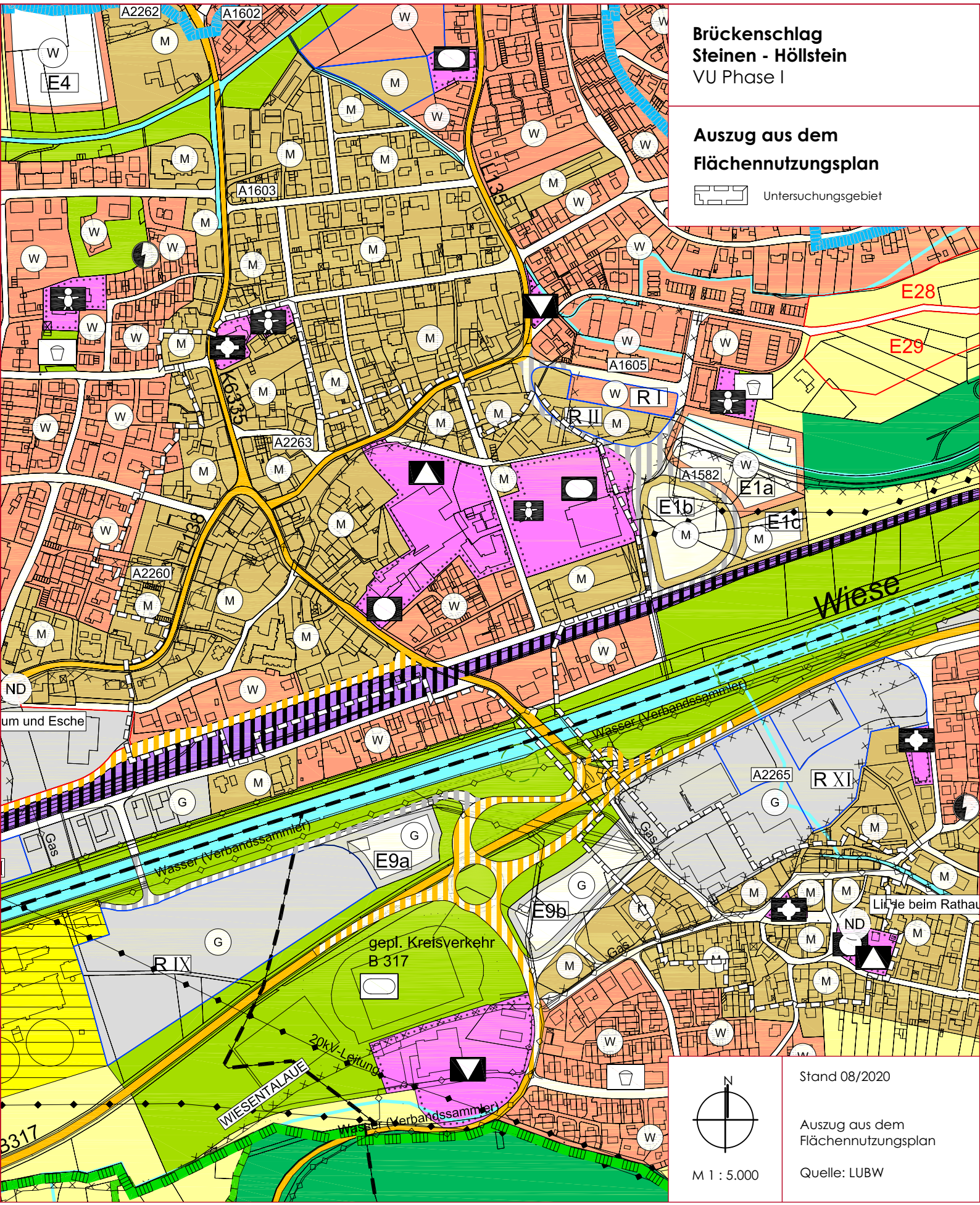
Für beide Ortskerne besteht ferner eine Stellplatzsatzung von 1996. Diese setzt fest, dass für Wohnungen über 50 m^2 eine Anzahl von 1,5 Stellplätzen und für Wohnungen über 80 m^2 zwei Stellplätze zur Verfügung stehen müssen. Die Stellplatzsatzung entspricht dem autogerechten Zeitgeist und sollte im weiteren Verlauf geprüft werden, um mögliche Änderungen im Mobilitätsverhalten abzubilden und zu fördern.

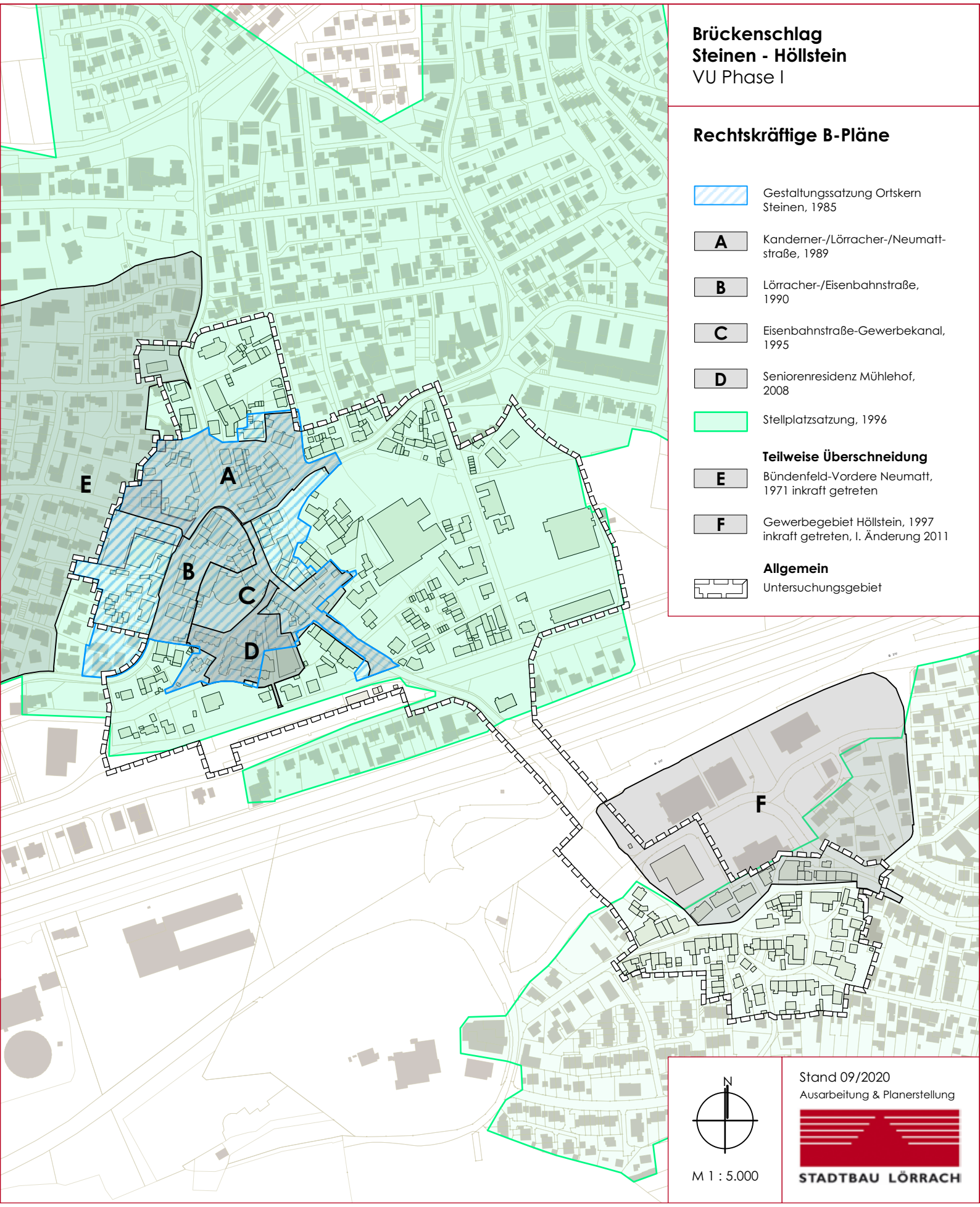
In Randbereichen wird das Untersuchungsgebiet von weiteren B-Plänen tangiert. Diese sind:

- Bündenfeld-Vordere Neumatt, rechtswirksam seit 1971, 4. Änderung 2019
- Gewerbegebiet Höllstein, rechtswirksam seit 1997, 1. Änderung im Dezember 2011

Der 2018 in Kraft getretene Bebauungsplan „Alte Weberei“ grenzt lediglich an das Untersuchungsgebiet im Ortsteil Steinen an.[5]

(5) Die rechtskräftigen Bebauungspläne sind dem Geoportal Lörrach entnommen.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Auszug aus dem
Flächennutzungsplan
Untersuchungsgebiet
A2262
A1602
E4
A1603
K6335
L135
A1605
R I
R II
E28
E29
A2263
A1582
E1a
E1b
E1c
L1138
A2260
Wiese
ND
um und Esche
Wasser (Verbandssammler)
A2265
R XI
Gas
E9a
E9b
gepl. Kreisverkehr
B 317
R IX
20kV-Leitung
WIESENTALAUE
Wasser (Verbandssammler)
B317
Lörrach beim Rathau
N
M 1 : 5.000
Stand 08/2020
Auszug aus dem
Flächennutzungsplan
Quelle: LUBW



Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Rechtskräftige B-Pläne

Gestaltungssatzung Ortskern Steinen, 1985

A — Kanderner-/Lörracher-/Neumattstraße, 1989

B — Lörracher-/Eisenbahnstraße, 1990

C — Eisenbahnstraße-Gewerbekanal, 1995

D — Seniorenresidenz Mühlehof, 2008

Stellplatzsatzung, 1996

Teilweise Überschneidung

E — Bündenfeld-Vordere Neumatt, 1971 inkraft getreten

F — Gewerbegebiet Höllstein, 1997 inkraft getreten, I. Änderung 2011

Allgemein

Untersuchungsgebiet

Stand 09/2020
Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH

4.3 Frühere Sanierungsgebiete

Die Gemeinde Steinen war bereits früher mit drei Projektgebieten im Städtebauförderungsprogramm des Landes (LSP) vertreten. Im Folgenden werden diese Gebiete kurz dargestellt.

4.3.1 Sanierungsgebiet Ortskern Steinen

Das Sanierungsgebiet des Ortskerns Steinen wurde in den 1984ern festgelegt. Die städtebauliche Sanierung hatte zum Ziel, einen attraktiven Ortskern zu schaffen, der zum Verweilen und Einkaufen einlädt. Geplante Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsgebiets waren unter anderem die Reduktion des Durchgangsverkehrs und eine Förderung des Fußgängerverkehrs.

Einige Gebäude entlang der Eisenbahnstraße konnten im Rahmen des Sanierungsprogramms instandgesetzt werden. Die Verkehrsproblematik indes hat sich im Vergleich zu damals stark verschlechtert. Die Verkehrsmengen vor 30 Jahren waren weitaus geringer und sind mit den heutigen Herausforderungen nicht mehr vergleichbar.

Aufgrund fehlender Mitwirkungsbereitschaft und Uneinigkeiten seitens der privaten Eigentümer konnten die Planungen für den Ortskern in Teilen realisiert werden.

4.3.2 Sanierungsgebiet Köchlinstraße

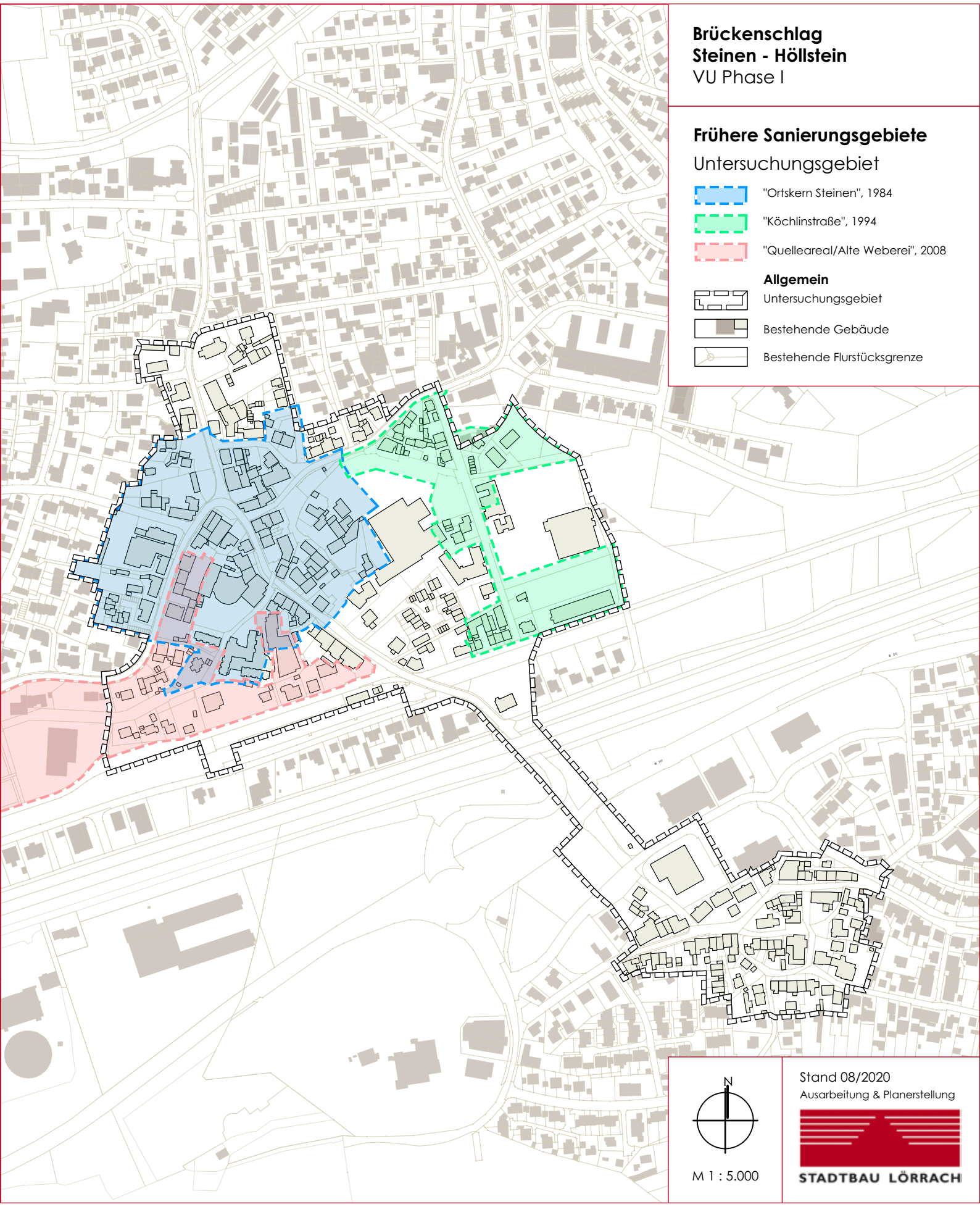
Das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet Köchlinstraße liegt östlich des Ortszentrums. Das Gebiet wurde im Jahr 1994 mit einem Förderrahmen von 2,87 Mio. DM unterstützt.

Zu den im Förderzeitraum bis 2001 umgesetzten Maßnahmen gehörte der Abbruch des ehemaligen „Gesindehauses“. An dieser Stelle befindet sich heute ein Kindergarten.

Der ehemalige Gewerbekanal wurde ebenfalls entfernt. Der Straßenbelag der Köchlinstraße wurde erneuert und bietet heute eine zeitgemäße Erschließung der Bildungseinrichtungen und der Sporthalle.

4.3.3 Quelle-Areal/Bahnhofstraße

2008 wurde die Sanierung des ehemaligen Quelle-Areals/Bahnhofstraße ins LSP aufgenommen. Das Projekt erwies sich allerdings als rentierlich, weshalb die geförderten Maßnahmen im Jahr 2017 vorzeitig schlussabgerechnet wurden. Die bis dato erteilte Finanzhilfe von 1,65 Mio. Euro wurde zurückgezahlt.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Frühere Sanierungsgebiete
Untersuchungsgebiet
"Ortskern Steinen", 1984
"Köchlinstraße", 1994
"Quelleareal/Alte Weberei", 2008
Allgemein
Untersuchungsgebiet
Bestehende Gebäude
Bestehende Flurstücksgrenze
N
M 1 : 5.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

4.4 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Für die Bestandsaufnahme wurde das Untersuchungsgebiet zunächst großzügig abgesteckt. Das Gebiet umfasst insgesamt eine Fläche von rund 20 ha. Es lässt sich grob in drei Bereiche einteilen:

Im **Ortskern von Steinen** wurde der Untersuchungsbereich über den Geschäftskern hinaus ausgedehnt. Insbesondere im Norden finden sich denkmalgeschützte Gebäude, die erhebliche substantielle Mängel aufweisen. Das vorläufige Untersuchungsgebiet überschneidet Teilbereiche der unter Ziffer 4.3 genannten früheren Sanierungsgebiete. Die damals empfohlenen Maßnahmen konnten nur in Teilen umgesetzt werden. Die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren sogar deutlich verschlechtert, sodass weiterhin dringender Handlungsbedarf besteht.

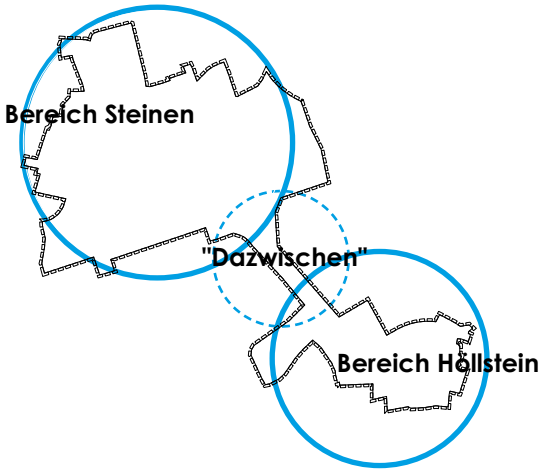


Abb. 6: Die drei charakteristischen Bereiche der Bestandsaufnahme umfassen den Ortskern Steinen, Höllstein und den Raum „Dazwischen".

In **Höllstein** wurde der Umgriff um den historischen Ortskern gewählt. Substantielle und funktionale Mängel sind hier offensichtlich. Gleichzeitig bietet dieser Bereich das größte Potential für eine städtebauliche Aufwertung. Dieser Bereich könnte nach erfolgreicher Ortskernsanierung zur „guten Stube" von Höllstein werden. Neben dem Ortskern werden im Rahmen der VU auf Höllsteiner Gemarkung auch ein Teil des Märktebereichs, sowie der Weg nach Steinen mit betrachtet. Der Märktebereich erscheint abgeschnitten vom Dorf. Durch bauliche Maßnahmen könnte dies korrigiert werden. Am nördlichen Ende liegt ein freies Grundstück, auf dem der in Kapitel 3.3 erwähnte Kinokomplex errichtet werden soll. Um dessen Verträglichkeit mit den Zielen der Sanierung sicherzustellen, wurde diese Fläche ebenfalls ins Untersuchungsgebiet aufgenommen.

Der **Zwischenraum** zwischen den beiden Ortsteilen ist gekennzeichnet durch mehrere harte Zäsuren, die Interaktionen zwischen den Ortsteilen in den vergangenen 50 Jahren verhinderten. Die derzeit laufenden Planungen zum Ausbau der Bundesstraße 317 sowie zum Bau eines Radschnellweges würden diese Trennwirkung weiter zementieren. Ein wesentliches Ziel des Sanierungsgebiets „Brückenschlag Steinen-Höllstein" ist dementsprechend die Überwindung dieser Zäsuren. Nur dann haben beide Teilorte die Chance, Synergieeffekte, die sich aus ihren Teilfunktionen ergeben, abzuschöpfen und zusammen zu wachsen. In Anbetracht der aktuellen Verkehrsplanungen muss die Gemeinde Steinen für ihre Kernorte aktiv Entwicklungsperspektiven aufzeigen – will sie nicht eines Tages mit „Restflächen" des Straßen- und Wegebaus zurechtkommen müssen.

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Untersuchungsgebiet
Allgemein
Untersuchungsgebiet
Bestehende Gebäude
Bestehende Flurstücksgrenze
N
M 1 : 5.000
Stand 09/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

Abb. 7: Bereich Steinen: Die Ortsdurchfahrt in Steinen mit den denkmalgeschützten Gebäuden ist auch das Zentrum Steinens.

Abb. 8: Bereich Höllstein: Der Lindenplatz neben dem Rathaus und Feuerwehrhaus liegen derzeit geführt im Dornrösschenschlaf.

Abb. 9: Der „Zwischenraum": Die Wiesebrücke bildet das einzigste Verbindungsglied zwischen Steinen und Höllstein. Hier treffen LKWs, PKWs, Radfahrer und Fußgänger auf engstem Raum aufeinander.

5 BESTANDSAUFNAHME UND -BEWERTUNG

5.1 Bereich 1: Ortsteil Steinen

5.1.1 Erste Eindrücke

Zunächst ist die gekrümmte Straßenführung im Ortskern auffällig. Hier treffen die Lörracher-, Eisenbahn- und Kanderner Straße aufeinander. Die Kanderner Straße führt als L 135 in Richtung Kleines Wiesental. Die Lörracher- und Eisenbahnstraße sind als L 138 die Verbindung von Lörrach. Das sogenannte „scharfe Eck" – oder auch „Schwanenhals" genannt – ist das Relikt einer ehemals mittelalterlichen Wegeführung.

Die innerörtlichen Funktionen orientieren sich stark entlang dieser Hauptstraßen. Es gibt eine ganze Reihe an kleineren Einzelhandelsgeschäften, verschiedene Dienstleistungsangebote sowie Gastronomiebetriebe. Der im Zuge einer früheren Sanierungsmaßnahme gestaltete Cornimont-Platz ist gut frequentiert. Alle anderen öffentlichen und halböffentlichen Räume haben erhebliche Gestaltungsmängel oder sind als Verweilbereiche erst gar nicht erkennbar. Auch dies hängt nicht zuletzt mit der Verkehrssituation zusammen.

Abb. 10: Das „scharfe Eck" ist der Knotenpunkt zwischen dem Verkehr aus Lörrach, Hägelberg und Weitenau und gleichzeitig Teil des Ortszentrums

Abb. 11: Enge Durchfahrten von Schwertransportern zwischen dem Marktplatz und dem Gasthaus zum Löwen sind ein tägliches Bild im Ortskern von Steinen.

Der Ortskern Steinens leidet unter einem sehr hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Engstellen im öffentlichen Straßenraum machen den Ort für Fußgänger und Radfahrer unattraktiv, stellenweise sogar gefährlich. Bedingt durch den motorisierten Verkehr sind einige Bereiche derzeit nicht nutzbar. Der Bahnhof Steinen liegt südlich des Ortskern. Er ist gekennzeichnet durch ein sanierungsbedürftiges Empfangsgebäude und das bahnhofsübliche defizitäre Umfeld. Das Empfangsgebäude weist keinen Bezug zum naheliegenden Geschäftsbereich auf.

5.1.2 Verkehrssituation

Der Ortskern von Steinen wird stark vom Verkehr geprägt. Das Verkehrsaufkommen ist mit 10120 KfZ / Tag relativ hoch. Auffällig ist der neben PKWs und Motorrädern signifikante Anteil an Schwerverkehr, da u.a. Langholztransporte aus dem Kleinen Wiesental über die L 135 durch Steinen fahren. Ohne eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs ist die städtebaulich schwierige Situation im Ortskern nicht zu lösen.

Erschwerend kommt noch die extreme Lärmbelastung hinzu. Die Umgebungslärmkartierung 2017 ergab für die Eisenbahnstraße durchgehend Werte zwischen 70 und 75 dB (A) tagsüber und bis zu 65 dB (A) nachts. Mit dem Verkehrslärm sind die Anwohner auch einem erheblichen Gesundheitsrisiko ausgesetzt: Bereits ab einem Schallpegel von 65 dB(A) tagsüber steigt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bekanntermaßen signifikant an.

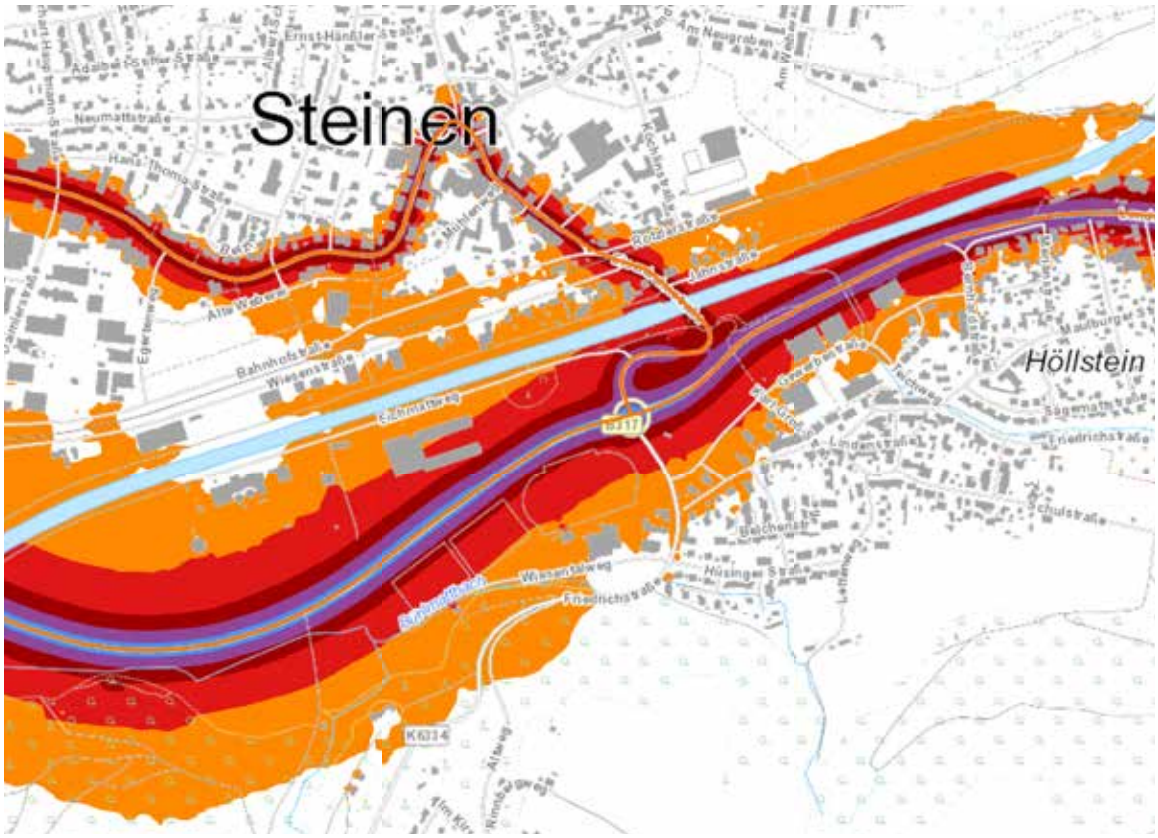


Abb. 12: Umgebungslärmkartierung nach LUBW. Innerhalb des Ortskerns verursachen die Landstraßen einen von Lärm geprägten Ortskern.

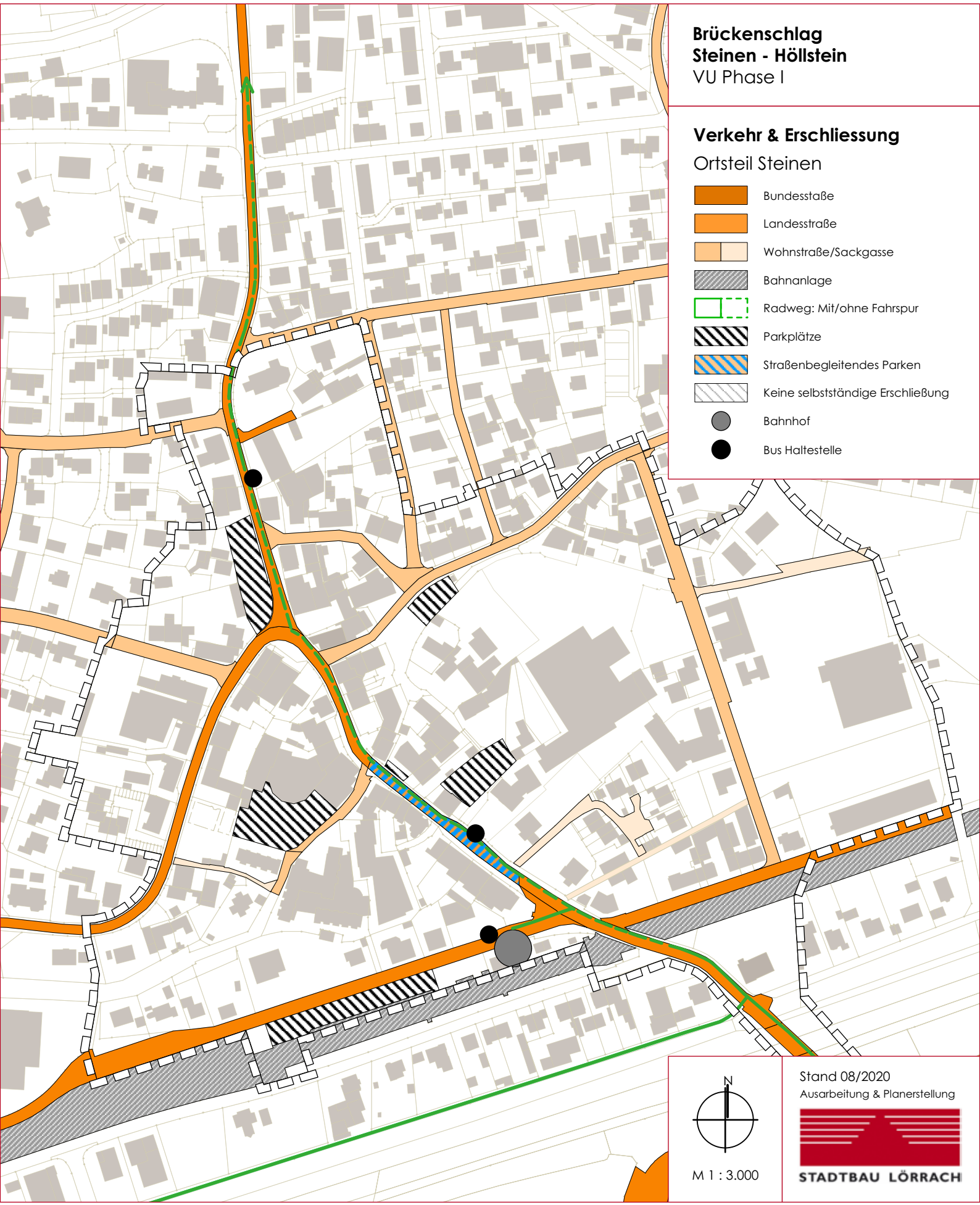
Parkende Fahrzeuge prägen das Erscheinungsbild der Eisenbahnstraße. Unmittelbar am scharfen Eck findet sich ein öffentlicher Parkplatz. Seine Lage ist aus städtebaulicher Sicht nicht optimal und stört die Funktion des Ortskerns. Entlang des Bahnhofs werden auf beiden Seiten der Gleise ebenfalls öffentliche Parkflächen angeboten, die vor allem durch Pendler aus den entfernteren Ortsteilen genutzt werden.

Der Bahnhof Steinen ist Haltestelle der S-Bahn-Linien S5 und S6 in Richtung Basel SBB, Weil am Rhein und Zell im Wiesental. Die Taktung der S-Bahn ist derzeit für nachhaltige Mobilität zu gering, ein Ausbau auf einen 15-Minuten-Takt wird mittelfristig angestrebt. Eine kreuzungsfreie Verbindung der Bahnsteige fehlt. Der Bahnhof selbst und sein näheres Umfeld haben kaum Aufenthaltsqualität.

Innerhalb des Untersuchungsraums „Ortskern Steinen“ gibt es insgesamt vier Bushaltestellen. Die Haltestellen Bahnhof Steinen und Rathaus sind überdacht. An der Kirchstraße und der Haltestelle Schule fehlt ein Wetterschutz. Es verkehrt ein Bus in Richtung Grenzach-Wyhlen, mit Halt am Bahnhof und in Höllstein. Daneben verkehrt noch ein weiterer Bus in nördlicher Richtung nach Endenburg. Zwischen den beiden Ortsteilen Steinen und Höllstein gibt es aber nur wenige Verbindungen am Tag.

Abb. 13: Die einzige Überquerung der Gleise befindet sich auf der Höhe des Bahnhofs. Ein zügiger Gleiswechsel ist für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem aber für die S-Bahn-Nutzer, umständlich.

Abb. 14: Die Busverbindung nach Endenburg verbindet die nördlichen Ortsteile mit dem Kernort Steinen.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Verkehr & Erschliessung
Ortsteil Steinen
Bundesstaße
Landesstraße
Wohnstraße/Sackgasse
Bahnanlage
Radweg: Mit/ohne Fahrspur
Parkplätze
Straßenbegleitendes Parken
Keine selbstständige Erschließung
Bahnhof
Bus Haltestelle
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.1.3 Denkmalschutz und ortsbildprägende Elemente

Insgesamt stehen im Teil-Untersuchungsraum Steinen 30 Gebäude unter Denkmalschutz. Dazu zählen sowohl öffentliche Gebäude als auch Privathäuser. Einige Gebäude von geschichtlicher Bedeutung finden sich entlang der Eisenbahnstraße und der Lörracher Straße, weitere im Umfeld der denkmalgeschützten Petruskirche.

Das Elternhaus der Malerin und Dichterin Meret Oppenheim ist eines davon und prägt durch seine Lage den südlichen Ortseingang. Die Steinfassade ist erheblich sanierungsbedürftig. Daneben fehlt es für nicht ortskundige an der Aufklärung über die Bedeutung dieses Gebäudes.

Unmittelbar daneben befinden sich das Rathaus und die Volkshochschule/Bibliothek, die beide ebenfalls unter Denkmalschutz stehen. Beim Rathaus sind von außen keine größeren Mängel erkennbar. Im Innern offenbaren sich aber erhebliche funktionale und substantielle Defizite.

Ein besonders ortsprägendes Ensemble stellt das Konglomerat aus drei typischen Sandsteingebäuden gegenüber dem Cornimont-Platz dar: das Vogtshaus, das Gebäude der Sparkasse und das der Volksbank wurden bereits früher mit Fördergeldern saniert.

Abb. 15: Das Meret-Oppenheim Elternhaus ist ortsprägend, strahlt jedoch nicht im selben Glanz wie die ehemalige Dichterin. Als präsentes Gebäude nahe des Bahnhofs benötigt es dringend eine Auffrischung.

Abb. 16: Ein einprägsames Bild vom Ortskern Steinen bildet das Ensemble der bereits sanierten Gebäude entlang der Eisenbahnstraße (L 138).

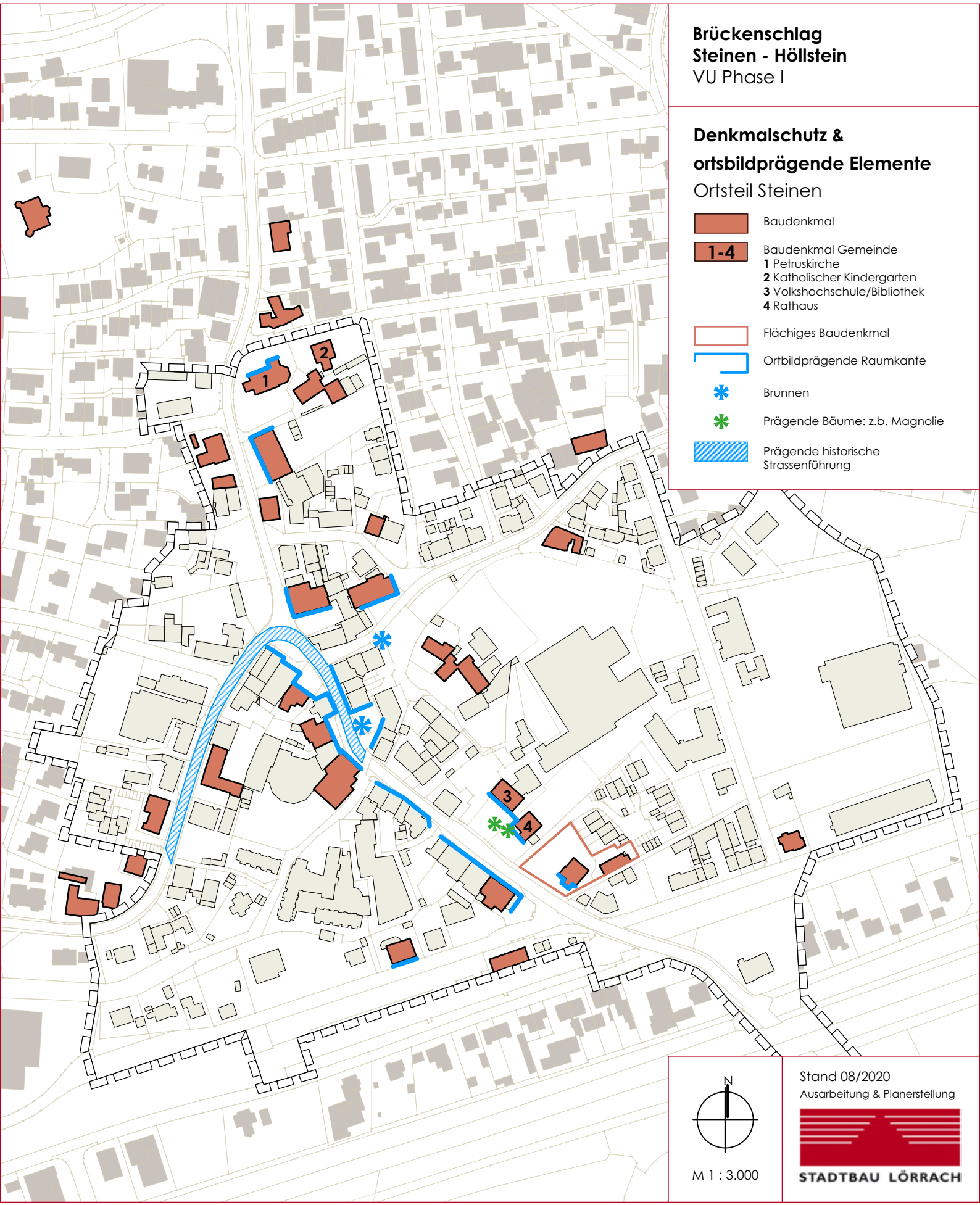
Das Gebäudeensemble am „scharfen Eck“, die Gaststätte „Zum Ochsen“, die Petruskirche, sowie einige weitere ortsbildprägende Privathäuser weisen Sanierungsbedarf auf. Insbesondere die Fassadenschäden sind kaum zu übersehen.

Der Vollständigkeit halber ist noch der identitätsstiftende Brunnen aus Buntsandstein am Cornimont-Platz zu nennen. Der Brunnen auf dem ortsbildprägenden Platz kommt derzeit im dichten Verkehrsfluss leider kaum zur Geltung.
Die hohe Verkehrsbelastung und die damit einhergehenden Immissionen hält insbesondere Privateigentümer davon ab, derzeit in die Instandsetzung ihrer denkmalgeschützten und / oder ortsbildprägenden Immobilien zu investieren.

Abb. 17: Die Petruskirche als markanter nördlicher Eingang in den Ortskern wirkt durch die sanierungsbedürftige Fassade wenig einladend.

Abb. 18: Der Brunnen auf dem Cornimont-Platz liegt unmittelbar an der stark befahrenen Eisenbahnstraße (L 138).

Abb. 19: Das Gasthaus Ochsen am scharfen Eck, links der Parkplatz.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Denkmalschutz &
ortsbildprägende Elemente
Ortsteil Steinen
Baudenkmal
1-4
Baudenkmal Gemeinde
1 Petruskirche
2 Katholischer Kindergarten
3 Volkshochschule/Bibliothek
4 Rathaus
Flächiges Baudenkmal
Ortbildprägende Raumkante
Brunnen
Prägende Bäume: z.b. Magnolie
Prägende historische
Strassenführung
1
2
3
4
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.1.4 Nutzungsdefizite

Die geschäftlich genutzten Bereiche liegen größtenteils entlang der zentralen Straßen im Ort, also der Eisenbahnstraße, Lörracher Straße sowie Kanderner Straße. Die Nutzungen in den Gebäuden sind geschossweise gegliedert: in den Erdgeschosszonen findet sich ein erstaunlich geschlossener Geschäftsbesatz, darüber sind meist Wohnnutzungen oder es sind Büronutzungen und Praxen untergebracht.

Abgesehen von einem Edeka-Markt sind in Steinen meist Läden mit kleiner Verkaufsfläche angesiedelt. Das Angebot orientiert sich eher am mittelfristigen Bedarf. Die üblichen Discounter finden sich in Höllstein.

Trotz der belastenden Verkehrssituation gibt es im Untersuchungsgebiet abgesehen von den öffentlichen Plätzen und Räumen keine augenfälligen Nutzungsdefizite.

Abb. 20: Innerhalb der Erdgeschosszonen machen sich Trading-Down-Effekte bemerkbar. Am scharfen Eck wird entlang der Kanderner Straße auch das grundlegende Problem der Enge und der unattraktiven Erdgeschosszonen deutlich.

Abb. 21: Geschäftsnutzungen sind vorhanden, die Vorzonen könnten ansprechender gestaltet sein.

Rathaus

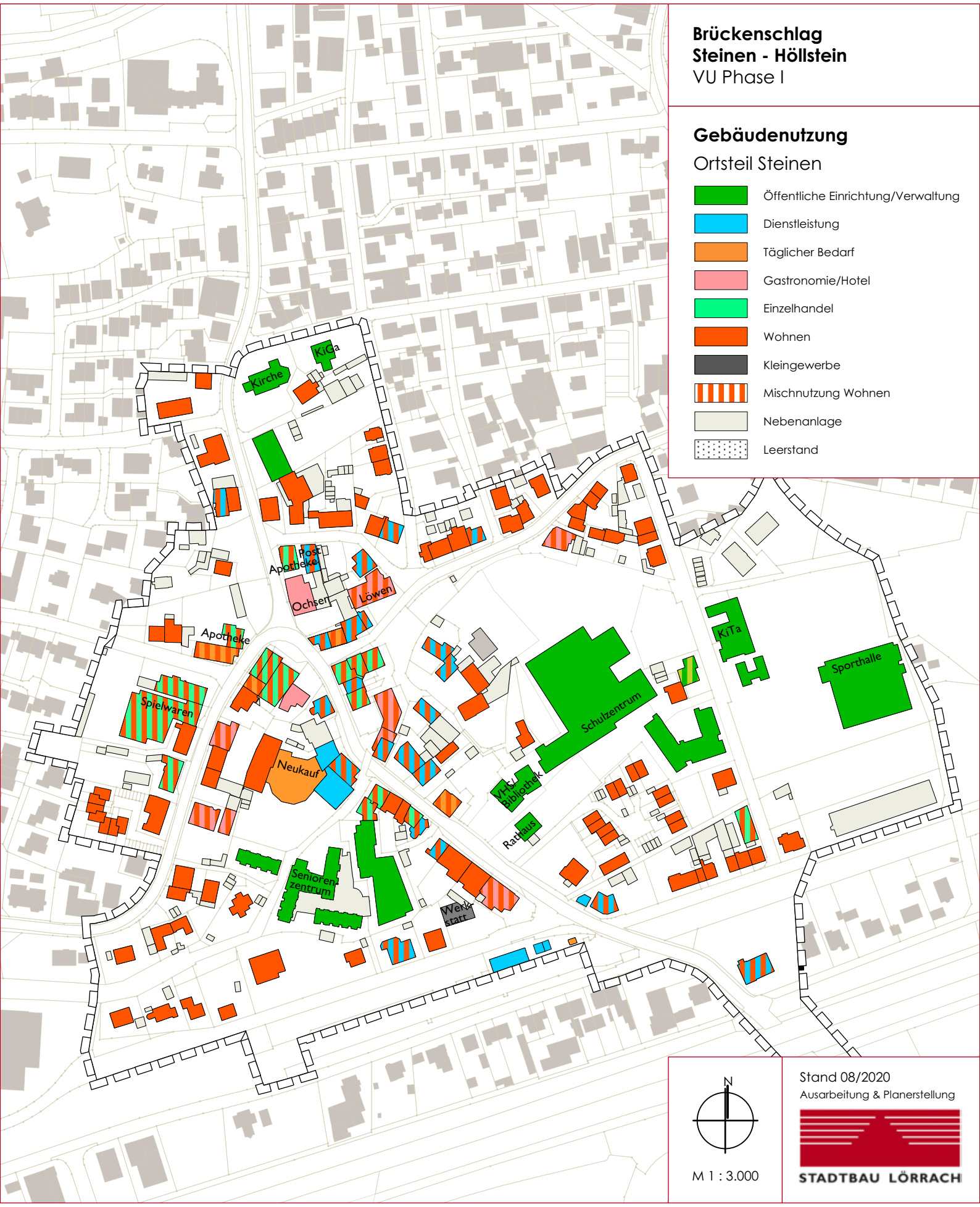
Als Sonderfall ist das historische Rathaus zu betrachten. Substantielle und funktionale Mängel erschweren die Arbeit für Angestellte und Bürger gleichermaßen. Die Verwaltung ist derzeit auf drei Standorte in Steinen (allgemeine Verwaltung) und Höllstein (Bauamt) verteilt. Keines der Gebäude ist barrierefrei zugänglich. In allen drei Häusern herrscht chronischer Platzmangel. Im Rathaus Steinen kommt hinzu, dass die Büroinfrastruktur seit vielen Jahren nicht mehr mit den Anforderungen an eine öffentliche Verwaltung mitwachsen konnte. Eine bauliche Ergänzung ist unbedingt erforderlich. Im Gespräch ist ein Neubau, unter dessen Dach alle Teile der öffentlichen Verwaltung zusammengefasst und ein zeitgemäßer Service für die Bürger angeboten werden kann.

Ob Erweiterung oder Neubau: aus städtebaulichen Gründen sollte das Rathaus in jedem Fall im Ortskern verbleiben. Als zentrale Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger belebt es den Ort und bringt Frequenz für die umliegenden Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleister.

Abb. 22: Das Rathaus und die Volkshochschule/Bibliothek bilden gleichsam ein Tor zum Schulcampus. Im Rathaus geht es sehr beengt zu. Beide Gebäude weisen deutlichen Sanierungsbedarf auf.

Schule und Kindergarten

Hinter dem Rathaus schließt sich ein Infrastruktur-Schwerpunkt mit Bildungseinrichtungen, Sporthalle und Kindergarten an. Der Schulcampus hat im Hinblick auf die Umbrüche im Bildungssystem (Ganztagesbetreuung, u.a.) mittelfristig sicher einen größeren Platzbedarf, funktioniert aus städtebaulicher Sicht aber im Grundsatz.
Überlegungen, die den Schulcampus querenden Köchlinstraße anstelle der geplanten Ostumfahrung für den Durchgangsverkehr zu öffnen, würde allerdings zu erheblichen Nutzungs- und Zielkonflikten führen. Auch aus sonstigen städtebaulichen Gründen ist die Köchlinstraße keinesfalls eine Alternative zu einer Umgehungsstraße.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Gebäudenutzung
Ortsteil Steinen
Öffentliche Einrichtung/Verwaltung
Dienstleistung
Täglicher Bedarf
Gastronomie/Hotel
Einzelhandel
Wohnen
Kleingewerbe
Mischnutzung Wohnen
Nebenanlage
Leerstand
KiGa
Kirche
Post
Apotheke
Ochsen
Löwen
Apotheke
Spielwaren
Neukauf
Schulzentrum
KiTa
Sporthalle
VHS
Bibliothek
Rathaus
Senioren-
zentrum
Werk-
statt
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.1.5. Plätze und Freibereiche

Derzeit gibt es im Ortskern Steinen drei öffentliche Plätze: der Platz am Gasthaus Ochsen, der Marktplatz sowie der Cornimont-Platz. Letzterer ist der prägnanteste Freiraum, an dem sich ein Café sowie eine Eisdiele befinden. Darüber hinaus sind noch weitere Ansätze platzähnlicher Strukturen erkennbar, diese können im heutigen Zustand aber keinerlei Aufenthaltsqualität bieten. Die Aufwertung der Plätze zu öffentlichen Freiräumen – samt Verlagerung des Durchgangsverkehrs als Voraussetzung dafür - wird bereits im Märktekonzept angemahnt.

Vor allem der Cornimont-Platz ist durch den Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt. Die damit verbundene Luft- und Lärmbelastung lässt aber auch an anderer Stelle keine Aufenthaltsqualität entstehen. Gestaltungsdefizite und fehlendes Grün schränken den Gebrauchswert zusätzlich ein.

Die einzige öffentliche Grünfläche findet sich vor dem Rathaus und der Volkshochschule/ Bibliothek. Der kleine Park hat eher einen introvertierten Charakter und trägt damit kaum zur Belebung der Ortsmitte bei.

Abb. 23: Der Rathausplatz bietet wenig Aufenthaltsqualitäten und wirkt introvertiert.

Abb. 24: Der Cornimont-Platz im alltäglichen, hohen Verkehrsaufkommen. Es fehlt an Schatten spendenden Grünstukturen.

Abb. 25: Der Marktplatz wirkt an Tagen ohne die lokalen Marktstände unbelebt.

Seine Gestaltung ist insgesamt nicht mehr zeitgemäß. Sie wird auch öffentlichen Funktion des Rathauses und dessen Bedeutung für die Gemeinde in keiner Weise gerecht.
Im Umfeld vom Cornimont- und Marktplatz gibt es kleinere Fußwege. Sie sind erhaltenswert und sollten gestalterisch aufgewertet werden.
Der Markplatz verdient seinen Namen. Der kleine Wochenmarkt, der hier regelmäßig stattfindet, wird positiv angenommen. Abgesehen von dieser temporären Nutzung ist der Platz wenig attraktiv. Auch der angrenzende, ungestaltete Privatparkplatz des Gasthauses zum Löwen trägt nicht gerade zur Verbesserung der Situation bei.
Die Erdgeschossnutzungen sind fast ausschließlich zu den Hauptverkehrstrassen hin orientiert. Sie laden eigentlich zum Flanieren ein. Doch auch dem setzt die Verkehrsbelastung enge Grenzen. Fußgänger fühlen sich gefährdet. Ein besonderer Mangel sind in dem Zusammenhang fehlende sichere Querungsmöglichkeiten.

Auf das defizitäre Bahnhofsumfeld wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen. Der Freisitz des Gasthauses könnte hier einen wichtigen Beitrag zur Wahrnehmbarkeit der Straßenecke beitragen.

Abb. 26: Das Umfeld ist gestalterisch wenig ansprechend. Die umliegenden Gebäude könnten eien deutlichen Beitrag zur Aufwertung des Gebiets beitragen.

5.1.6. Gebäudezustand

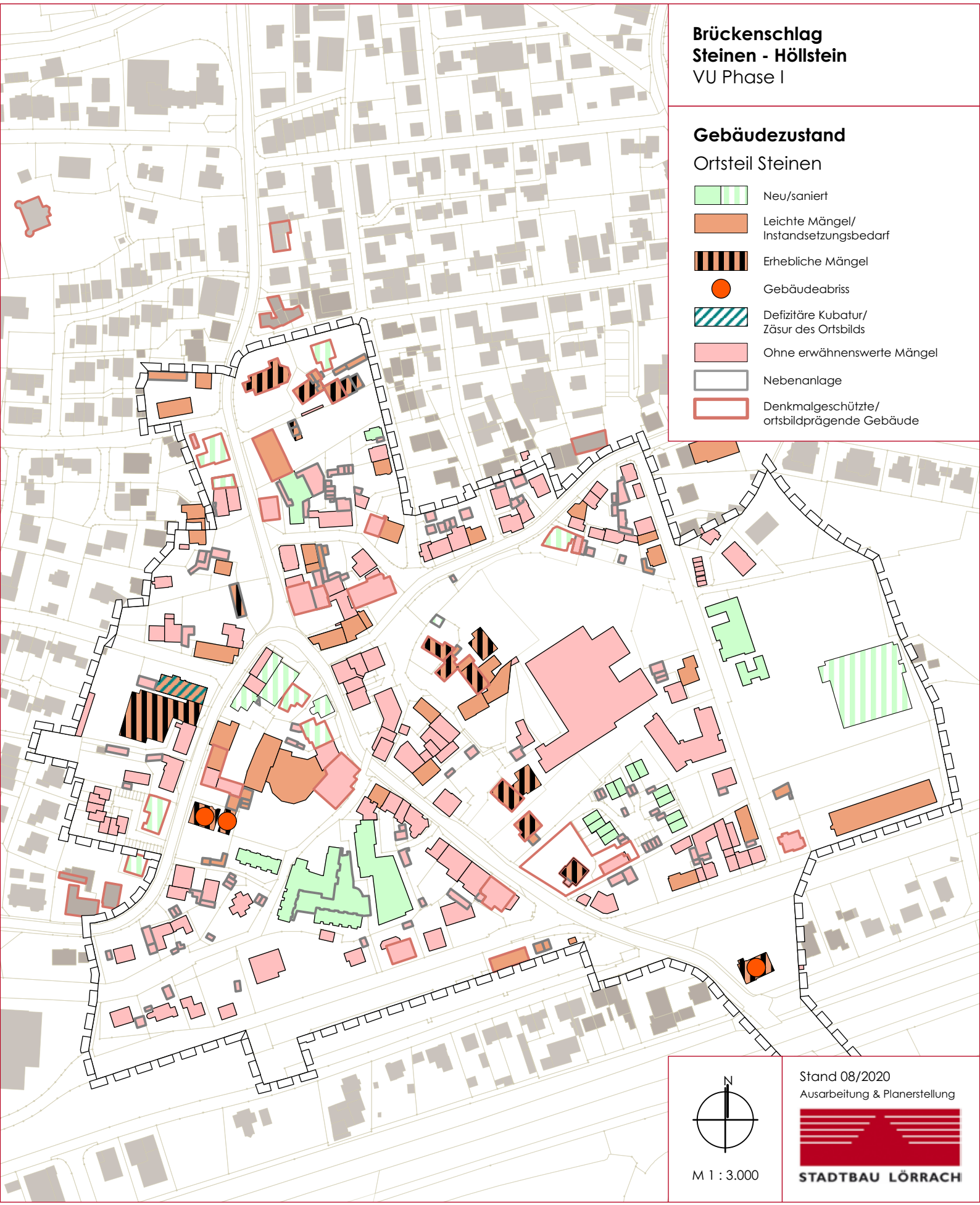
Der Zustand der Gebäude variiert über den ganzen Untersuchungsbereich. Sowohl öffentliche als auch private Gebäude zeigen leichte bis erhebliche Mängel. Ferner beeinträchtigen nicht angepasste Kubaturen das Ortsbild. Der defizitäre Eindruck wird durch schadhafte Fassaden und Einfriedungen vieler Vorgärten noch verstärkt.

Erheblich sanierungsbedürftige Gebäude konzentrieren sich im Norden des Untersuchungsraums mit der Petruskirche, dem Gemeindehaus und einem dazwischenliegenden denkmalgeschützten Wohnhaus samt Scheune. Stark sanierungsbedürftig ist außerdem das bereits erwähnte Elternhaus von Meret Oppenheim.

Abb. 27: Hinter dem Marktplatz liegen einige Gebäude mit Aufwertungspotential.

Abb. 28: Hinter der Kirche sind erheblichen Misstände an den Fassaden erkennbar. Der Bereich um die Petruskirche hat Potential, ist jedoch sanierungsbedürftig.

Abb. 29: Das Straßenbild ist geprägt durch eine heterogene Ansammlung unterschiedlicher Kubaturen. Das Eckgebäude passt nicht ins Ortsbild. Einige Gebäude weisen Sanierungsbedarf auf.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Gebäudezustand
Ortsteil Steinen
Neu/saniert
Leichte Mängel/
Instandsetzungsbedarf
Erhebliche Mängel
Gebäudeabriss
Defizitäre Kubatur/
Zäsur des Ortsbilds
Ohne erwähnenswerte Mängel
Nebenanlage
Denkmalgeschützte/
ortsbildprägende Gebäude
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.1.7 Städtebauliche Körnung und Ortsbild

Steinen verfügt überwiegend über eine eher kleinteilige Gebäudestruktur. Einige größere Gebäude versuchen sich durch Versprünge und bauliche Elemente zu integrieren, was teilweise sogar gelingt. Größere Strukturen wie das Altenheim und das Schulzentrum sind von der Straßen aus nicht direkt wahrnehmbar.

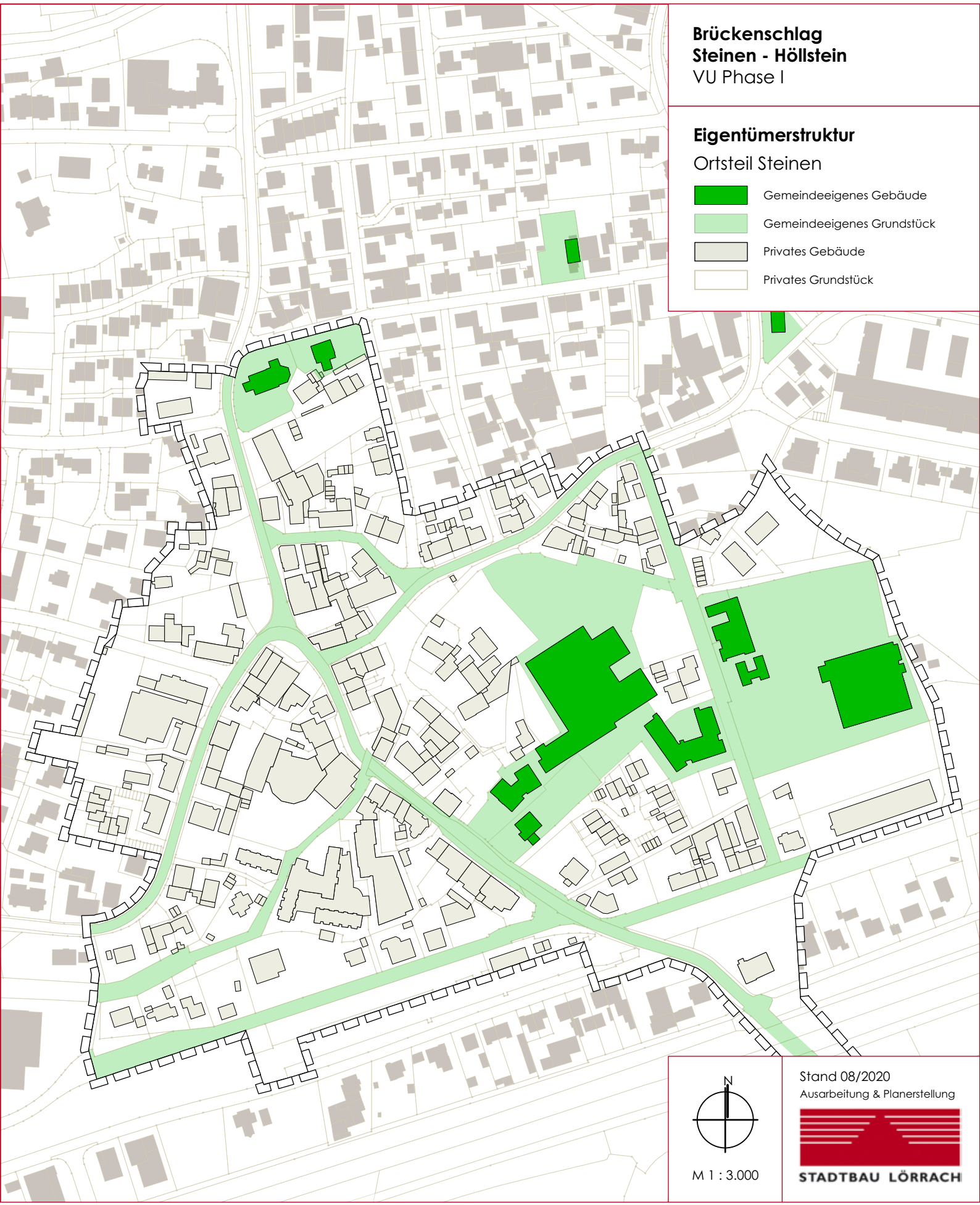
Im Ortsbild machen sich allerdings stellenweise fehlende Raumkanten negativ bemerkbar. Dies betrifft etwa die Einmündung Kirchstraße in die Lörracher Straße, wo der Parkplatz eine großflächige Lücke entstehen lässt, und einen Teilbereich der Kanderner Straße.
Das Ortsbild ist in seiner Erscheinung uneinheitlich. In einigen Bereiche ist dieses sehr gepflegt – etwa im Bereich des Cornimont-Platzes. Doch in den Randzonen sind deutliche Mängel erkennbar, so etwa im Umfeld des Rathauses und entlang der Kanderner Straße.

Abb. 30: Einmündung in die Kirchstraße am „scharfen Eck".

Abb. 31: Die Kanderner Straße könnte baulich an beiden Seiten gefasst werden.

5.1.8 Eigentumsverhältnisse

Abgesehen von den öffentlichen Gebäuden und den Verkehrsflächen verfügt die Gemeinde Steinen im Ortskern über kein Grundeigentum.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Eigentümerstruktur
Ortsteil Steinen
Gemeindeeigenes Gebäude
Gemeindeeigenes Grundstück
Privates Gebäude
Privates Grundstück
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.2 Bereich 2: Ortsteil Höllstein

5.2.1 Erste Eindrücke

Höllstein war bis zur Kommunalreform 1974 ein eigenständiges Dorf und ist seitdem ein Ortsteil von Steinen. Derzeit sind in Höllstein 1.986 Personen gemeldet. (Quelle: Einwohnermeldeamt Steinen. Stand August 2020). Der Ort war ab 1840 Heimat eines Textilbetriebs der Familie Merian; zuvor war der Ort ausschließlich durch die Landwirtschaft geprägt. Heute sind auf der Fläche des früheren Textilunternehmens zahlreiche großflächige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt. Sie übernehmen die Nahversorgung der Gemeinde Steinen und der umliegenden Orte auf dem Dinkelberg im Mittleren und im Kleinen Wiesental.

Der eigentliche Ortskern liegt trotz der geringen Distanz isoliert vom markanten und großflächigen Märktebereich. Das Quartier um Kirche, Feuerwehr und Rathaus bildet einen typischen kompakten Dorfkern.

Abb. 32: Einige Gebäude erinnern an die bäuerliche Geschichte des Ortsteils.

Abb. 33: Blick auf die Friedrichstraße, welche oft durch parkende PKWs verstellt wird.

Abb. 34: Der Lindenplatz bietet viel Fläche; es fehlt jedoch eine Zonierung und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Der Lindenplatz vor dem ehemaligen Feuerwehrgebäude weist derzeit aus planerischer Sicht keinerlei Aufenthaltsqualität auf: Die Fläche ist ungegliedert und ohne Verweilmöglichkeiten. Daher wirkt der Ort tagsüber mitunter verlassen - wie in einem Dornröschenschlaf.
Investitionen von öffentlicher und privater Seite könnten Höllstein allerdings in ein Dorf mit hohem Identifikationspotential verwandeln.

5.2.2 Denkmalschutz und ortsbildprägende Elemente

Der Ortskern von Höllstein beherbergt innerhalb des Untersuchungsraums insgesamt elf denkmalgeschützte Gebäude. Dazu gehören zum einen öffentliche Gebäude wie die Schule, die ehemalige Feuerwehr und die evangelische Kirche. Darüber hinaus stehen auch einige Privathäuser entlang der Schulstraße und in der Lindenstraße unter Denkmalschutz.

Kirche und Brunnen

Die evangelische Kirche prägt den Höllsteiner Ortskern und bildet einen guten Orientierungspunkt mitten im Ort. Die Fassade der Kirche ist allerdings sanierungsbedürftig. Die Wegebeziehungen um die Kirche, insbesondere hinter dem Hauptschiff, sollten barriereärmer und offener gestaltet werden. Drei markante Brunnen bilden, großräumig betrachtet, eine Art Dreieck mit der Kirche als Zentrum. Bisher sind diese Brunnen in kein städtebauliches Platzkonzept eingebunden. Der Brunnen am Teichweg ist auf den ersten Blick eher unauffällig, der Brunnen am Lindenplatz liegt inmitten einer ungegliedert asphaltierten Fläche.

Kanal und Teichweg

Entlang der Friedrichstraße und des Teichweg fließt ein ehemaliger Gewerbekanal. Er ist im Bereich der Friedenstraße offengelegt und verleiht der angrenzenden Bebauung dadurch einen besonderen Reiz. Der Kanal selbst ist eher unscheinbar und wie auch der Brunnen am Teichweg nicht auf Anhieb erkennbar. Teile der Bebauung an der Friedenstraße sind als sanierungsbedürftig einzustufen. Der Zugang von der Kirche her ist nicht als öffentlicher Weg erkennbar.
Innerhalb des Ortskerns stellen die Linde auf dem Lindenplatz sowie der Baum an der Kirche ortsprägende grüne Elemente dar. Darüber hinaus gibt es im Ortskern keine nennenswerten öffentliche Grünflächen oder gestaltete Plätze. Allerdings hat der Privatgarten einer Bäckerei hohes gestalterisches Potential. Als halböffentliche „grüne Oase“ könnte er ein grünes Pendant zum Platz darstellen und einen wertvollen Beitrag zur Aufwertung des gesamten Bereichs leisten.

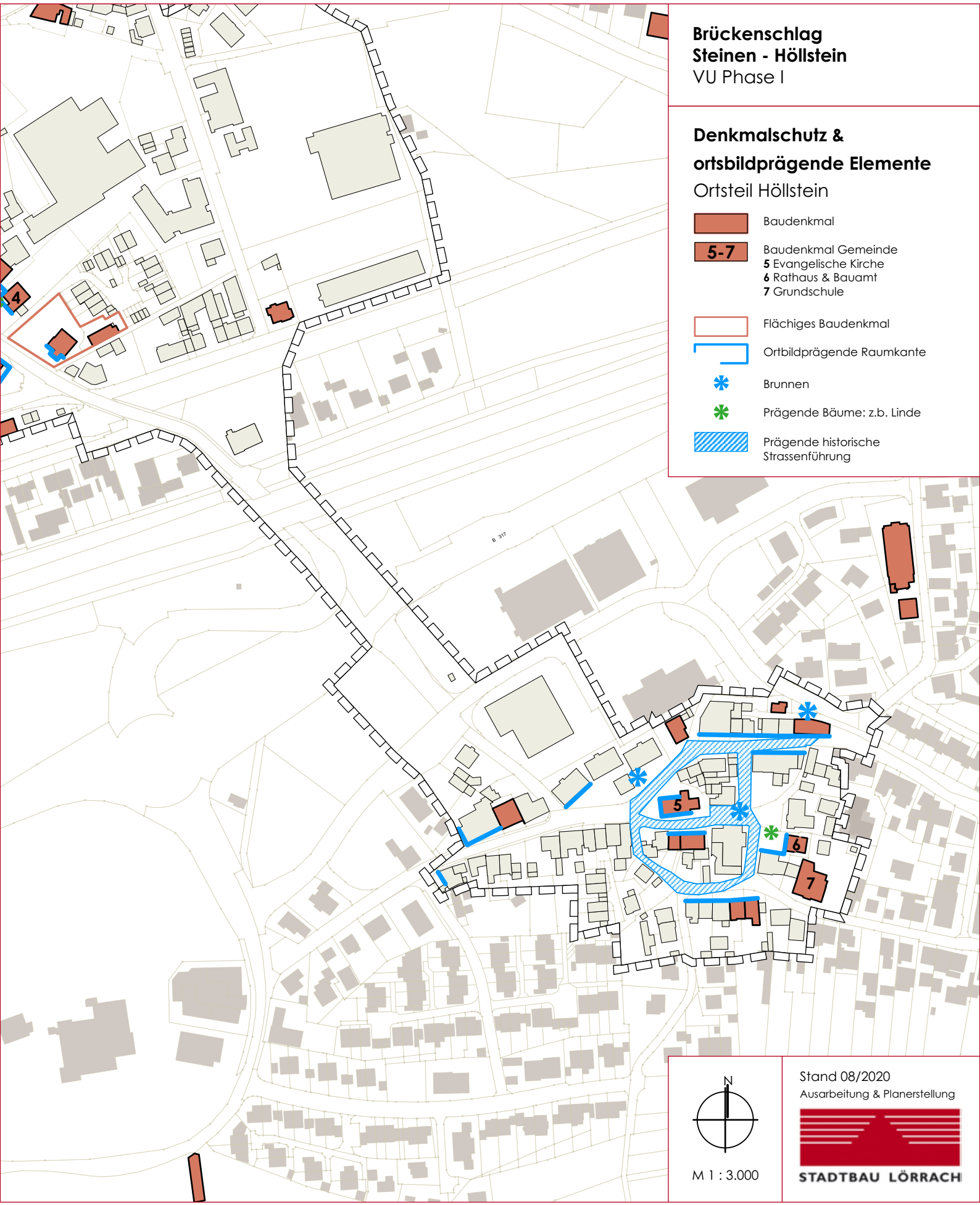

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Denkmalschutz &
ortsbildprägende Elemente
Ortsteil Höllstein
Baudenkmal
5-7
Baudenkmal Gemeinde
5 Evangelische Kirche
6 Rathaus & Bauamt
7 Grundschule
Flächiges Baudenkmal
Ortbildprägende Raumkante
Brunnen
Prägende Bäume: z.b. Linde
Prägende historische
Strassenführung
4
5
6
7
B 317
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

Abb. 35: Der im Jahr 2016 errichtete dritte Brunnen in Höllstein hat nur wenig Bezug zum Ortskern und steht verlassen am Teichweg.

Abb. 36: Der Kanal steht in engem Zusammenhang mit den sanierungsbedürftigen Rückfassaden der Gebäude.

Abb. 37: Der Blick auf die evangelische Kirche wird verstellt durch parkende Autos. Diese machen die Friedrichstraße auch hier zum Hindernislauf und verhindern eine Platzgestaltung um die Kirche.

Abb. 38: Scheunen entlang der Schulstraße sind prägende und erhaltenswerte private Gebäude.

5.2.3 Nutzungsverteilung

Der Ortsteil Höllstein ist hinsichtlich der vorhandenen Infrastruktur zweigeteilt:

Im historischen Ortskern sind trotz der großflächigen Märkte in der Nachbarschaft noch einige Grundpfeiler der Nahversorgung (Bäcker, Frisör, Postagentur) sowie vereinzelte Dienstleistungsangebote vorhanden. Entlang der Friedrichstraße befinden sich gegenüber der Neubebauung ein Nagelstudio sowie eine Art Aktivstudio.

Die Metzgerei an der Friedrichstraße ist bereits seit 2018 geschlossen und steht bis dato leer. Im Rathaus von Höllstein ist heute die Bauverwaltung untergebracht. An das Rathaus grenzt die Grundschule des Dorfes an. Ansonsten ist das Gebiet durch Wohnen geprägt.
Im Märktebereich bestehen mehrere meist großflächige Einzelhandelsbetriebe. Hierzu zählen ein Rewe, ein Aldi, ein Lidl sowie eine dm-Drogerie. An der Gewerbestraße unmittelbar am Durchgang zum Dorfkern steht eine größere Gewerbehalle, die aber seit längerem leer steht und äußerlich einen sehr unattraktiven Eindruck macht.

Abb. 39: Die Bäckerei Seeger im Dorfkern.

Abb. 40: Ein Aktivstudio ist eine der wenigen kleinen Läden im Dorfkern.

Abb. 41: Die ehemalige Landmetzgerei steht schon seit 2018 leer. Dafür wird der angrenzende Märktebereich stark frequentiert.

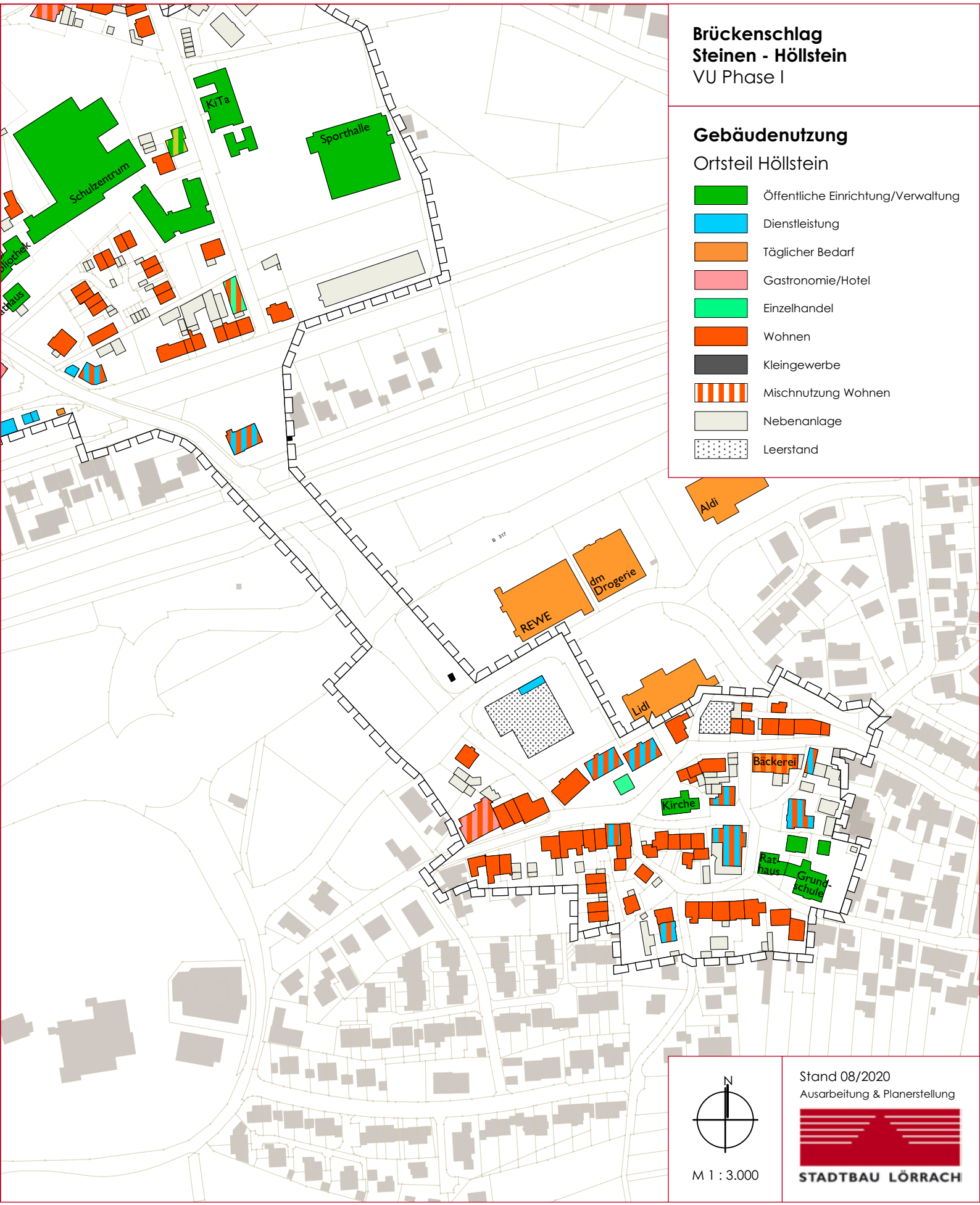
5.2.4 Erdgeschosszonen und öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet wird vor allem durch oberirdische Parkierung geprägt. Der Lindenplatz neben dem Rathausgebäude und der ehemaligen Feuerwehr bietet sich zwar als zentraler öffentlicher Platz an, wirkt jedoch verwaist und lädt durch nichts zum Verweilen ein. Auch hier dominieren parkende Autos.

Die relativ neue Bebauung an der Friedrichstraße ist im Erdgeschoss mit einer Apotheke, einem Frisör, einem Transportunternehmen und einer Versicherungsagentur belegt. Neben dem Märktebereich ist dies die belebteste Zone im Ortskern. Doch trotz dieser Erdgeschossnutzungen ist auch hier keine wahrnehmbare Platzsituation entstanden, vielmehr dominiert der Pavillon, zusammen mit der Tiefgarageneinfahrt, diese Fläche.

Abb. 42: Die einzige „Möblierung“ neben der Linde sind parkende Autos. Der Lindenplatz ist erheblich vernachlässigt. Ebenfalls ist das Bauamt kaum wahrnehmbar und weist Sanierungsbedarf auf.

Abb. 43: Die gepflasterte Fläche ist geprägt von parkenden Autos und der Tiefgarageneinfahrt. Der Pavillion ist aus städtebaulicher Sicht nicht gut platziert.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Gebäudenutzung
Ortsteil Höllstein
Öffentliche Einrichtung/Verwaltung
Dienstleistung
Täglicher Bedarf
Gastronomie/Hotel
Einzelhandel
Wohnen
Kleingewerbe
Mischnutzung Wohnen
Nebenanlage
Leerstand
Schulzentrum
KiTa
Sporthalle
Aldi
REWE
dm Drogerie
Lidl
Bäckerei
Kirche
Rathaus
Grundschule
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

3.2.5 Gebäudezustand

Das Untersuchungsgebiet umfasst vorwiegend historische Bausubstanz und ältere Gebäude. Eine Ausnahme stellen die drei Neubauten aus jüngerer Zeit im Umfeld der Kirche dar. Die Gebäude im Ortskern weisen fast durchgängig schadhafte Fassaden auf. Zum Teil fehlt es an Wärmedämmung.
Dies gilt insbesondere für den denkmalgeschützten bzw. ortsbildprägenden Bestand. Die Halle gegenüber des REWE Parkplatz an der Gewerbestraße fällt aufgrund des schlechten Zustands besonders negativ auf. Das leerstehende Gebäude der früheren Metzgerei an der Friedrichstraße weißt ebenfalls eine schlechte Bausubstanz auf.

Auch die öffentlichen Gebäude - Bauamt und Grundschule – sind deutlich sanierungsbedürftig. Zwar strahlt das Innere des Bauamts durchaus einen historischen Charme der 1950er Jahre aus, von außen gesehen besteht insbesondere bezüglich des energetischen Zustands und hinsichtlich der Freiflächen erheblicher Handlungsbedarf.

5.2.6 Städtebauliche Körnung und Ortsbild

Höllstein hat die dörfliche Struktur bisher weitgehend bewahrt. Im Mittelpunkt stehen die Kirche, das Rathaus und die Grundschule. Das Ortsbild ist grundsätzlich intakt, wenngleich bei vielen Gebäuden eine Instandsetzung der Fassaden angebracht wäre. Die neueren Gebäude Friedrichsstraße 17 – 19 fügen sich zwar städtebaulich ein, einen Gewinn für das Ortsbild stellen sie allerdings nicht dar.

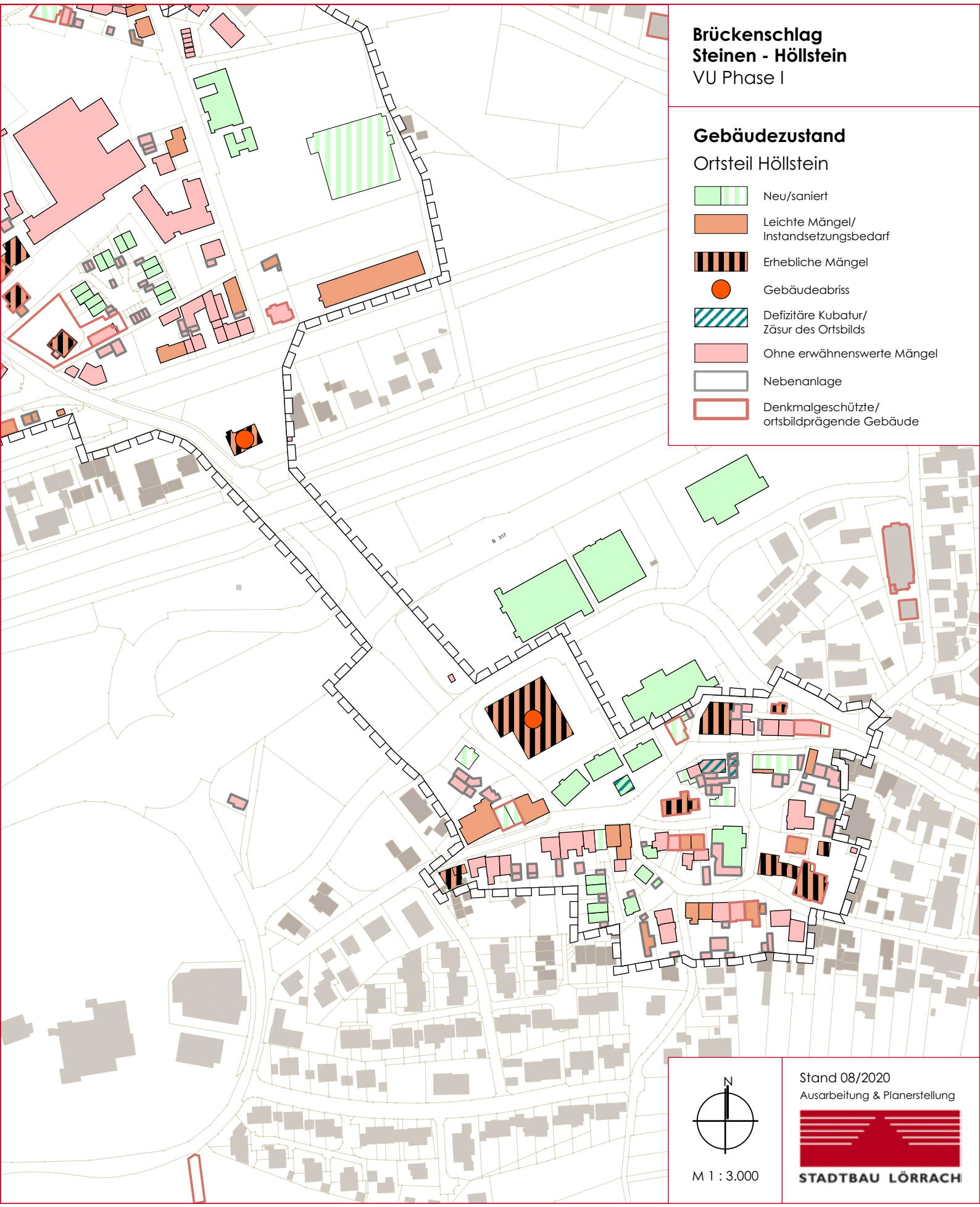
Der Märktebereich stellt gegenüber der beschriebenen dörflichen Struktur einen sehr deutlichen Bruch dar. Anstelle einer großen, ungenutzten Halle könnte zwischen Dorfkern und „Einkaufsmeile“ ein in seiner Architektur- und Formensprache vermittelndes Bindeglied entstehen.

Abb. 44: Die großflächige Halle entlang der Gewerbestraße ist kein repräsentativer Ortseingang nach Höllstein. Sie weist eine schlechte Bausubstanz auf und steht, bis auf eine geringfügige Nutzung, leer.

Abb. 45: Ein privates Gebäudes am Teichweg in schechtem baulichen Zustand.

Abb. 46: Das Rathaus und die Grundschule bilden ein sanierungsbedürftiges Ensemble an der Ecke Rathausstraße und Schulstraße.

Abb. 47: Innerhalb des Dorfkerns zeigen sich vor allem Mängel an den Fassaden. Die Gebäude sind alt und sollten aufgefrischt werden. Hierbei spielt auch die energetische Sanierung eine sehr wichtige Rolle.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Gebäudezustand
Ortsteil Höllstein
Neu/saniert
Leichte Mängel/
Instandsetzungsbedarf
Erhebliche Mängel
Gebäudeabriss
Defizitäre Kubatur/
Zäsur des Ortsbilds
Ohne erwähnenswerte Mängel
Nebenanlage
Denkmalgeschützte/
ortsbildprägende Gebäude
B 317
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH

5.2.7 Verkehrssituation innerorts

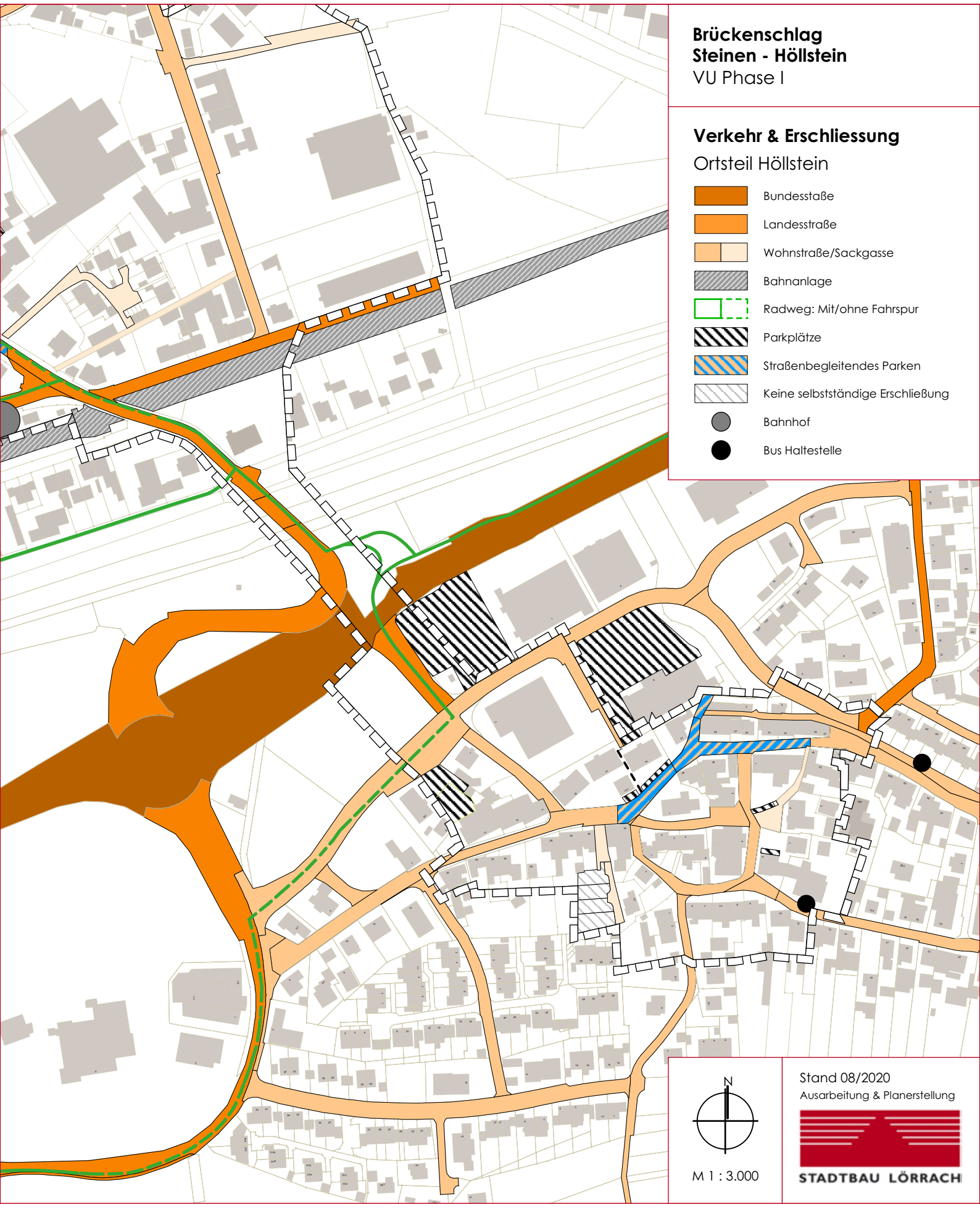
Das Verkehrsaufkommen im Ortskern Höllstein ist verglichen mit der Situation in Steinen eher gering. Die einzige Durchfahrtsstraße nach Hüsingen und weiter in Richtung Rheinfelden liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Allerdings ist die Gewerbestraße als Zufahrt zu den Märkten innerhalb der Öffnungszeiten durch PKWs stark frequentiert. Der Anlieferungsverkehr mit LKWs führt in den Randzeiten zu zusätzlichen Belastungen. Die Friedrichstraße ist als Sammelstraße für die südlichen Wohngebiete nur mäßig von PKW-Verkehr frequentiert. Allerdings gibt es während der morgentlichen Stunden durch den Bäckereibetrieb zeitweise viel Verkehr. Parkende Autos prägen den Straßenraum und stellen für vorbeifahrenden PKWs ein Hindernis dar.

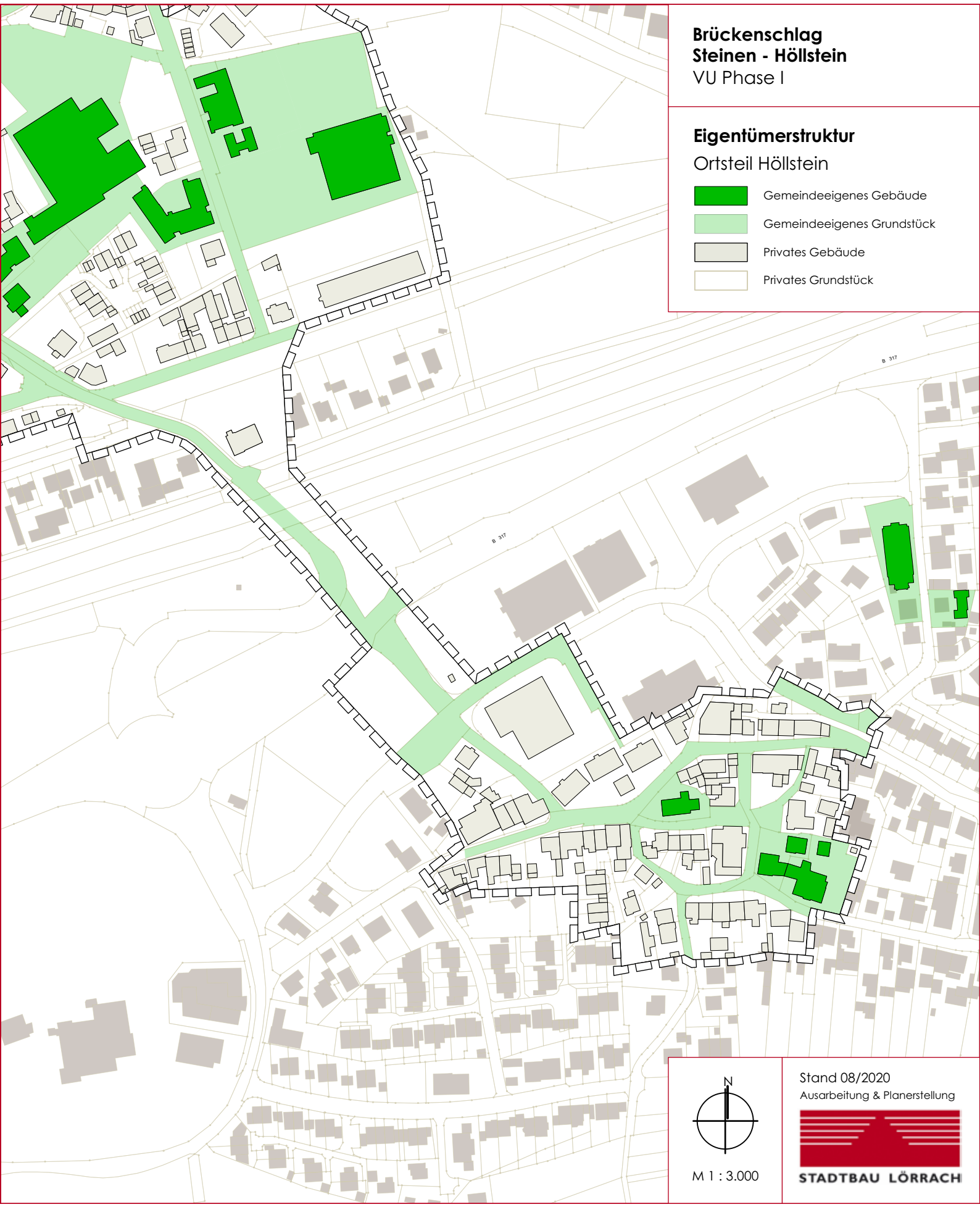
Höllstein wird lediglich durch eine Buslinie tangiert. Sie bedient die Strecke zwischen Steinen-Bahnhof und Grenzach-Wyhlen. Die Haltestelle befindet sich an der Friedrichstraße, östlich am Rand des Untersuchungsgebiets.

Die Parkplatzsituation im Ortskern beschränkt sich auf wenige öffentliche Stellplätze auf dem Lindenplatz, gegenüber dem Rathaus und entlang der Friedrichstraße. Umfangreichen Parkraum bieten die Parkplätze der Supermärkte, wobei dort die Parkdauer zeitlich eingeschränkt ist.

5.2.8 Eigentumsverhältnisse

In Höllstein überwiegt privates Grundstückseigentum. Im Eigentum der Gemeinde stehen lediglich das Rathaus, das ehemalige Feuerwehrgebäude sowie die Grundschule.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Verkehr & Erschliessung
Ortsteil Höllstein
Bundesstaße
Landesstraße
Wohnstraße/Sackgasse
Bahnanlage
Radweg: Mit/ohne Fahrspur
Parkplätze
Straßenbegleitendes Parken
Keine selbstständige Erschließung
Bahnhof
Bus Haltestelle
N
M 1 : 3.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH



Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Eigentümerstruktur
Ortsteil Höllstein

- Gemeindeeigenes Gebäude
- Gemeindeeigenes Grundstück
- Privates Gebäude
- Privates Grundstück

Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung

5.3 Bereich 3: Zwischenraum

Das „Dazwischen“ der beiden Ortsteile ist geprägt durch die drei großen Bandstrukturen des Flusses Wiese, der Bahnlinie Basel / Weil am Rhein – Zell im Wiesental und der B 317, die Steinen und Höllstein räumlich voneinander trennt.

5.3.1 Überörtlicher Verkehr

Die B 317 verknüpft die Metropolregion Basel über den Hochscharzwald und den Feldberg hinweg mit der A 81 (Singen – Stuttgart). Als wichtige Nord-Süd-Verbindung wird sie trotz vieler Kurven und steiler Streckenabschnitte am Feldberg auch durch einen beachtlichen Anteil an Schwerverkehr genutzt. Am Wochenende und im Winter ist die Bundesstraße zudem Hauptzubringer in die Skigebiete des Hochschwarzwalds.

Im Knotenpunkt Steinen treffen überdies zwei überörtliche Straßen auf die Bundesstraße. In der Folge ist der Kreisverkehr bereits heute zu den Stoßzeiten jenseits seiner Leistungsfähigkeit. Mit dem Bau des Zentralklinikums des Landkreises in Lörrach ist mittelfristig ein weiterer Anstieg der Verkehrsmengen absehbar, weshalb das Regierungspräsidium Freiburg zwischenzeitlich die Planungen zum vierstreifigen Ausbau der Strecke zwischen Lörrach und Schopfheim aufgenommen hat. Da das Klinikum 2025 seinen Betrieb aufnehmen wird, steht das Projekt unter hohem Zeitdruck.

Die S-Bahn verbindet Steinen mit Zell im Wiesental, Basel und Weil am Rhein. Basel ist einerseits ein Ziel für viele Pendler, darüber hinaus kann dort auch auf den Fernverkehr umgestiegen werden. Der heutige 30-Minuten-Takt der S6 werktags nach Basel ist bereits an der Leistungsgrenze angekommen. Deshalb ist ein Ausbau der Strecke geplant, um künftig einen 15-Minuten-Takt zu ermöglichen. Damit gehen wiederum längere Schließzeiten am Bahnübergang Steinen im Nahbereich des Knotens einher. Das ist mit den bestehenden und den zu erwartenden Verkehrsmengen nicht darstellbar.

Auch der Freizeitradsport hat sich in der Region etabliert. Vor allem die regionalen Strecken in Richtung Hüsingen im Süden und in das Kleine Wiesental erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. In Steinen kreuzen sie die Pendlerroute Schopfheim – Lörrach. Mittelfristig ist der Ausbau der am Fluss Wiese entlangführenden Trasse zum Radschnellweg geplant. Die heutige Anbindung der „Dinkelbergroute“ durch die Unterführung der B 317 und über den sogenannten „Schwanenhals“ auf die Wiesebrücke gilt als gefahrenträchtig. Eine verbesserte Linienführung ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunkts dringend anzuraten.

Abb. 48: Die Bahnlinie ist die Verbindung in die Region und gleichzeitig eine der Zäsuren für Steinen.

Abb. 49: Der Anknüpfungspunkt in Richtung Höllsten. Die Wiesebrücke ist ein Nadelöhr zwischen den beiden Orten. Radfahrer sind hier im Nachteil. Der bestehende Radweg wird oftmals als PKW-Fahrspur benutzt.

Abb. 50: Die Unterführung in Richtung Steinen. Hier ist die Steigung noch gering. Dies ändert sich kurz nach der Unterquerung der B 317.

5.3.2 Binnenverkehr Steinen - Höllstein

Die einzige Straße zwischen Steinen und Höllstein führt über die Wiesebrücke. Hier bündeln sich die Verkehre der in Steinen ankommenden Landesstraßen mit dem Binnenverkehr. Geschlossene Bahnschranken, Nadelöhr Wiesebrücke und stauträchtiger Kreisverkehr machen die Querung der Bundesstraße 317 – insbesondere während der Hauptverkehrszeiten – zum nervenaufreibenden Hindernislauf.

Für Fußgänger und Radfahrer gibt es die vorgenannte Unterführung als Alternative. Der Weg ist unübersichtlich, gefahrenträchtig und gestalterisch wenig attraktiv. Er wird trotzdem gut angenommen, da die Einkaufsmärkte in Höllstein bzw. die Ladengeschäfte und Infrastruktureinrichtungen auf Steinemer Seite ohne Auto anders nicht erreicht werden können.
Größtes Manko: die Unterführung ist im Sinne der DIN 18040 nicht barrierefrei und insbesondere für Menschen mit Gehbehinderung nicht oder nur schwer nutzbar. Eine oberirdische, ebenerdige Querung der B 317 ist für Fußgänger ausgeschlossen. Dieser Mangel wird vor allem von Bewohnerinnen und Bewohnern der Seniorenresidenz „Mühlehof“ (Betreutes Wohnen und Pflegeeinrichtungen) vielfach beklagt.

5.3.3 Lärmemissionen

Im Umfeld der stark befahrenen B 317 sind Lärmpegel bis zu 73dB(A) tagsüber und 64dB(A) in der Nacht die Regel. Im Jahr 2017 wurde die Geschwindigkeit in Teilen bereits auf 50 km/h begrenzt. Inzwischen wird die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung überwacht. Sie soll ferner über den Kreisverkehr hinweg ausgeweitet werden.

Die Ortszentren von Steinen und Höllstein sind zwar etwas von der B 317 abgesetzt. Dennoch kommen bei beiden Ortskernen noch Lärmpegel von bis zu 55 – 60 dB(A) an.

Speziell im Ortsteil Steinen nicht zu vergessen: Innerorts sind Anwohner durch die L 138 und L 135 weitaus höheren Lärmemissionen ausgesetzt.

Auch vom Schienenverkehr gehen Lärmemissionen aus. Diese gehen jedoch in der Menge des Straßenlärms weitgehend unter.

5.3.4 Bezüge zur Landschaft

Grundsätzlich ist der Fluss Wiese ein reizvolles und optisch eher verbindendes Landschaftselement. Die Flussaue ist neben den dominanten Verkehrsbeziehungen aber kaum spür- und wahrnehmbar.

6 FAZIT DER BESTANDSANALYSE

6.1 Zusammenfassung der städtebaulichen Mängel und Missstände

Im gesamten Untersuchungsgebiet lassen sich erhebliche städtebauliche Mängel, Missstände und ungenutzte Potentiale feststellen. Vor allem der öffentliche Raum spiegelt städtebauliche Fehlentwicklungen wieder. Im Ortsteil Steinen **dominiert die Verkehrsbelastung, vor allem durch den Durchgangsverkehr** und unterbindet damit eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des Ortskerns.
Der an sich attraktive Ortskern von Höllstein leidet unter der mit Mängeln behafteten historischen Bausubstanz und einer gewissen Unwirtlichkeit des öffentlichen Raums. Da die Aufenthaltsqualität sehr zu wünschen übrig lässt, wirkt der Ortskern oft wie verwaist.

Defizite zeigen sich auch im inner- und intraörtlichen **Rad- und Fußgängernetz**. Es fehlen durchgängig sichtbare Verbindungen und klare Zuweisungen im Straßenraum. Daraus resultieren sowohl in Steinen als auch in Höllstein erhebliche **Gefahrenzonen für die Verkehrsteilnehmer**.
Das „Dazwischen" der beiden Ortskerne existiert für Rad- und Fußgänger praktisch nur unter der Erde. Der **Querschnitt des Wegs ist zu schmal**, die Trassenführung unübersichtlich und beschwerlich, die Unterführung ist unattraktiv. Der Weg wird der Not gehorchend zwar angenommen, ist aber nicht für alle Zielgruppen nutzbar.
Der Radweg ins Wiesental wird durch die hochfrequentierte Wiesebrücke in Steinen unterbrochen – auf einer ebenso frequentierten Pendlerroute stellt dies ein besonderes Ärgernis dar.

In Steinen als auch in Höllstein dominieren **Gestaltungsdefizite im öffentlichen Raum**. Dabei gelingt die **Einbindung der ortsprägenden Elemente** höchstens rudimentär. Der Brunnen auf dem Cornimont-Platz in Steinen beispielsweise kommt wenig bis gar nicht zur Geltung. Die Petruskirche im Norden des Untersuchungsgebiets hat gestalterisch bisher keinen Bezug zum Ortskern.

Den meisten Plätzen in **Steinen fehlt es an Aufenthaltsqualität**. Plätze im Ortsteil Höllstein sind als solche erst gar nicht zu erkennen. Ursache dafür sind hoher Lärmeintrag, Luftbelastung fehlendes Grün und fehlende Möblierung, die zum Verweilen einladen könnte.

In beiden Ortsteilen fallen der **defizitäre Baumbestand und der Mangel an Grünflächen auf**, wodurch innerhalb des Ortskerns unbehagliche klimatische Bedingungen begünstigt werden.

Die **Wegeverbindungen in Steinen**, vor allem zwischen dem Markt-, Rathaus und Cornimont-Platz, sind unklar. Auch in Höllstein **fehlen ablesbare Bezüge und Verbindungen**.

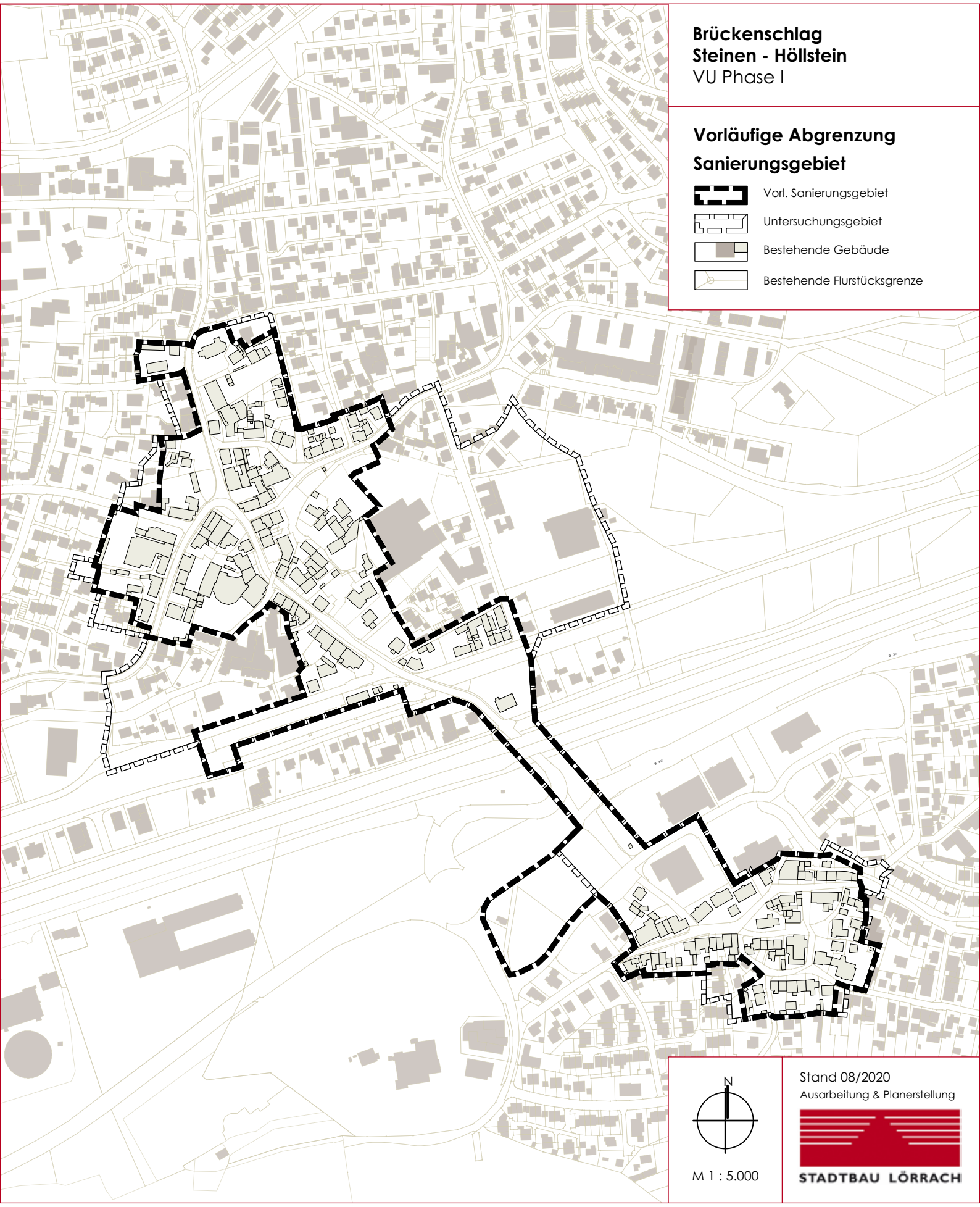
Beide Ortskerne haben mit **fehl- bzw. untergenutzten Gebäuden und Plätzen** zu kämpfen. Zahlreiche Gebäude weisen substantielle Mängel bis hin zu erheblichem Sanierungsbedarf auf. Zeitgemäße Wärmedämmung fehlt praktisch bei allen Altbauten. Aufgrund der negativen Auswirkungen des Verkehrs fehlt vielen Hauseigentümern die Motivation, ihre (historischen) Gebäude zu pflegen oder Instand zu setzen.

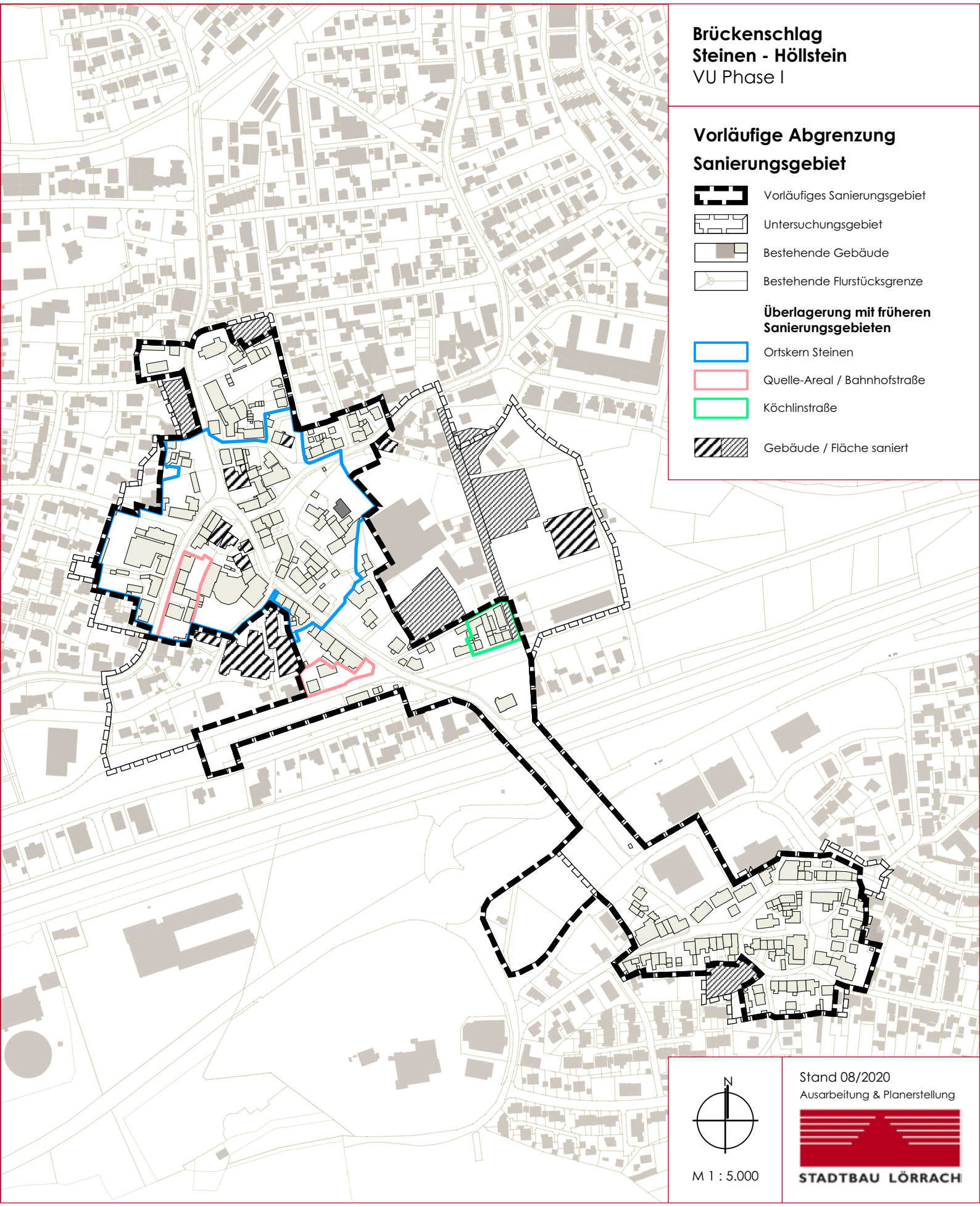
Sowohl in Steinen als auch in Höllstein **fehlt es an einer durchgängigen Barrierefreiheit** im öffentlichen Raum.

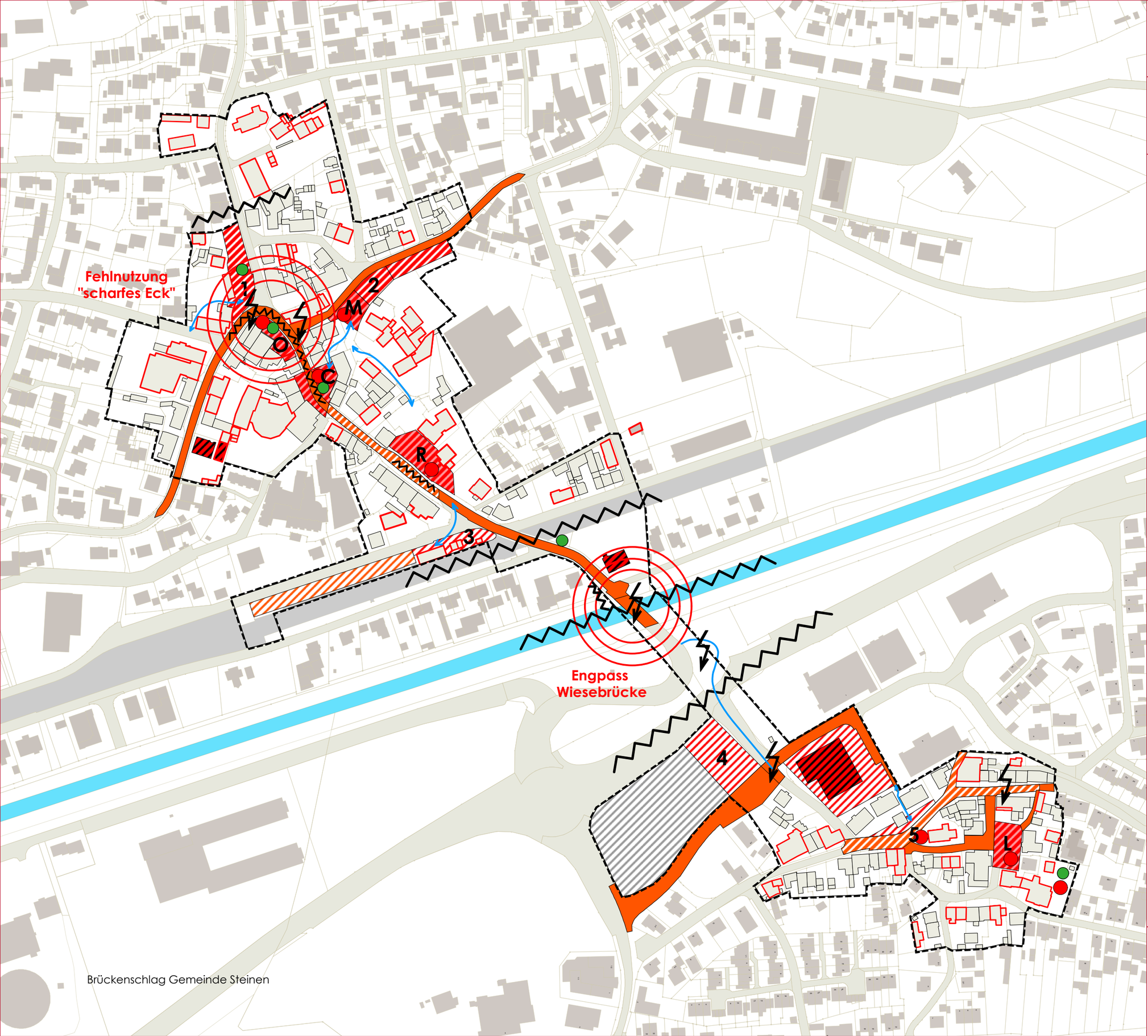
Die **beengte räumliche Situation der Verwaltung** im Rathaus Steinen sowie die Verteilung auf drei unterschiedliche, allesamt **nicht barrierefreie Standorte** ist weder bürgerfreundlich, noch effizient und zeitgemäß.

6.2 Vorläufige Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Das Sanierungsgebiet ist auf der Grundlage der Bestandsaufnahme kleinflächiger als das Untersuchungsgebiet abzugrenzen. In einigen Fällen ist der Sanierungsbedarf geringer als zunächst angenommen. Die Abgrenzung kann vor allem im Westen des Untersuchungsgebietes zurückgenommen werden. Hierdurch verkleinert sich auch die durch frühere Sanierungsgebiete überlagerte Fläche.
Der Schulcampus im Osten Steinens wurde ebenfalls nicht in die Abgrenzung des Sanierungsgebietes übernommen. Der Bereich ist substantiell und funktional in Ordnung. Handlungsbedarf im Rahmen eines Sanierungsprogramms wurde nicht erkannt. Abgesehen davon stellt sich hier zukünftig aber sicher die Frage nach baulichen Ergänzungen im Zuge der sich verändernden Schullandschaft.
Der Bereich des Seniorenzentrums „Mühlehof“ ist Ordnung und kann ebenfalls vom Sanierungsgebiet ausgenommen werden.
In Höllstein wird das Sanierungsgebiet geringfügig gegenüber der ursprünglichen Abgrenzung verkleinert: Der Zustand des Kreuzungsbereichs Teichstraße / Friedrichsstraße ist zwar nicht zufriedenstellend, die vorgefundenen Mängel scheinen aber mit Mitteln der Verkehrsplanung lösbar, ohne dass das besondere Städtebaurecht in Anspruch genommen werden müsste.
Die Brachfläche am Rande des „Dazwischen“ wurde aus aktuellem Anlass neu in den Umgriff der VU aufgenommen. Hier soll ein Kinokomplex mit überörtlichem Einzugsgebiet entstehen. Aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen auf den Ortskern von Höllstein, sollen durch die Einbeziehung ins Sanierungsgebiet „Brückenschlag“ städtebauliche Fehlentwicklungen frühzeitig unterbunden werden. Ferner bestehen Überlegungen, einen Teil der Stellplätze auch öffentlich nutzbar zu machen. Die vorläufige Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Brückenschlag Steinen – Höllstein“ ist nachfolgend in Plan 15 und Plan 15.1 dargestellt.


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Vorläufige Abgrenzung
Sanierungsgebiet
Vorl. Sanierungsgebiet
Untersuchungsgebiet
Bestehende Gebäude
Bestehende Flurstücksgrenze
N
M 1 : 5.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH


Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I
Vorläufige Abgrenzung
Sanierungsgebiet
Vorläufiges Sanierungsgebiet
Untersuchungsgebiet
Bestehende Gebäude
Bestehende Flurstücksgrenze
Überlagerung mit früheren Sanierungsgebieten
Ortskern Steinen
Quelle-Areal / Bahnhofstraße
Köchlinstraße
Gebäude / Fläche saniert
N
M 1 : 5.000
Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung
STADTBAU LÖRRACH



Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Defizite & städtebauliche Missstände

Missstände im öffentlichen Raum

Gestaltungsdefizite öffentlicher Plätze
O Ochsenplatz
M Marktplatz
C Cornimont-Platz
R Rathausplatz
L Lindenplatz

Fehlnutzung des Raums
1 Parkplatz
2 Privatparkfläche Gasthaus zum Löwen
3 Bahnhofsgelände
4 Ungenutzte zentrale Fläche
5 Parkraum statt Kirchplatz

Defizit: Parken entlang der Straße

Hohes Verkehrsaufkommen und Engpässe

Gefahrenzone für Rad & Fußverkehr

Mangelhafter / fehlender Grünraum

Optische und funktionale Barrieren

Ansammlung enormer städtebaulicher Missstände

Fehlende Aufenthaltsqualität

Fehlende / defizitäre Wegeverbindungen

Brachfläche

Defizite an Gebäuden

Mangelhafte Bausubstanz

Defizite in Bausubstanz und städtebaulicher Lage

Allgemein

Vorläufige Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets "Brückenschlag Steinen - Höllstein"

Bestehende Gebäude

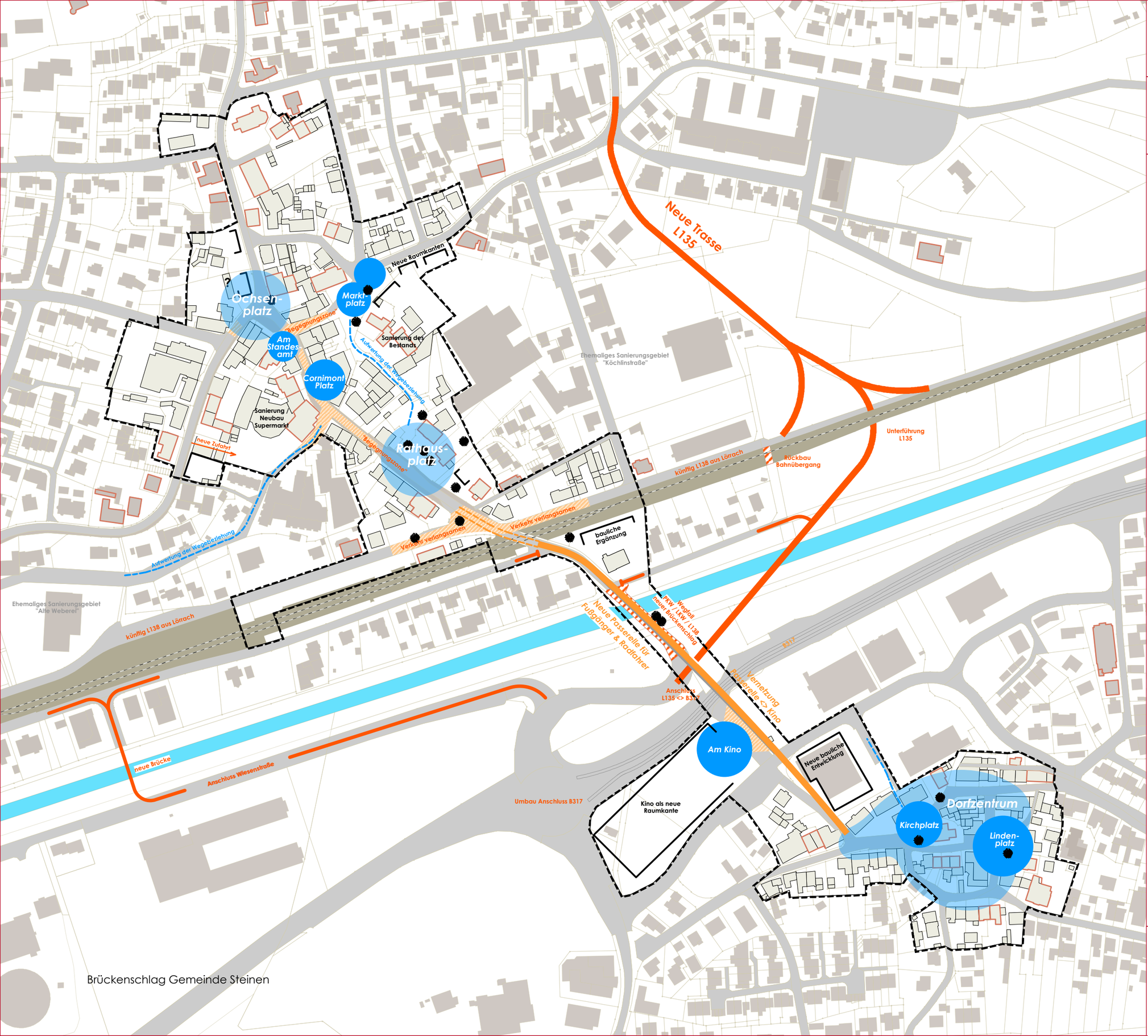
Bestehende Flurstücksgrenze

N

M 1 : 3.000

Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH



Brückenschlag Gemeinde Steinen

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Städtebauliche Entwicklungspotentiale

Aufwertung der Fußwegebeziehungen

Die Verlängerungen der geplanten Passerelle werden über die Bahntrasse und in den Ortskern von Höllstein gezogen, um die neue Verbindung erlebbar zu machen. In Steinen werden Fußwege in der zweiten Reihe aufgewertet.

(Neue) KFZ-Wegebeziehungen

Die Verlagerung der L 135 sowie der L 138 ermöglichen eine Verlagerung des überörtlichen Verkehrs auch dem Ortskern heraus.

Verbesserte Vernetzung von Quartieren

Ohne Durchgangsverkehr können die beiden Seiten der Hauptstraße wieder miteinander interagieren. Die Hauptstraße wird in der Art eines "Geschäftsbereichs" weiter befahrbar sein, der Fokus wird jedoch auf den Langsamverkehr gerichtet, was die Aufenthaltsqualität erhöht.

Zentrale Bereiche

In den Ortskernen werden zwei zentrale Bereiche definiert: In Höllstein hat das Umfeld von Kirche / Feuerwehr / Rathaus Potential, sich zu einem echten Dorfzentrum entwickeln.
Im Steinen strahlt der Bereich um das Rathaus eine besondere stadträumliche Qualität aus, die erlebbar werden soll. Außerdem wird aus der "großen Kurve" der Endpunkt des Geschäftsbereichs, der einen urbanen Charakter erhält.

Fokuszonen: hochwertige kleine Freiräume

In Höllstein bilden die "Fokuszonen" an der Kirche und vor der Feuerwehr Plätze mit identitätsstiftendem Charakter. Durch einen neuen Aufenthaltsbereich am Kino wird der Märktebereich mit in die Wegeachse integriert.
In Steinen entsteht eine Abfolge von heimeligen Plätzen, die je eigenen Charkter entwickeln.

Neue bauliche Entwicklungen

In mehreren Bereichen sind neue Baukörper notwendig, welche die Plätze und Wege ergänzen und Räume bilden.

Grundstück DB und Bahnstrecke

Der Bahnübergang am Bahnhof ist nur noch für Fußgänger und Rahfahrer nutzbar. Der östliche Fußgängerüberweg wird aufgehoben.

Ortsbildprägender Baumbestand

Viele der großen Bäume strahlen Geschichte und Geschichten aus. Sie stiften an den Plätzen Identität und Atmosphäre.

Eingetragene Baudenkmäler

Plan 17: Städtebauliche Entwicklungspotentiale

N

M 1 : 3.000

Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Neuordnung der Verkehre

Radverkehr und Fußwege

- Passerelle
- Aufwertung der Fußwegebeziehungen

KFZ Verkehr

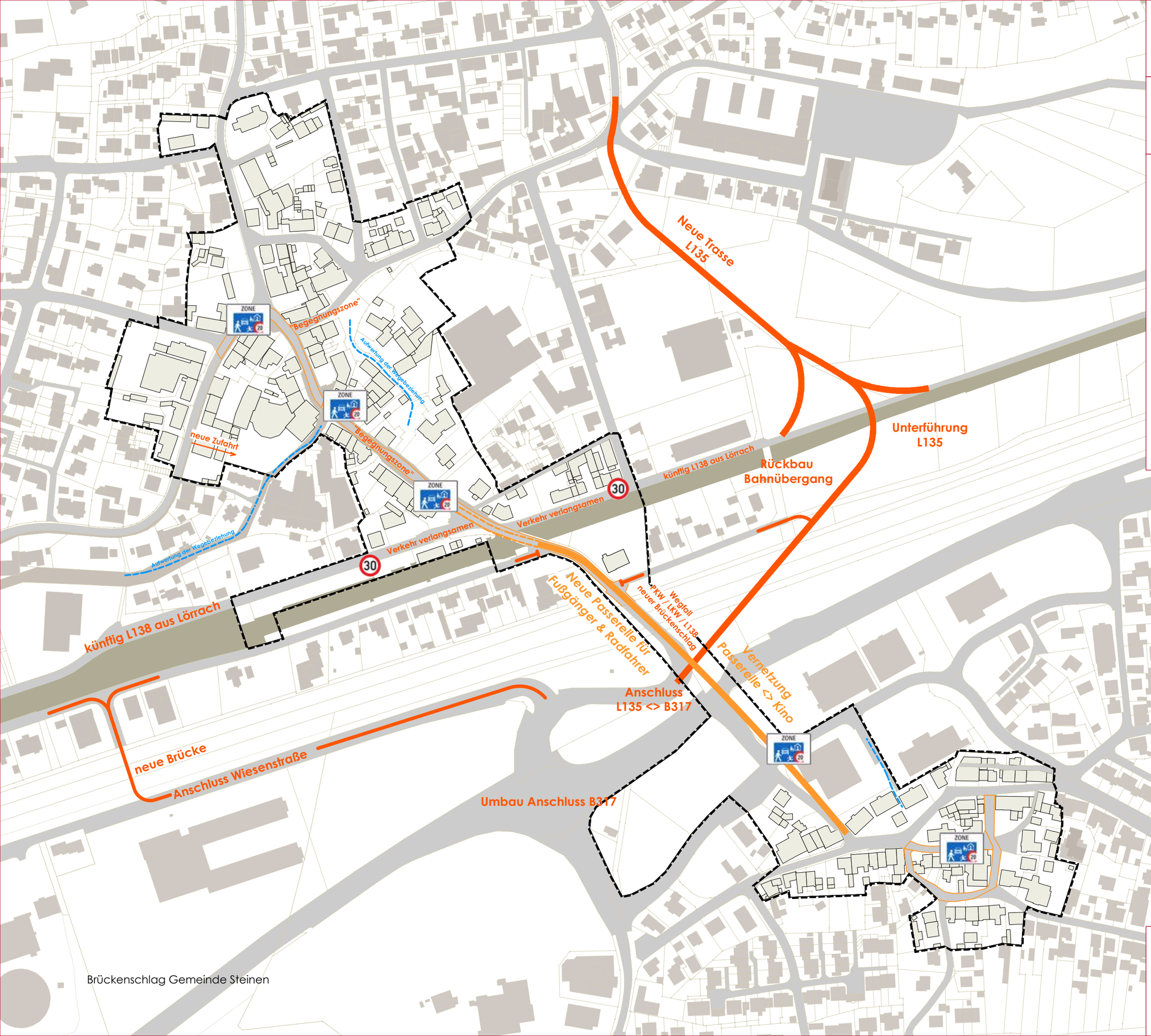
- KFZ-Wegebeziehungen
- Neue Trassen L 138 / L 135

Bahnverkehr

- Grundstück DB und Bahnstrecke

Allgemein

- Vorläufige Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets "Brückenschlag Steinen - Höllstein"
- Bestehende Gebäude
- Bestehende Flurstücksgrenze



N

M 1 : 3.000

Stand 08/2020

Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH

7 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Mit den laufenden Verkehrsplanungen werden die maßgeblichen Weichen für die künftige städtebauliche Entwicklung der Gemeinde Steinen gestellt. **Vor allem in Steinen bildet die Auslagerung des Durchgangsverkehrs die Basis für praktisch alle Maßnahmen zur weiteren Ortsentwicklung**. Nur dann kann dem Langsamverkehr Priorität eingeräumt und der öffentlich Raum entsprechend gestalterisch aufgewertet und darauf abgestimmt werden. Im Vorgriff auf die absehbaren Veränderung bzw. Verbesserung der Verkehrssituation werden für Steinen, Höllstein und den Raum „Dazwischen" folgende städtebauliche Entwicklungsziele und Maßnahmen abgeleitet.

7.1 Städtebauliche Entwicklungsziele und empfohlene Maßnahmen

Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs kann der **Ortskern Steinen** buchstäblich „aufatmen". Daran müssen unmittelbar Maßnahmen anknüpfen, welche die **öffentlichen Räume an die neue Situation anpassen** und die neue Qualität erlebbar machen. Neben der öffentlichen Hand sind parallel dazu auch die **Grundstückseigentümer gefordert**, ihre Gebäude herzurichten.

In **Höllstein** gilt es, durch entsprechende Maßnahmen den Dorfcharakter zu betonen und das Dorfzentrum wiederzubeleben. Platzsituationen sollen erlebbar gemacht und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Auch hier gilt es, parallel dazu die **privaten Eigentümer zu aktivieren**, da auch deren Gebäude in den öffentlichen Raum hineinwirken.

Der **Zwischenraum** bzw. dessen Überwindung über die trennenden Bandstrukturen hinweg ist für die Entwicklung der beiden Ortsteile und ihr Funktionieren als Kleinzentrum mit Aufgabenteilung von allergrößter Bedeutung. Ein attraktives oberirdisches Element in Form einer Rad- und Fußwegeverbindung könnte im wörtlichen und übertragenen Sinn eine Brücke zwischen Steinen und Höllstein schlagen und die beiden sich bisher weitgehend fremden Ortsteile endlich als gleichwertige Teile eines städtebaulich Ganzen zusammenwachsen lassen.

Die folgenden Maßnahmen werden zur Behebung der festgestellten Mängel und Missstände innerhalb der oben genannten drei Betrachtungsräume empfohlen. Wichtig ist dabei, die **öffentlichen und privaten Maßnahmen zu bündeln und zeitgleich** voranzutreiben.

Steinen

Ortskernsanierung

- Öffentliche Räume neu ordnen
- Gebäudebestand sanieren
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Stadtklima verbessern
- Nachverdichtung

Vernetzung der Ortskerne

- Direkte Vernetzung der Ortsteile
- Fußgänger und Radfahrer fördern
- Straßen unter der Achse hindurch führen
- Wahrnehmung der Gemeinde fördern
- Attraktivität der Gemeinde erhöhen

Höllstein

Ortskernsanierung

- Öffentliche Räume definieren
- Gebäudebestand sanieren
- Aufenthaltsqualität verbessern
- Einbindung des Märktebereichs
- Identifikation stärken

Brückenschlag Gemeinde Steinen

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Städtebauliche Ziele

N

M 1 : 3.500

Stand 08/2020
Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH

7.1.1 Revitalisierung des öffentlichen Raums und Verbesserung des Straßenraums

Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums

Steinen: Neugestaltung der Eisenbahnstraße, der Kanderner Straße und Teilen der Lörracher Straße. Die Straßenquerschnitte sollten reduziert werden, sodass mehr Platz für Fußgänger zur Verfügung steht. Gleichzeitig erhalten Geschäfte mehr Flächen, um sich außerhalb ihrer Räume zu präsentieren und aus dem Schatten der Arkaden hervortreten zu können. So wird ein aktiver Ortskerns sichtbar. Durch das Absenken oder den Verzicht auf Bordsteine sollte Barrierefreiheit über die Straße hinweg hergestellt werden.

Maßnahmen zur Platzgestaltung

In **Steinen** bedürfen der Cornimont-Platz, Ochsenplatz, der Markt- und Rathausplatz – allerdings in unterschiedlichem Maß - einer gestalterischen Aufwertung. Der Cornimont-Platz ist zwar weitgehend in Ordnung, er könnte aber besser in den öffentlichen Raum integriert werden. Durch etwas mehr Grün – etwa einen großkronigen Baum – und die Inszenierung des Brunnens könnte die Aufenthaltsqualität noch deutlich verbessert werden.

Der Ochsenplatz soll durch einen angemessenen Neubau einen Rand erhalten. Die heute in alle Richtungen ausufernde Fläche wird so begrenzt - der dadurch entstehende Platz erhält eine angenehme Proportion. Er soll zu einem gefühlten und erlebbaren Dorfplatz mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

Der Rathausvorplatz sollte sich zum Ortskern hin öffnen, der kleine Park sollte gepflegt und etwas zeitgemäßer gestaltet werden.

Das Bahnhofsgebäude und sein Umfeld sind das Entree in die Gemeinde Steinen. Beide sollten dementsprechend aufgefrischt und angemessen gestaltet werden.

In **Höllstein** stehen der Kirchplatz sowie der Lindenplatz im Fokus. Der Kirchplatz ist eine Art Gelenk zwischen dem historischen Ortskern und dem Märktebereich. Der heute eher als eine Ansammlung von Restflächen erlebte Platz sollte gestalterisch wieder als bespielbare Einheit inszeniert werden.
Der Lindenplatz mit dem alten Baum im Mittelpunkt könnte zur guten Stube des Ortsteils werden. Im Randbereich könnte er durch eine Außengastronomie belebt und in der Fläche beispielsweise durch Vereine bespielt werden.

Zwischen dem geplanten Kinokomplex und der empfohlenen Passerelle (siehe Ziffer 7.1.2) wird ein neuer Platz entstehen. Dieser „Marktplatz der Höllsteiner Möglichkeiten“ könnte zur Drehscheibe zwischen dem Dorf, dem Märktebereich, dem Kinokomplex und dem „Brückenschlag“ zum Ortskern Steinen werden.

Maßnahmen zur Schaffung von Wegeverbindungen

In **Steinen** sollte die Wegeverbindung zwischen Marktplatz und Rathaus, Grunderwerb und Bodenordnung dauerhaft öffentlich gesichert werden.
Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der S-Bahn-Linien und die geplante Ausweitung des Taktverkehrs sollten die Bahnsteige insbesondere vom Neubaugebiet „Alte Weberei" auf kurzem Weg erreicht werden können. Dazu wäre der Bau einer **Fußgängerunterführung** zwischen der Wiesenstraße und Bahnhofstraße zweckdienlich.

7.1.2 „Brückenschlag"

Für Fußgänger und Radfahrer sollte eine barrierefreie und attraktive Querungshilfe über die trennenden Bandstrukturen hinweg erstellt werden. Dieses Bauwerk könnte als eine Art Passerelle die Bürgerinnen und Bürger einladen, den Weg in den jeweils anderen Ortsteil zu nehmen. Sie könnte die unattraktive und stellenweise gefährliche Wegeführung ersetzen und einen Austausch der bis dato voneinander abgeschnittenen Ortsteile möglich machen.

Neben den Fußgängern könnte diese Verbindung für Radfahrer eine komfortable Verknüpfung zwischen dem in Planung befindlichen Radschnellwegs entlang der Wiese und den Unterästen in Richtung Dinkelberg und Maulburg darstellen.

Die Lage dieser Passerelle unmittelbar am geplanten Kino und in der Nähe zum Ortskern auf Höllsteiner Seite sowie dem Steinener Bahnhof verspricht die meisten Synergien.

Mit Hilfe dieses attraktiven Brückenschlags könnten die Parkplätze des geplanten Kinokomplexes eine Doppelnutzung zu Gunsten des S-Bahn-Netzes erfahren: Steinen wird als Endpunkt des 15-Minuten-Takts für Pendler ein interessanter Übergang vom Auto zur Bahn. Mit der Passelle würde sich ein bequemer Weg vom tagsüber nicht benötigten Parkplatz des Kinokomplexes zur S-Bahn bieten. Umgekehrt könnten Gäste entlang der S-Bahn auch abends bequem das Kino erreichen.

In Zuge dieses Brückenschlages sollte auch der Bahnübergang auf der Eisenbahnstraße für Fußgänger und Radfahrer attraktiver gestaltet werden. Der Bahnübergang sollte für motorisierten Verkehr geschlossen werden, sodass eine komfortable Querung der Bahntrasse ermöglicht wird. Durch diese Einschränkung würde für den Verkehr auf der Bahnhofstraße (künftiger Verlauf der L 138) eine Abbiegerelation entfallen, sodass der Bereich übersichtlicher und komfortabler gestaltet werden kann.
Eine Verlängerung der Passerelle über die Bahntrasse ist nicht vorgesehen, da ein entsprechendes Rampenbauwerk nicht ortsverträglich untergebracht werden könnte. Selbiges gilt auch für eine Unterführung.

Aufgrund des erhöhten Standpunktes auf der Passerelle könnte diese neben dem praktischen Nutzen den Bürgerinnen und Bürgern neue Perspektiven auf den jeweils anderen Ortsteil eröffnen.

7.1.3 Hochbauliche Maßnahmen

Maßnahmen zur Nachverdichtung

In **Steinen** könnten entlang der Kanderner Straße einige Baulücken mit maßstäblichen Neubauten geschlossen werden.
Der Brückenkopf der Passerelle auf Steinemer Seite sollte ebenfalls durch ein Gebäude hervorgeheben werden. Es ist zu prüfen, ob dafür das Grundstück einer mit baulichen Mängeln behafteten Immobilie in der Jahnstraße genutzt werden kann.

In **Höllstein** sollte das fast leer stehende Gebäude an der Gewerbestraße durch mehrere angemessen dimensionierte und gemischt genutzte Gebäude ersetzt werden. Im Erdgeschoss sollten dabei gewerbliche Nutzungen vorgesehen werden.

Maßnahmen zu Gebäudesanierungen

Die sanierungsbedürftigen öffentlichen und privaten Gebäude sind im Maßnahmenplan gekennzeichnet. Sie sollten in einem Zug mit der Neugestaltung des Straßenraums instand gesetzt werden, da der öffentliche Raum seine ganzen Stärken erst ausspielen kann, wenn die angrenzenden Gebäude ebenfalls mit einbezogen werden. Daher sollten die Eigentümer in beiden Ortsteilen durch finanzielle Anreize motiviert werden, umfassende Modernisierungen ihrer Gebäude durchzuführen.

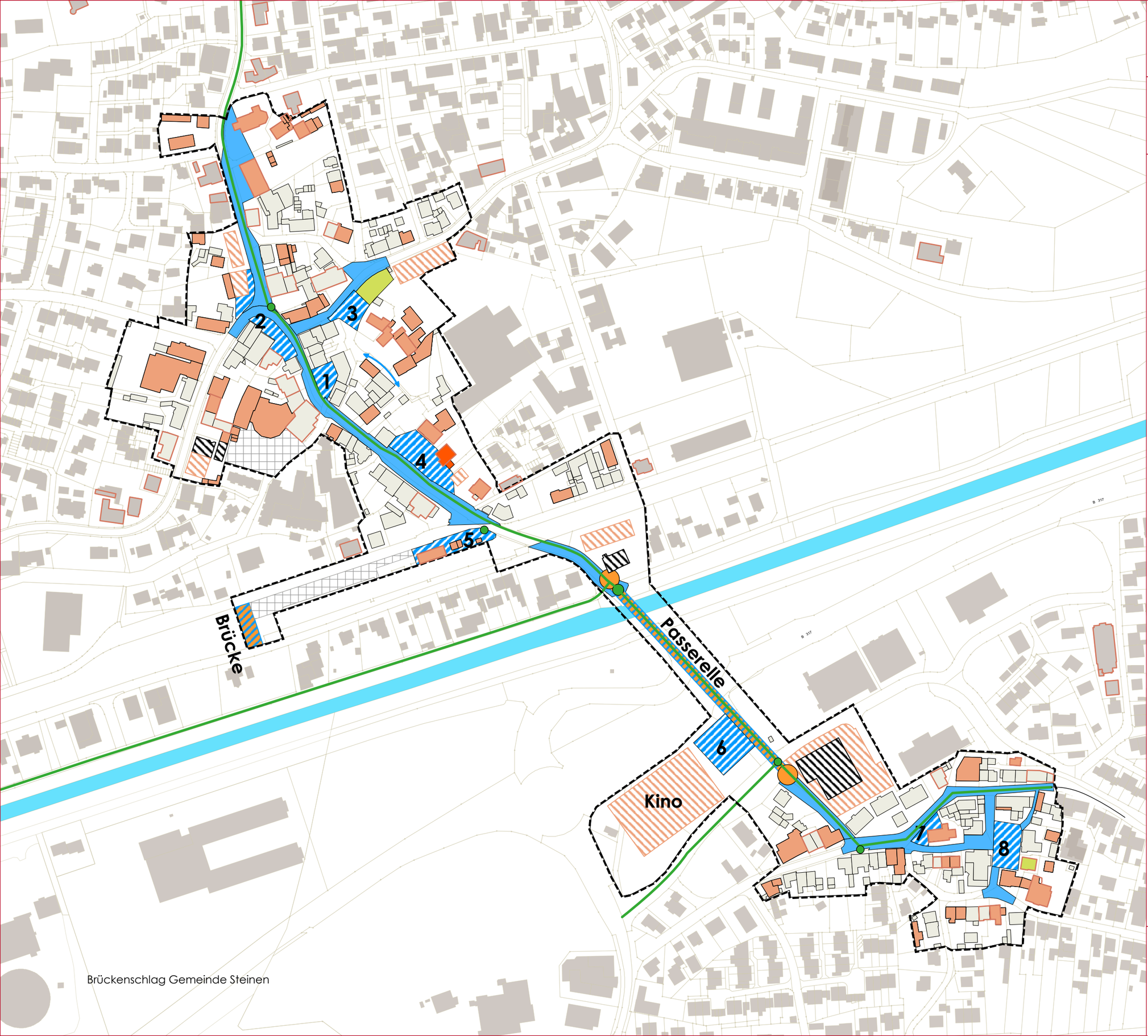
Sanierung öffentlicher Gebäude – „Ein Rathaus für Steinen“

In **Steinen** ist die Sanierung und Ergänzung des Rathauses ein zentrales Vorhaben. Es umfasst die Sanierung des Gebäudes, die barrierefreie Erschließung, die zeitgemäße Ausstattung der Räume und die Zusammenfassung der Verwaltung unter einem Dach. Letzteres wird nur durch einen Erweiterungsbau möglich sein. In Anbetracht der städtebaulichen und funktionalen Bedeutung dieses Projekts ist ein Architektenwettbewerb in Erwägung ziehen.
Es versteht sich von selbst, dass in einem Zuge mit dieser Maßnahme auch das Rathausumfeld entsprechend angepasst und gestaltet werden sollte. Der kleine, charakteristische Park sollte dabei nach Möglichkeit erhalten werden.

Frühere Überlegungen, das Rathaus an einen Strandort außerhalb des Ortskerns neu zu bauen, sollten nicht weiterverfolgt werden, da das Rathaus für den Einzelhandel im Zentrum einen wichtigen Frequenzbringer darstellt.

Brückenschlag
Steinen - Höllstein
VU Phase I

Maßnahmen



1 - Revitalisierung des öffentlichen Raums und Verbesserung des Straßenraums

- Aufwertung des Straßenraums
- Platzgestaltung
  1 Cornimont-Platz
  2 Ochsenplatz
  3 Marktplatz
  4 Rathausplatz
  5 Bahnhofsplatz

  6 Platz vorm Kino
  7 Kirchplatz
  8 Lindenplatz
- Verbesserung der Parksituation

Maßnahmen Wegebeziehungen und Wegegestaltung

- Kennzeichnung des Radwegs
- Beschilderungen an Knotenpunkten anbringen
- Fußwege deutlich markieren und gestalten/ Bodengestaltung

2 - "Brückenschlag"

- Bau der Passerelle
- Gestaltung des Brückenkopfes
- Bau einer Brücke

3 - Hochbauliche Maßnahmen

- Nachverdichtung durch Neuerrichtung
- Abbruch von Gebäuden
- Umnutzung durch öffentliche Funktion

Maßnahmen Gebäudesanierungen

- Gebäudesanierungen (privat + öffentlich)
- Ein Rathaus für Steinen
- Denkmalschutz

Allgemein

- Vorläufige Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets "Brückenschlag Steinen - Höllstein"
- Bestehende Gebäude
- Bestehende Flurstücksgrenze

N

M 1 : 3.000

Stand 08/2020

Ausarbeitung & Planerstellung

STADTBAU LÖRRACH

8 BÜRGERBETEILIGUNG IM RAHMEN DES ISEK

Zum geplanten Sanierungsgebiet „Brückenschlag Steinen - Höllstein“ wurden als Auftakt der Bürgerbeteiligung am 11. und 12. September zwei Ortsspaziergänge angeboten. Ziel war dabei, die Bürger und Bürgerinnen aktiv zu beteiligen und in lockerer Atmosphäre direkt vor Ort Diskussionen anzuregen. Im Nachgang bestand die Möglichkeit, mit einfachen Handzetteln weitere Anregungen einzubringen. Ferner konnten mit Hilfe eines Beteiligungsformulars auf der Homepage der Gemeinde Steinen weitere Kommentare eingereicht werden.
Zur Vorbereitung der Ortsspaziergänge hatte die Gemeinde über verschiedene Medien (Presseinformationen, Mitteilungsblatt) auf die Termine hingewiesen und die jeweiligen Startpunkte bekannt gemacht. Die BürgerInnen konnten sich im Voraus anmelden. Die Anzahl der Teilnehmer wurde im Vorfeld nicht limitiert.

Interesse am Beteiligungsprozess

Die Beteiligung an den beiden Ortsspaziergängen war, gemessen an den Ortsteilgrößen, enorm. Insgesamt haben sich trotz der Situation um Covid-19 zusammen rund 100 Bürger und Bürgerinnen, an den Startpunkten eingefunden. Im Ortsteil Höllstein kamen insgesamt 44 Personen zusammen. Im Kernort Steinen belief sich die Anzahl der Teilnehmer auf fast 60 Personen. Die Zusammensetzung der Personengruppen in Bezug auf Alter und Geschlecht war bunt gemischt, mit einem leichten Schwerpunkt bei der mittleren bis älteren Generation.

8.1 Methodik

Die Ortsspaziergänge in den Teilorten Höllstein und Steinen bildeten den Hauptbestandteil des Beteiligungsprozesses im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen. Die Spaziergänge wurden vom Bürgermeister der Gemeinde Steinen moderiert. Die ausgeteilten Handzettel ermöglichten unabhängig von der Vor-Ort-Diskussion auch im Nachgang noch Rückmeldungen. Die Diskussionsergebnisse vor Ort stellten aber den wichtigsten Bestandteil des Beteiligungsformats dar.
Die Rückmeldebögen konnten direkt im Anschluss an die Spaziergänge oder im Nachgang im Rathaus der Gemeinde oder per E-Mail abgegeben werden. Die Handzettel beschränkten sich auf nur wenige Fragen zu den einzelnen Ortsteilen und dem Zwischenraum, um eine einfache Auswertung zu gewährleisten.
Der gesamte Beteiligungsprozess wurde unabhängig von soziodemografischen Daten, Alter oder Geschlecht durchgeführt. Das Hauptaugenmerk bestand darin, ein Stimmungsbild zu generieren und zu erfragen, welche Themen die Bürger innerhalb ihres Ortes als problematisch ansehen. Die Dialoge mit den Bürger während der Spaziergänge und im Nachgang dazu erbrachten ein relativ deutliches Ergebnis dazu.

8.1.1 Direkt vor Ort: Ortsspaziergänge

In Folge der Pandemie verboten sich die „üblichen“ Beteiligungsformate wie größere Informationsveranstaltungen oder Workshops. Deshalb sollten die Meinungen der Bürger und Bürgerinnen im Rahmen von Ortsspaziergängen erfasst werden. Die Spaziergänge in den Ortsteilen Steinen und Höllstein wurden auf zwei Tage aufgeteilt, um eine möglichst hohe zeitliche Flexibilität für die Teilnahme zu bieten. Im Vorfeld wurden pro Ortsteil für die Spaziergänge jeweils drei Stationen festgelegt. Hierbei war es wichtig, möglichst viele Kernfunktionen des alltäglichen Lebens innerhalb der Orte abzudecken. Die Spaziergänge endeten am jeweiligen Ausgangspunkt des geplanten „Brückenschlags“ zum benachbarten Ortsteil.

Am Startpunkt und an den jeweiligen Stationen haben die Planer erste räumliche Schwerpunkte innerhalb des Sanierungsgebiets vorgestellt, um den öffentlichen Dialog über die zukünftige Ortsentwicklungen in Gang zu setzen.

Die Planer verfolgten mit dem Format „Spaziergänge“ zweierlei Zielsetzungen: Zum einen sollten Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit haben, frische Ideen und eigene Entwicklungsvorstellungen einzubringen, andererseits sollte ihre Meinung zu den geplanten Maßnahmen erfragt werden. Die wichtigsten Erkenntnisse aus den beiden Ortsspaziergängen sind in *Kapitel 8.2* zusammengetragen.

8.1.2 Im Anschluss: Handzettel zur schriftlichen Rückmeldung

Nach den Spaziergängen wurden Handzettel ausgeteilt, die anhand von Leitfragen fehlende oder untergegangene Meinungen erfragen sollten. Sie sollten die Diskussionsergebnissen vor Ort niederschwellig ergänzen. Die Fragen bezogen sich analog zu den Spaziergängen schwerpunktmäßig auf die drei Bereiche: Ortsteil Höllstein, Ortsteil Steinen und den Zwischenraum.

Bei der Formulierung der Leitfragen wurde darauf geachtet, diese offen zu gestalten, um sowohl positive als auch negative Rückmeldungen bezüglich der Gesamtsituation zu erhalten.

Folgende Fragen wurden jeweils für den Ortsteil Steinen und Höllstein gestellt:

- Was zeichnet den jeweiligen Ortsteil aus? (Positive Nennungen)
- Was fehlt zur Wahrnehmung? (Negative Nennungen - Allgemein)
- Wo genau liegen die Defizite? (Negative Nennungen - Explizit)

Für den Zwischenraum waren die Leitfragen darauf fokussiert, mehr über den Nutzen und die Beschaffenheit des Weges zwischen den Orten zu erfahren:

- Was sind Gründe für einen Ortswechsel?
- Wie sicher ist der Weg?

Darüber hinaus boten die Handzettel Raum zur Formulierung weiterer Anregungen.

8.1.3 Weiter im Nachgang: Online-Beteiligung

Es bestand ebenfalls im Nachgang die Möglichkeit Anliegen zum Sanierungsbereich virtuell über die Plattform der Gemeinde Steinen abzugeben. Dieser Dienst wurde als zusätzliche Erweiterung zu den Handzetteln angedacht. Der Online Auftritt soll ebenfalls dazu beitragen, das Interesse an der Sanierungsmaßnahme dauerhaft wach zu halten.
Maßgebend für die Bürgerbeteiligung im Rahmen des ISEK sind jedoch die Inhalte der beiden Ortsspaziergänge und die Handzettel.

8.2 Ergebnisse

Die während der beiden Ortsspaziergänge gesammelten Diskussionsbeiträge der rund 100 Bürgerinnen und die im Nachgang via Handzettel eingegangenen Anregungen wurden ausgewertet. Der Rücklauf der Handzettel war, wohl aufgrund der intensiven Dialoge vor Ort, etwas geringer als erwartet. Die Bewertung und Zusammenfassung der Ergebnisse sind aufgrund der gewählten Methode nicht durch gängige Statistiken auszudrücken. Daher wurden einfache Bewertungsmethoden gewählt, um generelle Tendenzen aufzuzeigen und die Schwerpunkte der Bürgeranliegen zu erfassen.
Durch die gewählte Methode der Spaziergänge und anschließender Diskussion an den Standorten konnte in einem nächsten Schritt die Intensität der diskutierten Schwerpunktthemen grafisch dargestellt werden. Ebenfalls wurden die zu lokalisierenden Ergebnisse der Meinungen der Bürger auf einer Karte markiert.

In den folgenden Abbildungen werden die wesentlichen Punkte aus der Diskussion zusammengefasst. Mehrfachnennungen waren zugelassen und sind in der Grafik fett dargestellt. Die Auswertung ist unterteilt in positive und negative Punkte. Auffällig sind die vielen Mehrfachnennungen bei den negativen Aspekten. Gefragt wurde, was die Ortsteile aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger jeweils auszeichnet, wie sie die Beschaffenheit des Weg dazwischen sehen und welchen Nutzen sie ihm beimessen.

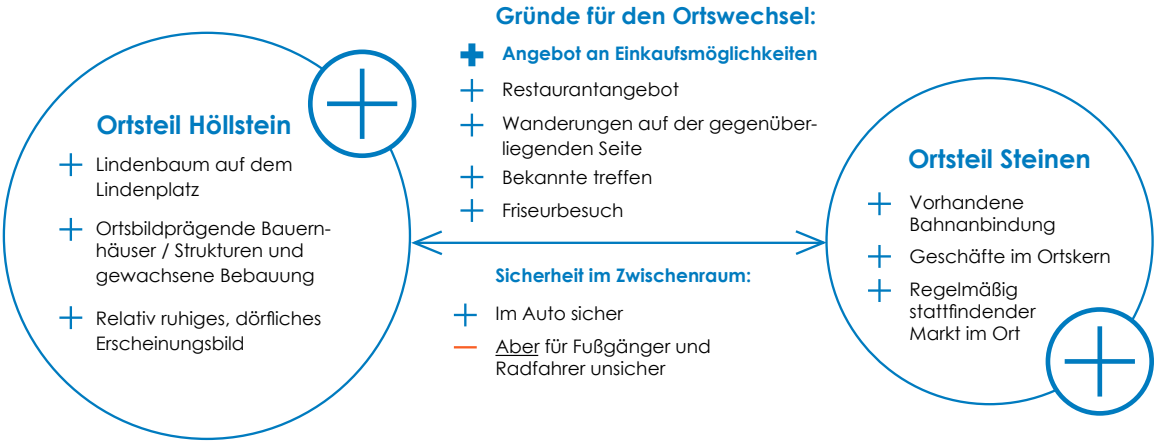


Abb. 51: Charakteristiken der beiden Ortsteile und Beschaffenheit des Zwischenraums aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger. Darstellung: Stadtbau Lörrach. 2020.

Die Mehrheit war sich einig, die beiden Ortskerne zu erhalten und in ihrer charakteristischen Funktion zu stärken.

Bei den Fragen bezüglich der Defizite in den drei Bereichen kristallisierten sich die Ergebnisse heraus. Dabei stellten sich durch Mehrfachnennungen und Überschneidungen vier Schwerpunktthemen heraus.

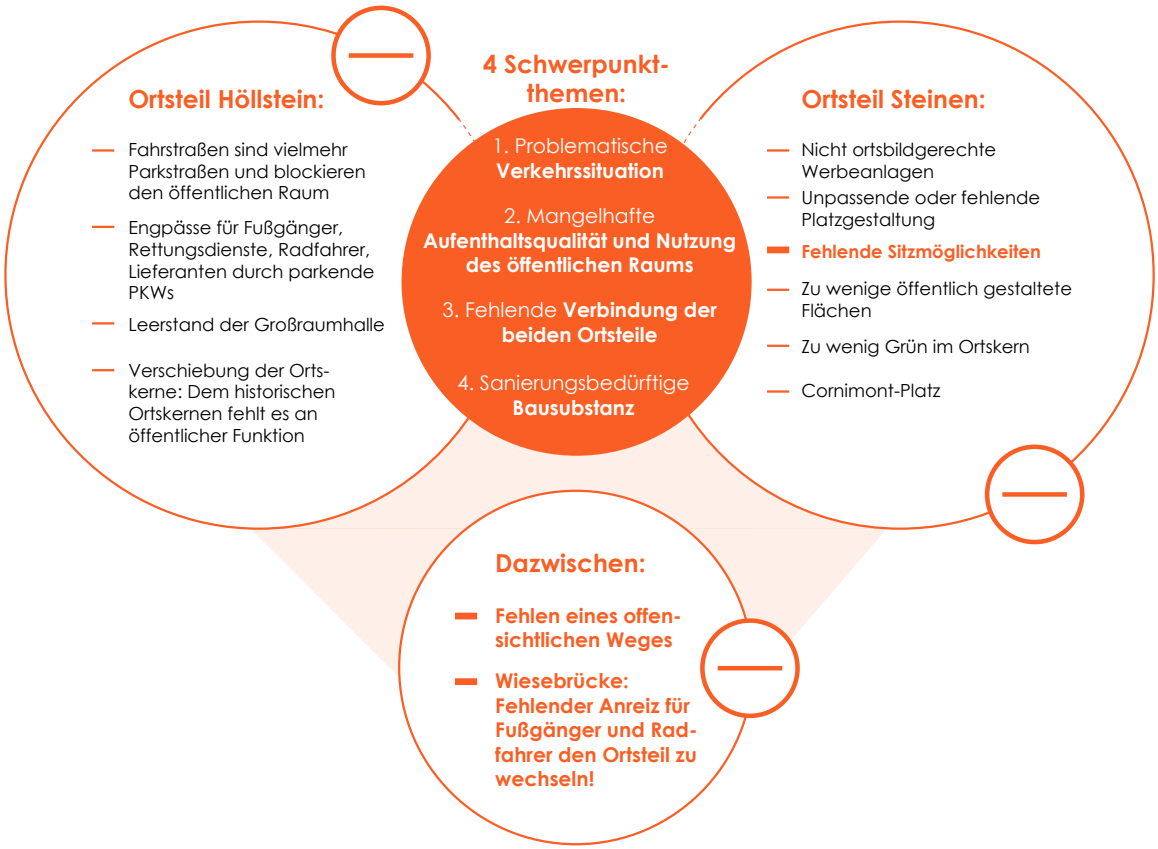


Abb. 52: Zusammenstellung der von den Bürgerinnen und Bürgern festgestellten Defizite und Mängel innerhalb der drei Strukturbereiche. Darstellung: Stadtbau Lörrach. 2020.

Die Einzelergebnisse der Schwerpunktthemen sind im folgenden Abschnitt zusammengefasst. Sie bilden das zentrale Ergebnis der Befragung, da es sich hier um relevante Gesamtinteressen beider Orte handelt. Weitere Ergebnisse, vor allem Einzelnennungen, Anregungen und Wünsche sind im *Kapitel 8.2.2* aufgeführt.

8.2.1 Schwerpunktthemen der Bürger

Während des Dialogs haben sich durch Mehrfachnennungen insgesamt vier Kernthemen herauskristallisiert. Das erste und wichtigste Schwerpunktthema bildet die *problematische Verkehrssituation* und damit in Verbindung die *mangelhafte Aufenthaltsqualität und Nutzung des öffentlichen Raums*. Die *fehlende* bzw. die geplante *Verbindung der beiden Ortsteile* dominierte die Diskussion an den geplanten Brückenköpfen. Die *sanierungsbedürftige Bausubstanz* sowohl privater als auch öffentlicher Gebäude innerhalb der Ortsteile zog sich dagegen wie ein roter Faden durch alle Stationen der Ortsspaziergänge.

Die folgende Grafik (Abb. 53) zeigt in Form eines Stimmungsbildes die Intensität der diskutierten Kernthemen an den unterschiedlichen Standorten. Hierbei zeigt sich, dass die Bürger schon in früheren Diskussionen bezüglich der verkehrlichen Situation (blau) akuten Handlungsbedarf sahen. Im Verlauf beider Spaziergänge weist das Thema dementsprechend eine kontinuierlich hohe Relevanz auf. Vor allem an der Station „*Vor der Kirche*“ in Höllstein und den Stationen „*Scharfes Eck*“ und „*An der Wiesebrücke*“ *in Steinen* gab es eine Fülle von Meinungsäußerungen zur defizitären Verkehrssituation.

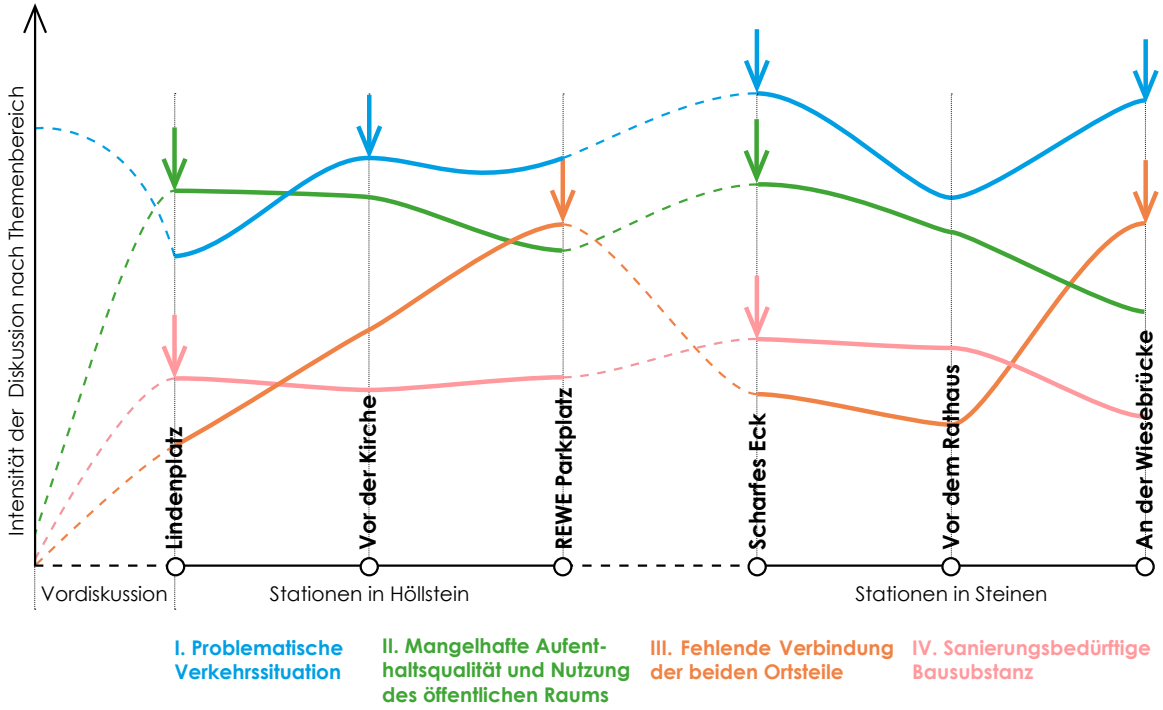


Abb. 53: Intensität der Diskussion zu den Schwerpunktthemen bezogen auf die verschiedenen Stationen der Ortsspaziergänge. Darstellung: Stadtbau Lörrach. 2020.

I Problematische Verkehrssituation

Die verkehrliche Situation empfindet die Mehrheit der Bürger als problematisch. Sie waren sich einig, dass in der Überlastung der Ortskerne durch den Durchgangsverkehr die Ursache für viele Defizite in der Ortskernen zu suchen ist. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger an den Stationen „*Vor der Kirche*“ und „*Rewe Parkplatz*“ *in Höllstein und den Stationen* „*Scharfes Eck*“ und „*An der Wiesebrücke*“ *in Steinen*.

Initiativen wie die Lokale Agenda21 befassen sich bereits seit langem mit der unzulänglichen Verkehrssituation für die Gemeinde Steinen. Hierbei ergaben sich durch einen Vertreter einige bereits dokumentierte Anregungen während der Diskussion.

Die wichtigsten Anregungen der Bürger und Bürgerinnen zum Thema Verkehr sind in folgender Sammlung dargestellt:

- Fußgängerzone im Ortskern Steinen schaffen
- Tempolimit 30 in beiden Ortskernen einführen
- Generelle Temporeduktion innerhalb beider Orte ist wünschenswert
- Die Einkaufsmärkte auf Höllsteiner Seite könnten ihre Parkplätze außerhalb der Geschäftszeiten für Besucher der Kinos oder für ÖPNV-Nutzer anbieten
- Förderung des Radverkehrs zulasten des Autoverkehrs
- Bahnunterführung ist vor allem für Fußgänger dringend notwendig
- Innerhalb der Ortskerne sollen Anwohnerparkplätze ausgewiesen werden
- Kleineren Fahrbahnquerschnitt schaffen um den Verkehr besser zu kontrollieren
- mehr Platz für Fuß und Radfahrer zu schaffen durch eine Verbreiterung der seitlichen Fuß- und Radwege
- Ampel als Querungshilfe an der Gewerbestraße benötigt
- Schulwege sicherer gestalten – Straßenquerungen sind oft Gefahrenstellen für Kinder
- Gefahrenstelle an der Gewerbestraße in Höllstein – stark frequentiert und extrem schnelle Durchfahrten
- Der Radweg an der Wiesebrücke ist extrem eng und zu nah an den schnell fahrenden Autos
- Fehlende Ausweichmöglichkeiten auf der Brücke

II Mangelhafte Aufenthaltsqualität und Nutzung des öffentlichen Raums

Der defizitäre Zustand des öffentlichen Raums war in beiden Ortsteilen ein weiterer Kritikpunkt. Dabei wurden vor allem die mangelhafte Aufenthaltsqualität mehrfach genannt, aber auch fehlende öffentliche Nutzungen innerhalb des Ortskerns. Dabei ging es primär um den Aussenraum, aber auch um mangelhafte oder fehlende Räumlichkeiten für beide Orte.

Themenfeld: Aufenthaltsqualität

Folgende Ideen und Verbesserungsvorschläge für den Aufenthalt wurden vorgebracht:

- Öffentliche Plätze mit Cafés und Sitzgelegenheiten ausstatten,
- Öffentliche Bücherschränke als punktuelle Anlaufstellen installieren,
- Reduzierung von dominanten Werbeanlagen und Schaufensterreklamen,
- Erhaltung des ländlichen Charakter
- Der zentrale Bereich Höllsteins sollte nur für Anwohner befahrbar sein

Themenfeld: Barrierefreiheit

Innerhalb der Ortskerne wurden Barrieren in Form von Bürgersteigkanten und Treppenstufen zu öffentlichen Gebäuden gezählt. Insgesamt haben sich vor allem drei Bereiche mit erheblichen Barrieren herauskristallisiert. Diese sind in Abb. 4 verortet. Die Aussagen haben vorwiegend ältere Bürger aber auch junge Familien mit Kinderwagen bestätigt.

Themenfeld: Grünstrukturen

Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger bemängelten eine fehlende oder zu kleinteilige Begrünung der Ortskerne. Dabei ging es sowohl um ästhetische Aspekte als auch um die Verbesserung des Mikroklimas. In Anbetracht steigender Temperaturen in den Sommermonaten vermissten sie Bäume vor allem auch als Schattenspender.
Folgende Anregungen zum Grünraum ergeben sich daraus:

- Mehr Bäume und Grünstrukturen auf öffentlichen und privaten Flächen
- Zuschüsse als Anreiz für private Begrünungsmaßnahmen
- Begrünungen mit heimischen Pflanzen und Bäumen, auch entlang der Wege
- Ausweisung der Linde im Ortsteil Höllstein als Naturdenkmal
- Fortführung eines Grünkonzept für die gewerblich zu errichtenden Flächen
- Flächenversiegelung reduzieren: Pflastersteine auf dem Lindenplatz durch wasser durchlässigeres Material ersetzen

Themenfeld: Nutzungen

Im Rahmen der Ortsspaziergänge haben die Bürgerinnen und Bürger auf Defizite im Erscheinungsbild und der Ausstattung der Ortskerne hingewiesen. Vermisst werden:

- eine Metzgere im Ortsteil Höllstein
- ein Raumangebot zur gemeinschaftlichen Nutzung, etwa in Form eines Gemeindezentrums,
- ein Dorfladen als eine zentrale Anlaufstelle im Ortskern von Höllstein
- kleine Cafés oder ähnliches als niederschwelligen Treffpunkt

III Fehlende Verbindung der beiden Ortsteile

Der Kerngedanke des geplanten Sanierungsprojekts, die Verbindung zwischen den Ortsteilen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, wird überwiegend begrüßt.
Die bestehende Unterführung zwischen Steinen und Höllstein wird unterschiedlich wahrgenommen. In etwa die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger findet die Unterführung funktional und bedarfsgerecht. Die andere Hälfte befürwortet dagegen die Idee einer neuen, oberirdischen Passerelle. Als Gründe dafür nennen sie vor allem die Unbehaglichkeit der Unterführung bei Nacht und die für Radfahrer gefährliche, weil nicht einsehbare Kurve auf Seiten des Ortsteils Steinen. Die Skepsis gegen die geplante Passerelle macht sich vor allem an der vermuteten, zu starken Steigung fest.

Bei einer mäßigen Neigung würden sich mehr Bürger für eine Passerelle aussprechen.
In der Befragung hat sich gezeigt, dass viele Bürgerinnen und Bürger im Alltag häufig zwischen Höllstein und Steinen wechseln.
Vor allem spielen die Wechsel zum Einkauf oder um Freunde und Familie zu treffen eine große Rolle.
Dabei hat sich aber auch ergeben, dass der Weg aus Sicht der Radfahrer und Fußgänger mit erheblichen Sicherheitsmängeln behaftet ist. Das gilt insbesondere für den Abschnitt der Wiesebrücke. Es besteht Konsens, dass hier dringender Handlungsbedarf zugunsten der Rad- und Fußgänger besteht.

IV Sanierungsbedürftige Bausubstanz

Die Problematik der Bausubstanz wurde durchgehend punktuell angesprochen. Dabei wurden mehrfach das Rathaus sowie die Volkshochschule benannt. Darüber hinaus weisen die Bürger immer wieder auf wenig ortsbildgerecht gestaltete Fassaden und überdimensionierte Werbeanlagen bzw. Schaufensterreklamen hin.

Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung wird in der nachstehenden Grafik visualisiert:

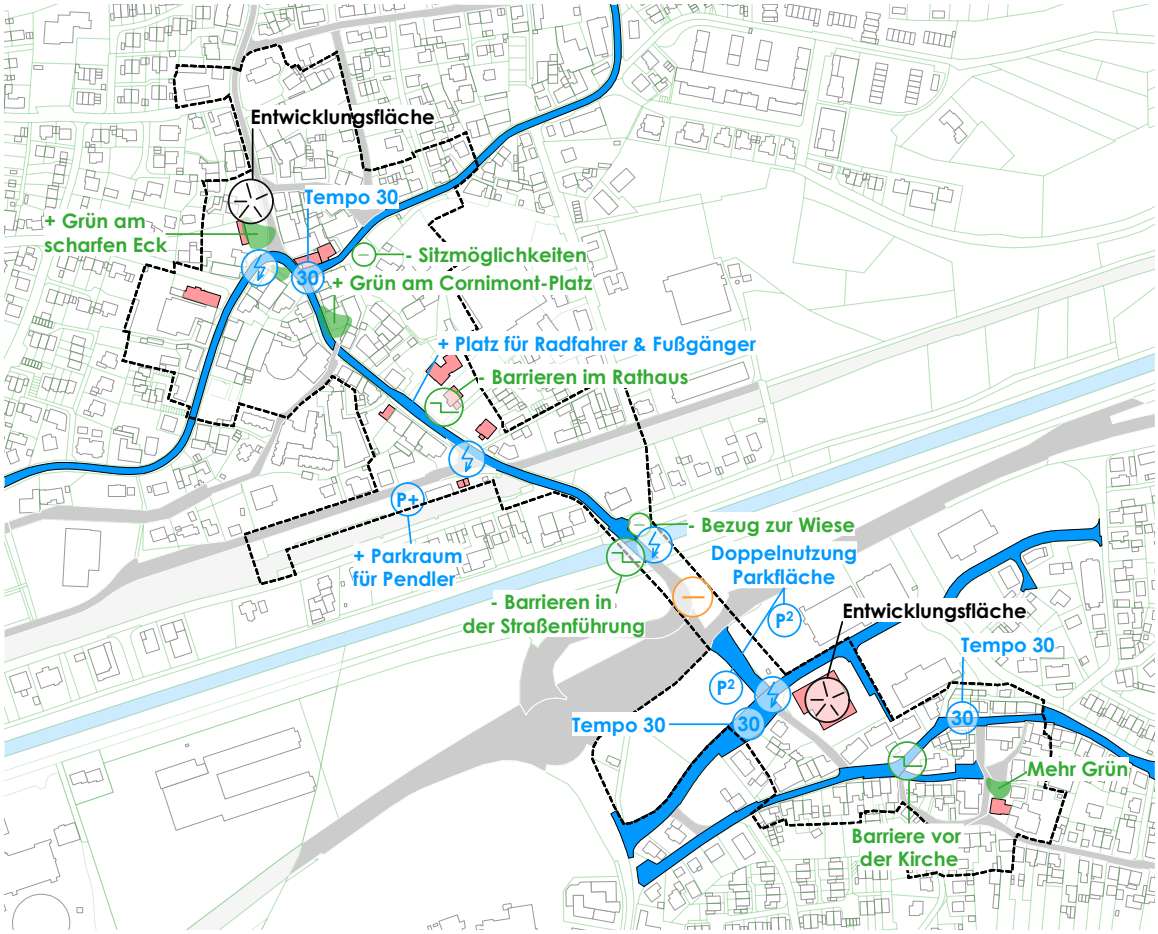


Abb. 54: Anregungen der Bürger zur Entwicklung des Sanierungsgebiets. Die problematische Verkehrssituation (blau), sanierungsbedürftige Gebäude (rosa) und Defizite im Außenraum (grün) konnten zusammen getragen und verortet werden. Weiter konnten auch insgesamt zwei Entwicklungsflächen (schwarz) bestätigt werden. Darstellung: Stadtbau Lörrach.

8.2.2 Weitere Wünsche und Anliegen

Neben den Anregungen zu den vier genannten Kernthemen äußerten die Bürgerinnen und Bürger eine Fülle an Einzelaspekten und -anliegen bezüglich der weiteren Ortsentwicklung sowohl innerhalb als auch außerhalb des angestrebten Sanierungsgebiets.
Damit diese neben den großen Herausforderungen im weiteren Entwicklungsprozess nicht verloren gehen, werden sie nachstehend zusammengefasst.
Die Reihenfolge der Nennungen stellt dabei keine Wertung dar.

Bezogen auf das künftige Sanierungsgebiet werden genannt:

- Ausbau des schnellen Internets, um die Möglichkeit für Home-Office zu verbessern.
- Schallschutzwand und weitergehendes Tempolimit für die B 317 im Abschnitt Höllstein, um die Lärmbelastung weiter zu reduzieren.
- Förderung von erneuerbaren Energien (Solarstrom)
- Sicherung der Dorfinfrastruktur mit Arztpraxis, Metzgerei, Kleingewerbe u.a.
- Kurzfristige Aufwertung der Unterführung durch bessere Beleuchtung und Begrünungsmaßnahmen.
- Briefkasten innerhalb des Dorfkerns in Höllstein fehlt.
- Am Lindenplatz in der Dorfmitte fehlen ein Café, Bänken und Mülleimer.
- Schallschutzwände zur Reduktion des Lärms der B 317

Folgende Anregungen wurden **häufig** genannt, gehen aber über die Abgrenzung des Sanierungsgebiets hinaus:

- Gewünscht wird ein weiteren Bahnüberweg für Fußgänger und Radfahrer in Höllstein Ost / Maulburg West auf Höhe der Kanalbrücke.
- Der östliche Teil von Höllstein ist abgehängt - dort wäre eine Verbindung auf die andere Seite der B 317 wünschenswert.
- Fluss Wiese und Steinebach nördlich des Sanierungsgebiets sollen zugänglich gemacht werden. Es besteht ein großes Bedürfnis, die Uferzonen für den gemütlichen Aufenthalt nutzbar zu machen.

Eher zu den **Einzelanliegen** zählten folgende Wünsche:

- Nicht erwünscht ist die Verbindung der Friedrichstraße nach Maulburg.
- Die Trennwirkung des Friedhofs innerhalb Höllsteins wird bemängelt und die Anlegung einer parkähnlichen Zone wird vorgeschlagen.

8.2.3 Input der Bürgerbeteiligung zu den Planungsideen

Die grundsätzlichen Planungsideen zur Aufwertung der beiden Ortskerne mit verschiedenen Maßnahmen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern sehr positiv aufgenommen.

Einige Anregungen aus der Bürgerschaft deckten sich weitgehend mit den planerischen Ideen für das Gebiet. Die Idee einer direkten Verbindung der beiden Ortsteile in Form einer Passerelle wurde grundsätzlich begrüßt, auch wenn die genaue Lage sowie die Brückensteigung kontrovers diskutiert wurden. Bestandtteil bei der Planung der Passerelle muss die Verbindung des geplanten Radwegs und die Gewährleistung der Barrierefreiheit - auch für die älteren Bewohner - sein.

8.2.4 Fazit der Beteiligung

Der Beteiligungsprozess im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet „Brückenschlag Steinen - Höllstein" hat deutlich gemacht, dass zahlreiche Bürgerinnen und Bürger daran interessiert sind, an der weiteren Gestaltung der Ortskerne mitzuwirken. Das zeigte sich vor allem in der breiten Resonanz auf das Angebot der Ortsspaziergänge.

Die Diskussionen vor Ort bestätigten die Einschätzung der Stadtplaner bezüglich der wesentlichen Mängel und Missstände im Plangebiet:

- Durchgangsverkehr als größter Hemmschuh für die Ortsentwicklung
- Mangelnde Aufenthaltsqualität der öffentliche Räume
- Fehlende – attraktive und sichere – Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Ortsteilen Steinen und Höllstein
- Die marode Bausubstanz öffentlicher als auch privater Gebäude

Initiativen wie die Agenda 21, von welcher ein Vertreter an beiden Spaziergängen teilgenommen hat, widmen sich der problematischen Verkehrssituation und geben eigene Vorschläge diese nachhaltig umzudenken. Die akute Dringlichkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation innerhalb und zwischen den beiden Ortskernen zeigte sich ebenfalls als Schwerpunkt des Beteiligungsprozesses.

Die Spaziergänge wurden intensiv durch die Bereitschaft des Bürgermeisters Steinen unterstützt. Insgesamt lieferte die Aktion viele Anregungen und Hinweise der Bürgerschaft für den öffentlichen Raum in beiden Ortsteile. Somit wurden viele Ideen der Stadtplaner bestätigt und unterstützt, aber auch Einwände zur Änderung von Vorhaben angestoßen.

Die vorliegenden Meinungen und Einschätzungen der BürgerInnen vervollständigen die bisherigen Ergebnisse der Bestandsaufnahme und werden im Prozess des geplanten Sanierungsgebiets weiterführend integriert. Hierbei wird der Fokus vor allem auf die Schwerpunktthemen der Bürgerschaft gelegt.

9 ZUSAMMENFASSUNG ISEK

Die beiden Teilorte Steinen und Höllstein werden heute durch mehrere Achsen (Trasse der S-Bahn, Fluss Wiese, B 317 sowie künftig die verlagerte L 135 sowie der Radschnellweg) stark voneinander getrennt. In Steinen bestehen aufgrund der durch den Ortskern verlaufenden Landesstraßen L 138 sowie L 135 massive Belastungen durch Durchgangsverkehre, sodass öffentliche Räume keinerlei Aufenthaltsqualität bieten können. Hieraus ergibt sich für angrenzende Gebäude ein deutlicher Modernisierungsbedarf. Die in Teilen noch bestehenden Geschäfte sowie Gastronomiebetriebe in den Erdgeschossen leiden deutlich unter fehlenden Außenflächen und der Verkehrsbelastung.
Der dörfliche Charakter von Höllstein liegt derzeit trotz einer historischen Bausubstanz brach, da es im Ortskern an Aufenthaltsqualität mangelt. Die Freiflächen sind teilweise zwischen öffentlichen und privaten Räumen schwer zu unterscheiden, wobei beides teilweise in schlechtem Zustand ist. Die teilweise denkmalgeschützte Bausubstanz weist mitunter deutlichen Modernisierungsbedarf auf. Zwischen dem Dorfkern und der B 317 liegt ein Märktebereich mit großflächigem Einzelhandel, der trotz räumlicher Nähe abgekapselt vom Dorf liegt.

Durch die sich anbahnende Neuordnung der Verkehrsbeziehungen im Zuge mehrerer Straßenbauvorhaben ergibt sich nun die einmalige städtebauliche Chance, die Ortskerne von Höllstein und Steinen nicht nur städtebaulich aufzuwerten, sondern auch miteinander zu verbinden und den öffentlichen Raum - im Ortskern von Steinen insbesondere der Trassen der L 138 und L 135 nach deren Abstufung zu Gemeindestraßen - qualitativ und nachhaltig aufzuwerten.

Für das Sanierungsgebiet ergeben sich drei Handlungsfelder:

- Der **trennende Zwischenraum** muss überwunden werden. Hierzu ist eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke („Passerelle") geplant, die unmittelbar an der Bahntrasse ansetzt und auf direktem Weg einen attraktiven und sicheren Übergang nach Höllstein schafft. Hierbei ist auch auf eine attraktive Anbindung der Passerelle zu achten.
- Aufwertung des öffentlichen Raums und Stärkung des **dörflich geprägten Ortskerns von Höllstein**. Hierzu gehört auch eine Modernisierung der (teilweise privaten) Gebäude, die den Dorfkern mit ihrer historischen Bausubstanz prägen. Insgesamt ergibt sich durch die Maßnahmen ein attraktiver Ortskern, der die Identität von Höllstein unterstreicht.
- Verlagerung der beiden Landesstraßen aus dem **Ortskern von Steinen** heraus. Dann können die bestehenden Plätze aufgewertet werden und die Aufenthaltsqualität bieten, welche die Geschäfte im Ort benötigen, um sich ansprechend präsentieren zu können. Durch die Maßnahmen kann die Gemeinde ihrem Titel als „Tor zum Naturpark Südschwarzwald" gerecht werden.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs wird die Wohnqualität im Ortskern deutlich gestärkt. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, im Rahmen von Maßnahmen der Stadtreparatur, Innenentwicklung zu betreiben und Wohnraum zu schaffen, wie z.B. am Gasthaus Ochsen oder entlang der Kanderner Straße. Dies trägt auch zu einer Stärkung der Versorgung im Ort bei.

10 KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Auf der Grundlage der dargestellten Maßnahmen ergibt sich folgende Kosten- und Finanzierungsübersicht:

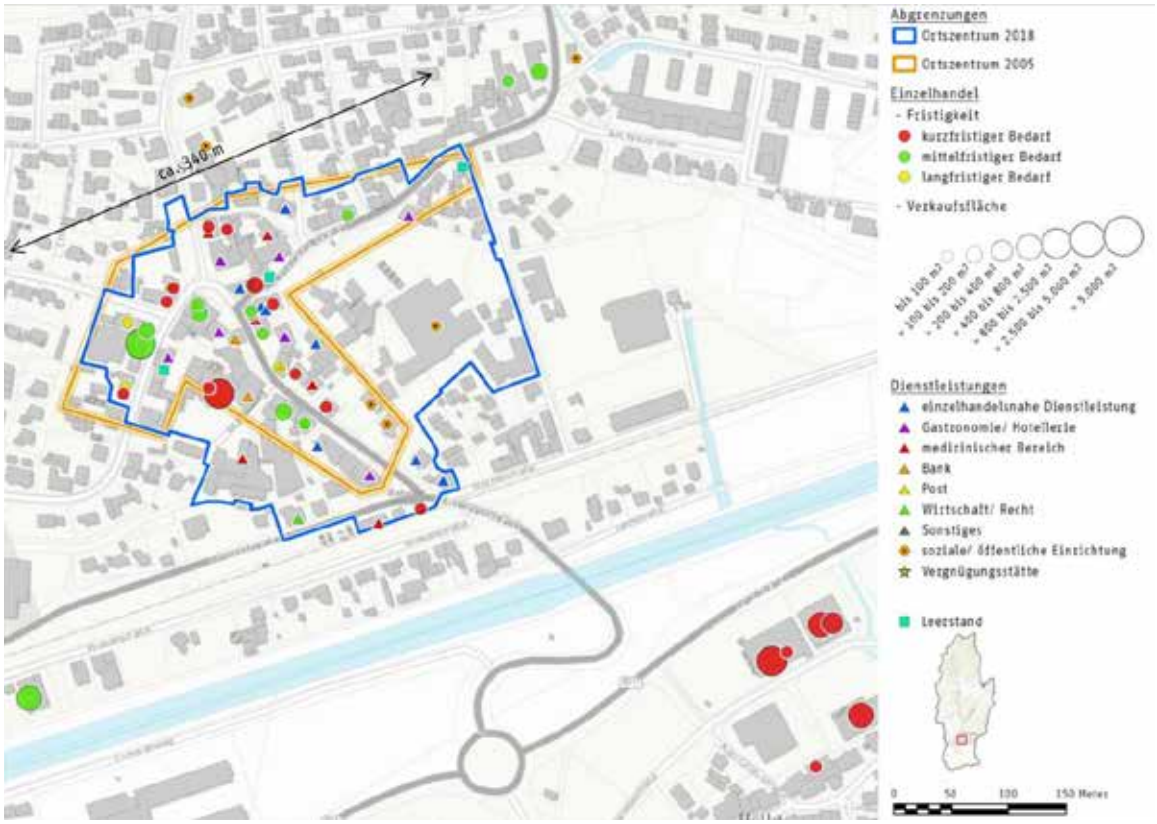
Kostengruppe		Zwischensumme in €	Förderfähige Gesamtkosten in €
I.	**Vorbereitende Untersuchungen**		**20.000**
II.	**Weitere Vorbereitung**		**90.000**
□	Wettbewerb Umgestaltung Ortskerne	60.000	
□	Städtebauliche Planung	20.000	
□	Öffentlichkeitsarbeit	10.000	
III.	**Grunderwerb**		**620.000**
□	Flst.-Nr. 131/1	576.000	
□	öff. Fläche Marktplatz - Rathaus	44.000	
IV.	**Ordnungsmaßnahmen**		**3.632.500**
□	Bodenordnung/Vermessung	10.000	
□	Straßengestaltung Steinen (Eisenbahnstraße und angrenzende Bereiche ca. 5.000 m²)	1.250.000	
□	Wegbereiche zw. Marktplatz und Rathaus ca. 130 m²	32.500	
□	Umgestaltung Rathausplatz Steinen ca. 1.300 m²	325.000	
□	Straßengestaltung Höllstein (Friedrichstraße, Lindenstraße, Rathausstraße ca. 2.700 m²)	675.000	
□	Platzgestaltung Lindenplatz ca. 900 m²	225.000	
□	Platzgestaltung Kino ca. 1.500 m²	375.000	
□	Wegeanteil Passerelle ca. 2.000 m²	500.000	
□	3 Gebäudeabbrüche (kein Gebäuderestwert)	240.000	
V.	**Baumaßnahmen**		**6.000.000**
□	Sanierung Rathaus (förderf. Anteil 85%)	4.400.000	
□	Rathauserweiterung (förderf. Anteil 30%)	1.300.000	
□	ca. 15 umfassende Erneuerungen von Wohngebäuden a 20.000 €	300.000	
VI.	**Sonstiges**		**0**
VII.	**Vergütungen**		**60.000**
Summe förderfähiger Kosten			**10.422.500**
Sanierungsbedingte Einnahmen			**0**
Unrentierliche Kosten/Förderrahmen			**10.422.500**

Zur Erreichung der Sanierungsziele und damit zur Beseitigung der wesentlichen Mängel ist die Durchführung der dargestellten Maßnahmen erforderlich. Der genaue Kostenaufwand sowie die unrentierlichen Kosten können z. T. erst im weiteren Sanierungsverfahren ermittelt werden.

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht ist laufend zu aktualisieren, um u. U. auch auf Preiserhöhung und sonstige Änderungen reagieren zu können. Nach derzeitigem Planungsstand ist davon auszugehen, dass ein Fördervolumen von 10.4 Mio. € (100 %) für die Sanierung in Steinen erforderlich sein wird.
Die zu beantragende Finanzhilfe würde sich dann auf 6.253.500,00 € (60 %) und der Eigenanteil der Stadt auf 4.169.40,00 € (40 %) belaufen. Bei einem Durchführungszeitraum von ca. 8 Jahren würde sich der jährliche Investitionsaufwand der Stadt auf ca. 521.125,00 €/ Haushaltsjahr belaufen.

11 ANHANG

11.1 Anlagen



Anlage I: Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereich im Ortszentrum. Die Karte ist auf Grundlage der Einzelhändlerbefragungen im September 2018 entstanden. Darstellung: Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung. 2019.

Anlage II: Aufbau des Spaziergangs Höllstein.

Treffpunkt 1: Lindenplatz - 18:00 Uhr

Treffpunkt 2: Vor der Kirche – 18:30 Uhr

Treffpunkt 3: REWE Parkplatz - 19:00 Uhr

Anlage III: Aufbau des Spaziergangs Steinen.

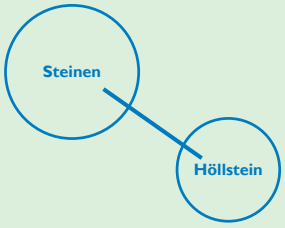
Treffpunkt 1: Scharfes Eck - 10:30 Uhr

Treffpunkt 2: Vor dem Rathaus - 11:00 Uhr

Treffpunkt 3: An der Wiesebrücke - 11:30 Uhr

Ortsspaziergang

„Brückenschlag Steinen“
11. & 12. September 2020



Ziele des Projekts

Die Gemeinde möchte die beiden Teilorte Höllstein und Steinen voranbringen. Auf der Grundlage eines innerstädtischen Entwicklungskonzepts wird ein Antrag auf Aufnahme ins Städtebauförderungsprogramm des Landes Baden-Württemberg gestellt.

- **Städtebauliche Verbindung beider Ortskerne durch die Schaffung einer durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindung.**
- **Städtebauliche Aufwertung und Aktivierung der öffentlichen Räume in den beiden Ortskernen, unter Berücksichtigung ihrer individuellen Charakterstärken.**
- **Entlastung des Ortskerns Steinen durch die Neugestaltung der Verkehrstrassen.**

Weitere Anregungen...

können Sie gerne hier oder demnächst auf der Homepage der Gemeinde Steinen abgeben.

Ortsteil Höllstein

Was zeichnet Höllstein aus?

Was fehlt zur Wahrnehmung?

Wo genau liegen die Defizite?

Ortsteil Steinen

Was zeichnet Steinen aus?

Was fehlt zur Wahrnehmung?

Wo genau liegen die Defizite?

Anregungen...

+

–

„Dazwischen“

Warum gehe ich rüber?

Wie sicher ist der Weg?

Gemeinde Steinen

Anlage IV: Vorlage des Rückmeldebogens in Form eines Handzettels.

Im Folgenden ist eine Auswahl der erschienenen Presseartikel im Hinblick auf die Bürgerbeteiligung zusammengestellt.

Frischer Blick auf den Ort

Sanierungsprogramm | Gemeinde Steinen holt Stadtbau Lörrach mit ins Boot / Spaziergänge geplant

„Wir müssen jetzt endlich in die Strümpfe kommen", drückt Bürgermeister Gunther Braun auf die Tube, aus der nun zügig „vernünftige und umsetzbare" Konzepte zur städtebaulichen Sanierung seiner Gemeinde – und dazu zählen im Kern die Ortsteile Steinen und Höllstein – kommen sollen.

■ Von Hans-Jürgen Hege

Die Stadtplaner Stephan Färber und Melissa Dopf mit Bürgermeister Gunther Braun. Foto: Hans-Jürgen Hege

Steinen. Mit im Boot hat die Verwaltung die Stadtbau Lörrach, einen – wie Braun sagt – „kompetenten und verlässlichen Partner", dessen Aufgabe es aktuell ist, ein städtebauliches Sanierungsprogramm auf die Beinezu stellen, das alle Kriterien erfüllen soll, die notwendig sind, um den Förderrichtlinien des Landes zu genügen. „Denn dafür wollen wir uns jetzt bewerben", kündigte Gunther Braun bei einem Pressegespräch im Rathaus an.

Schwerpunkte dieser Bewerbung, die bereits erfolgreichen Projekten wie „Cornimont-Platz/Köchlinstraße" im Kernort oder „Alte Weberei" (die letztlich nicht in Anspruch genommen wurde, weil das Vorhaben wohl rentierlich abgeschlossen wird) folgt, werden allein Höllstein und Steinen sein,versicherte Braun, der – „wenn alles klappt" – von Zuschüssen über 60 Prozent der Gesamtkosten ausgeht und hofft, das Regierungspräsidium mit einer ausgeklügelten Präsentation „trotz angespannter Haushaltslage" von der Notwendigkeit und den Vorteilen einerlängst überfälligen Sanierung zweier Ortsteile überzeugen zu können. Schließlich haben beide Orte nach der Fusion im Jahr 1974 den wesentlich reibungsloseren Zusammenschluss der Bevölkerung diesseits und jenseits von Wiese, Bahnlinie und Bundesstraße verdient, als das bisher der Fall sei. Gunther Braun möchte Brücken schlagen, und zwar nicht zuletzt auch im wahrsten Sinne des Wortes „sichtbar verbindende Teile" über die oben genannten Hindernisse hinweg und nicht – wie derzeit – an nur einer Stelle unten durch.

Stärken und Schwächen

Konkrete Aufgabe der Stadtsanierer aus Lörrach ist es, Perspektiven zu entwickeln die geeignet sind, beide Teilorte gleichermaßen voranzubringen. Dazu werden nun die Stärken und Schwächen beider Ortskerne analysiert mit dem Ziel „Entwicklungspotentiale herauszuarbeiten und erste Ideen für die künftige Ortsentwicklung anzubieten." Das alles selbstverständlich mit möglichst umfangreicher Bürgerbeteiligung. Die soll (schon wegen Corona als „charmante Alternative zu Saal-Veranstaltungen", aber auch aus praktischer Sicht) nicht im Saal, sondern vor Ort stattfinden. Auch und vor allem die Jugend, deren Zukunft ein stückweit ge- oder verplant wird, ist eingeladen zu zunächst zwei Spaziergängen durch die „Problemzonen".

Stadtbau-Vertreter Stephan Färber und seine Kollegin Melissa Dopf wollen mit jungen und älteren Bürgern „mit Blick auf das jeweilige Objekt" über erforderliche Maßnahmen diskutieren". „Insbesondere Jugendliche könnten mit einem sehr frischen Blick auf den Ort positive Ansätze einbringen." Es wäre hilfreich, wenn sich die Spaziergänger schon jetzt Gedanken darüber machen, was für sie den künftigen Reiz ihres Wohnortes oder ihrer Heimat ausmacht. Anhaltspunkte für ihre Überlegungen könnten die „Eckpunkte sein, die Stephan Färber auf dem Zettel hat: „Die Verlagerung des störenden Verkehrs aus dem Ortskern, eine attraktive Verbindung der Ortsteile für Radfahrer und Fußgänger, eine Aufwertung der öffentlichen und privaten Räume und die Instandsetzung ortsprägender Gebäude", wobei weder Gunther Braun noch Färber Sanierungsmaßnahmen an oder in Privathäusern ausnehmen, weil auch die Teil des Landes-Förderprogramms sein können, sollen oder dürfen.

Ergebnisse online

Im Gespräch wurde darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse der Spaziergänge auf der Homepage der Gemeinde eingestellt werden. Dort bekommen Interessierte neben Infos über noch folgende Ortstermine „Gelegenheit, weitere, aus ihrer Sicht bedeutsame Potentiale und Defizite des Plangebiets in die weitere Planung einzubringen." Alles mit dem erklärten Ziel, „die schwer überwindbaren, harten Zäsuren durch Bahnlinie und Bundesstraße zwischen eigentlich benachbarten Ortslagen" vor dem Hintergrund laufender Planungen zum vierspurigen Ausbau der B317 quasi in einem Aufwasch überwinden zu können. Eine Chance dazu jedenfalls steht auch Bürgermeister Braun, der hartnäckig versuchen will, den fälligen Neubau des Rathauses in die Gesamtmaßnahme integrieren zu können.

Am 11. September um 18 Uhr ist als Ausgangspunkt der Lindenplatz vor dem ehemaligen Domizil der Höllsteiner Feuerwehr vorgesehen. Der zweite Spaziergang beginne am 12. September um 10.30 Uhr vor dem Gebäude Eisenbahnstraße 2 in Steinen.

Wichtig: Um sich auf die Gruppengrößen einstellen zu können bittet die Gemeinde um Anmeldung per E-Mail (kosowski.bauamt@steinen.de) oder per Telefon 07627/910068.

Anlage V: Presseartikel „Die Oberbadische" vom 28.08.2020.

Die Bürger sind gefragt

In Steinen und Höllstein steht eine großflächige Sanierung an/ Vorher werden die Bürger gefragt / Spaziergänge am Wochenende

Von Robert Bergmann

STEINEN. Den Kernort Steinen und das durch die Bundesstraße, den Fluss Wiese und die Bahnlinie davon getrennte Höllstein stärker miteinander zu verbinden, ist eines der erklärten Ziele, das die Gemeinde mit ihrem neuesten Städtebaulichen Entwicklungskonzept verfolgt. Geplant wird das Ganze von der Stadtbau Lörrach. Am Wochenende finden jetzt die lang angekündigten Spaziergänge mit interessierten Bürgern durch Höllstein und Steinen statt.

„Der Kernort braucht eine Auffrischungskur", findet Bürgermeister Gunther Braun. Auch im benachbarten Höllstein sieht Braun noch jede Menge städtebauliches Potenzial, das es in den kommenden Jahren zu heben gilt. Und den Verkehr müsse man ohnehin aus dem Kernort herausbekommen.

Das Konzept des Städtebaulichen Entwicklungskonzept hat die federführende Stadtbau Lörrach im Gemeinderat Anfang Juli bereits vorgestellt. Es zielt unter anderem auf den Bau einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke (Passarelle) im Bereich der heutigen Wiesenbrücke, eine Verkehrsberuhigung beim Cornimontplatz und ein verbessertes innerörtliches Klima ab.

Doch auch umfangreiche, mit Landesgeldern geförderte Sanierungen der bestehenden Gebäude und die Schaffung neuen Wohnraums sind geplant. Und ein neues Rathaus soll bei dem auf acht bis zehn Jahre angelegten Projekt am Ende auch noch für Steinen herausspringen. Das alles klingt ambitioniert und Braun findet: „Wir müssen allmählich in die Strümpfe kommen."

Stadtbau-Mitarbeiterin Melissa Dopf, Planer Stephan Färber (Mitte) und Bürgermeister Gunther Braun vor einer Karte des künftigen Sanierungsgebiets. FOTO: ROBERT BERGMANN

Wie das Ganze im Einzelnen ausgestaltet werden soll, da haben die betroffenen Bürger ein großes Wörtchen mitzureden. Bevor nämlich der Förderantrag auf den Weg gebracht werden kann, hat der Gesetzgeber zwingend die Bürgerbeteiligung gesetzt. Am Freitag und Samstag, 11./12. September, finden die Begehungen statt, die in Corona-Zeiten eine traditionelle Info-Veranstaltung in der Wiesentalhalle ersetzen sollen. Dabei werden die Planer – auf Seiten der Stadtbau ist das Stephan Färber – und die Verwaltung ihre Überlegungen präsentieren und diese durch Anregungen der ortskundigen Mit-Spazierer ergänzen lassen wollen.

„Wir wissen zwar schon einiges, aber alles bekommen wir halt auch nicht mit", meinte Stadtbau-Vertreter Stephan Färber, der auf eine rege Beteiligung an den Spaziergängen – auch von jüngeren Menschen – hofft. Der Lörracher Planer ist des Lobes voll für das geplante Sanierungsgebiet. So habe „Höllstein einen tollen Ortskern, den man einfach nur wachküssen muss." Auch gelte es den künftig von einem Kinopalast ergänzten Märktebereich besser in den restlichen Ort zu integrieren. Für Steinen sei aktuell genau der richtige Zeitpunkt, „um die Verkehrsproblematik zu lösen" und die Aufenthaltsqualität rund um den Cornimontplatz deutlich zu erhöhen.

Die geplante Fußgänger/Radfahrer-Brücke werde die Verbindung zwischen Steinen und Höllstein gegenüber der aktuellen Situation nachhaltig verbessern, ist Färber überzeugt, auch wenn Bürgermeister Braun findet, dass es eigentlich vier oder fünf Brücken zwischen Höllstein und Steinen brauche, damit ein intensiver Austausch stattfinden kann. In beiden Siedlungsgebieten müsse der Gebäudebestand modernisiert werden, hat Planer Färber bereits festgestellt. Auch dafür gebe es auf Antrag Landesmittel – zumal Besitzer von denkmalgeschützten Gebäuden seien hier gefragt, sich in die Planung einzubringen.

Laut Färber wird es im Anschluss an die Bürger-Spaziergänge zügig weitergehen im Zeitplan der Städtebaulichen Sanierung: Bereits Ende September sollen die vorbereitenden Untersuchungen im Plangebiet abgeschlossen sein, der Förderantrag soll dann am 30. September beim Regierungspräsidium eintreffen. Das konkrete Gemeinde-Entwicklungskonzept soll dann im Herbst/Winter 2020 fertig gestellt werden.

Termin: Erster Spaziergang durch Höllstein, Freitag, 11. September, Treffpunkt: 18 Uhr, Lindenplatz; zweiter Spaziergang durch Steinen, Samstag, 12. September, Treffpunkt: 10.30 Uhr, Eisenbahnstraße 2. Anmeldung unter Tel. 07627/9100 68 oder per E-Mail an kosowski.bauamt@steinen.de

Anlage VI: Presseartikel „Badische Zeitung" vom 05.09.2020.

Ortsentwicklung: Ideensammlung

Steinen. Die Gemeinde möchte die beiden Teilorte Höllstein und Steinen voranbringen. Um Perspektiven zu skizzieren, beauftragte die Gemeinde Steinen die Stadtbau Lörrach, städtebauliche Stärken und Schwächen der Ortskerne Steinen und Höllstein zu analysieren, Entwicklungspotenziale herauszuarbeiten und erste Ideen für die künftige Ortsentwicklung zu erarbeiten.

Im Ergebnis soll auf der Grundlage eines innerstädtischen Entwicklungskonzepts ein Antrag auf Aufnahme ins Städtebauförderungsprogramm des Landes Baden-Württemberg gestellt werden. Die Gemeinde möchte nun mit den Bürgern ins Gespräch kommen, um deren Gedanken und Beobachtungen in die Planungen einbeziehen zu können.

Dazu bietet die Gemeinde Steinen begleitete Spaziergänge an - einen am Freitag, 11. September, in Höllstein und einen am Samstag, 12. September, in Steinen.

Die beiden Spaziergänge sind gleich aufgebaut: Es sind jeweils drei Stopps vorgesehen, an denen man sich über das unterwegs Gesehene und die Eindrücke vor Ort austauscht. Die Stadtbau Lörrach wird in die geplante Ortsentwicklung einführen. Bürgermeister Braun wird den anschließenden Austausch moderieren. Beide Spaziergänge sollen rund 90 Minuten dauern, heißt es in einer Mitteilung.

Der erste Spaziergang startet am Freitag, 11. September, um 18 Uhr in Höllstein. Treffpunkt ist auf dem Lindenplatz. Der zweite Spaziergang beginnt am Samstag, 12. September um 10.30 Uhr in Steinen. Treffpunkt ist vor dem Gebäude Eisenbahnstraße 2, vor dem scharfen Eck.

Anlage VII: Presseartikel „Die Oberbadische" vom 10.09.2020.

Brückenschlag findet Anklang

Stadtplaner bewerten Bürgerengagement fürs Sanierungsprogramm positiv / Verbindungen von Steinen nach Höllstein fehlen

Von Robert Bergmann

STEINEN. Eine positive Bilanz zogen Planer Stephan Färber (Stadtbau Lörrach) und seine Mitarbeiterin Melissa Dopf im Gemeinderat am Dienstag nach den gut besuchten Bürgerspaziergängen durch Steinen und Höllstein aus Anlass der geplanten städtebaulichen Sanierung in beiden Ortsteilen. Die Bürger seien in Scharen gekommen und haben sich engagiert mit Ideen in den Planungsprozess für einen „Brückenschlag" eingebracht, schwärmten die beiden Stadtbauvertreter.

Färber und Dopf erläuterten den Gemeinderäten die wichtigsten Erkenntnisse, die die Bürgerspaziergänge für den Planungsprozess aus ihrer Sicht gebracht haben. Aus Höllsteiner Perspektive gelte es, den Lindenplatz zu einem echten Dorfzentrum mit Aufenthaltsqualität aufzuwerten, den Verkehr beim Kirchplatz einzudämmen und das Gefühl einer Verbindung nach Steinen zu stärken.

Dass es gerade bei Letzterem Defizite gebe, habe sich beispielsweise beim Besuch der B317-Unterführung im Gewerbegebiet gezeigt. Diese werde von vielen Höllsteinern als „wenig einladend", bei Nacht sogar mit einigem Unbehagen erlebt. „Das ist ein Angstraum", sagte Melissa Dopf nach Sichtung zahlreicher Bürgerkommentare im Nachgang des Spaziergangs. Und die davor verlaufende Gewerbestraße werde als Gefahrenpunkt empfunden.

Umgekehrt empfinden auch viele Steinener die aktuellen Verbindungen nach Höllstein als ausbaufähig. Die Wiesebrücke sei ein Nadelöhr, Radfahrer und Fußgänger fühlten sich dort gefährdet. Für Planer Stephan Färber eine Bestätigung, dass es die im Zuge der städtebaulichen Sanierung geplante Fußgängerbrücke zwischen Höllstein und Steinen tatsächlich braucht. Gebraucht werde aber auch ein leistungsfähiges Rathaus im Ortskern von Steinen, so Stephan Färber. Im Sanierungsantrag werde deshalb das Projekt eines Verbindungsbaus zwischen dem bestehenden Rathaus und der benachbarten alten Grundschule ein wichtiges Thema sein. Laut Mitarbeiterin Dopf sollte auch darüber nachgedacht werden, die Aufenthaltsqualität im Bereich des Rathauses zu verbessern. Überhaupt fehle es im Ortskern an Grün und an „Plätzchen zum Wohlfühlen". Überragendes Thema der Bürger sei indes der Wunsch nach einer Bändigung des innerörtlichen Verkehrs im Kernort, hoben Planer Färber und seine Mitarbeiterin hervor.

Als Nadelöhr empfinden viele Bürger die Wiesebrücke in Steinen. Und die Fußgängerunterführung ist so manchem unheimlich. FOTO: ERICH MEYER

Einen Fahrplan, wie es mit der städtebaulichen Sanierung jetzt weitergeht, hatten die Stadtbauvertreter am Montag ebenfalls im Gepäck. Nach dem formellen Antrag vom Mittwoch zur Aufnahme des Steinener „Brückenschlags" ins Landessanierungsprogramm gelte es, sich nunmehr bis etwa Ostern 2021 zu gedulden, ob das Regierungspräsidium Freiburg diesen Antrag auch tatsächlich bewilligt. Die Zeit sollte zum einen dafür genutzt werden eine Machbarkeitsstudie für die geplante Fußgänger- und Radfahrbrücke (Passerelle) in Auftrag zu bringen. Zum anderen müsse ein sogenanntes Gemeindeentwicklungskonzept auf den Weg gebracht werden und ein förmlicher Satzungsbeschluss über das Sanierungsgebiet erfolgen. Sollte die Aufnahme ins Landessanierungsprogramm gelingen, würden im Frühjahr sämtliche Hauseigentümer in Steinen und Höllstein angeschrieben, um deren Interesse an einer Sanierung ihres Eigentums zu erkunden.

SPD-Sprecher Rudolf Steck holte sich in Zusammenhang mit der geplanten Sanierung die Zusicherung der Verwaltung und des übrigen Gemeinderats ab, dass der seiner Fraktion eingebrachte Antrag zur Ortsentwicklung Höllstein (wir haben berichtet) „in allen Punkten" abgearbeitet wird. Steinens Sozialdemokraten fordern darin unter anderem eine bessere Anbindung des Gewerbegebiets an den alten Höllsteiner Ortskern.

Anlage VIII: Presseartikel „Badische Zeitung" vom 02.10.2020.

11.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. Deckblatt: Kartengrundlage: Google Maps. 2020.

Logo der Stadtbau: © Stadtbau Lörrach

Logo der LBBW-KE: © LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH

Abb. 1:	Gesamtgemeinde. Datengrundlage LUBW. 2020.	6
Abb. 3:	Agglo Basel, Zukunftsbild für 2030. Quelle: www.aggloprogramm.org/de. Aufruf am 20.08.2020.	8
Abb. 4:	Strukturkarte Regionalplan. Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen. 1997.	9
Abb. 12:	Umgebungslärmkartierung. Quelle: LUBW. 2020.	23

Alle übrigen Abbildungen sind - sofern nicht anderweitig angegeben - eigene Darstellungen und Aufnahmen der Stadtbau Lörrach.

Die Aufnahmen sind im März und August 2020 entstanden.

11.3 Planverzeichnis

Plan 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 15

Plan 2: Rechtskräftige B-Pläne 16

Plan 3: Frühere Sanierungsgebiete 18

Plan 4: Untersuchungsgebiet 20

Plan 5: Verkehr & Erschliessung - Ortsteil Steinen 25

Plan 6: Denkmalschutz und ortsbildprägende Elemente - Ortsteil Steinen 28

Plan 7: Gebäudenutzung - Ortsteil Steinen 31

Plan 8: Gebäudezustand - Ortsteil Steinen 35

Plan 9: Eigentümerstruktur - Ortsteil Steinen 37

Plan 10: Denkmalschutz und ortsbildprägende Elemente - Ortsteil Höllstein 40

Plan 11: Gebäudenutzung - Ortsteil Höllstein 44

Plan 12: Gebäudezustand - Ortsteil Höllstein 47

Plan 13: Verkehr & Erschliessung - Ortsteil Höllstein 49

Plan 14: Eigentümerstruktur - Ortsteil Höllstein 50

Plan 15: Vorläufige Abgrenzung Sanierungsgebiet 56

Plan 15.1: Vorläufige Abgrenzung Sanierungsgebiet - Bezug zu Sanierungen 57

Plan 16: Defizite & städtebauliche Missstände 58

Plan 17: Städtebauliche Entwicklungspotentiale 59

Plan 18: Neuordnung der Verkehre 60

Plan 19: Städtebauliche Ziele 62

Plan 20: Maßnahmen 66

11.4 Quellenangaben

Dr. Donato Acocella Stadt und Regionalentwicklung. Gutachten als Grundlage zur Fortschreibung des EInzelhandelskonzepts der Gemeinde Steinen. 24.06.2019.

Gemeinde Steinen. www.steinen.de. Letzter Aufruf am 19.09.2020.

LUBW. www.udo.lubw.baden-wuerttemberg.de. Letzter Aufruf am 10.09.2020.

Geoportal Lörrach. www.geoportal.regiodata-service.de. Letzter Aufruf am 01.09.2020.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. 2020.