Stadt Lörrach

Fachbereich/Eigenbetrieb	**Stadtwerke**
Verfasser/in	Elias, Max
Vorlage Nr.	031/2016
Datum	23.03.2016

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ortschaftsrat Brombach	öffentlich-Kenntnisnahme	05.04.2016	
Ausschuss für Umwelt, Technik, Bildung und Soziales/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	07.04.2016	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	21.04.2016	

Betreff:

Neubau Parkhaus Brombach

Anlagen:

1. Machbarkeitsstudie - Neubau Parkhaus Brombach von der Rapp Regioplan GmbH
2. Stellungnahme zu Park&Ride von der PTV Transport Consult GmbH

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Parkdecks mit zwei Ebenen auf dem dafür vorgesehenen Grundstück an der S-Bahnhaltestelle Brombach/Hauingen in die Wege zu leiten.
2. Den Auftrag für die Planung für den Neubau des Parkhauses erhält das Ingenieurbüro Glück & Partner, Stuttgart.
3. Den Auftrag für die Tragwerksplanung erhält das Büro Ingenieurgruppe Flösser, Lörrach.
4. Den Auftrag für die Ingenieurleistungen Haustechnik (Entwässerung) erhält das Ingenieurbüro Ratio Energie, Lörrach.
5. Den Auftrag für die Ingenieurleistungen Elektrotechnik erhält das Planungsbüro Müller, Bühl-Neusatz.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen, Beschaffungs-/Herstellungskosten €	Finanzierung Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge u.a.) €	Eigenanteil €	Jährlich laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen) €
Mittelbereitstellung Haushaltsplan/Wirtschaftsplan Jahr 2016 **Finanzplanung:** Jahr Jahr Jahr Jahr	Vorgesehen € 350.000 €	erforderlich	**Ergebnishaushalt** Profitcenter: Sachkonto: **Investition** Investitionsauftrag:

Begründung:

Ausgangssituation

An der S-Bahnhaltestelle Brombach/Hauingen sollen ein neues Wohnquartier und der Neubau einer Sporthalle entstehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll auch die verkehrliche Erschließung neu geordnet werden.

Die nord-östliche Fläche des Areals – eine Grundstücksfläche von ca. 110 m Länge und durchschnittlich 22 m Tiefe – hat das Potential, als Parkfläche für den motorisierten Individualverkehr genutzt zu werden und wurde für diesen Zweck von der Firma Vacuform angekauft.

Begrenzt wird diese Fläche im Norden durch die Regio-S-Bahnschienen bzw. das Grundstück der Deutschen Bahn mit dem Regio-S-Bahn Haltepunkt Bahnhof Lörrach-Brombach/Hauingen, im Süden durch die Feuerwehrzufahrt der Firma Vacuform. Im Westen soll eine Wendeanlage u.a. für einen zweigliedrigen Gelenkbus angelegt werden.

Ein weiterer reglementierender Faktor ist die Starkstromspeiseleitung für die Oberleitung der Regio-S-Bahn. Ein Sicherheitsabstand von 5,0 m zur Freileitung ist einzuhalten.

Grundsätzlich muss man bedenken, dass es an diesem Standort vielfältige Funktionsverflechtungen auf relativ engem Raum gibt. Dazu zählen zusätzlich zur Parkhauszufahrt – die Buswendeschleife, der Kiosk, ein Fahrradparkplatz, Fußgänger von und zur Bahnhaltestelle, Anlieferverkehr zu Vacuform, sowie die Besucher der Sporthalle.

Bedarfsermittlung
Durch die Neubebauung entfallen die bestehenden Stellplätze der Schöpflin Stiftung (für Mitarbeiter und Besucher). Zudem besteht durch den Neubau der Sporthalle und der Veranstaltungsräume für Vereine und Initiativen ein neuer Bedarf an öffentlichen Stellplätzen. Der Bedarf an Pkw-Stellplätzen wurde auf mindestens 93 Parkplätzen ermittelt. Die Schöpflin Stiftung benötigt davon für Mitarbeiter und für Besucher ca. 68 Stellplätze. Für die neue Sporthalle sowie das benachbarte Mehrzweckgebäude sind weitere 25 Stellplätze - bereits reduzierter Ansatz mit ÖPNV-Abzug - baurechtlich nachzuweisen.

Das Thema **Park & Ride** wurde mit Unterstützung der PTV Transport Consult GmbH wie folgt interpretiert (siehe Anlage 2):

- PTV sieht bei einem **kostenlosen** Parkangebot ein zum Status quo zusätzliches Potential von ca. 20 Stellplätzen. In der Summe mit den jetzigen P & R Stellplätzen wären das 33 Stellplätze für P & R. Bei Erhebung einer Parkgebühr wird das Potential eher geringer ausfallen. Bei der Prüfung des P&R Potentials wurden auch die späteren Einflüsse bzw. Auswirkungen des Neubaugebiet Bühl III sowie des Kreiskrankenhausstandorts Hugenmatt im Falle einer Realisierung mit einbezogen. Daraus ergibt sich ein zusätzlicher Wert von 5 bis 20 Plätzen für das Neubaugebiet Bühl III und ein maximal einstelliger Wert an P & R Plätzen für das Kreiskrankenhaus im Gebiet Hugenmatt.

- Damit es zu keinen Nutzungskonflikten zwischen Sporthallenbesuchern und Nutzern des P&R kommt, muss eine zeitliche Begrenzung für das P&R eingeführt werden (z.B. von Mo – Fr von jeweils 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr).

Beim Bau eines Parkdecks mit P & R besteht die Möglichkeit der Förderung sowohl durch den Basler Pendlerfond als auch durch das LGVFG. Notwendig beim Pendlerfond ist ein Nachweis, dass das Projekt dauerhaft zu einer Reduktion der Straßenverkehrsleistung und/oder Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum im Kanton Basel-Stadt führt.
Unter der Annahme, dass die 25 baurechtlich nachzuweisenden Stellplätze auch als P&R Stellplätze verwendet werden können, kann man zusammengefasst von einem Gesamtbedarf von etwa 102 Stellplätzen ausgehen.

Varianten
Für die Einrichtung der Parkfläche wurden durch die Rapp Regioplan GmbH folgende Varianten geprüft, um eine bedarfsgerechte und verkehrstechnisch sinnvolle Dimensionierung des Parkdecks zu ermitteln (Anlage 1).

- **Variante 1**: Parkplatzanlage mit Senkrechtaufstellung bzw. Schrägaufstellung.

- **Variante 2**: Parkdeck mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck).
- **Variante 3**: Parkhaus mit 3 bzw. 4 Ebenen.

Bei der **Variante 1** wäre ein Parkplatz mit ca. 84 bei Senkrechtaufstellung bzw. 85 Stellplätzten bei Schrägaufstellung möglich.
Die Bau- und Unterhaltskosten eines Parkplatzes sind gegenüber dem Neubau eines Parkdecks zwar geringer, der Bedarf von 102 Stellplätzen kann jedoch nicht abgedeckt werden. Die Option auf Park & Ride besteht bei dieser Variante nicht. Die Variante 1 scheidet daher aus.

Bei **Variante 2,** Bau eines Parkdecks mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck), können ca. 134 Stellplätze geschaffen werden. Der Bedarf von 102 Stellplätzen ist damit gedeckt.
Gegenüber der Variante 1 bedeutet dies eine deutlich höhere Anzahl von Stellplätzen und damit auch die Option auf Park & Ride mit bis zu 66 Stellplätzen bei einer zeitlichen Begrenzung.
Die Planung des Unterdecks sollte so erfolgen, dass ausreichend Zuluft auf natürliche Art ins Parkdeck gelangen kann, so dass auf eine maschinelle Be- und Entlüftung verzichtet werden kann. Die Zu- und Ausfahrten können mit einfachen Zufahrtsrampen hergestellt werden. Daher wird kein zusätzlicher Flächenverbrauch für Zu- und Ausfahrtsspindeln benötigt. Der Sicherheitsabstand zur Starkstromspeiseleitung der Bahn wird eingehalten.

Variante 3 generiert mit drei bzw. vier Ebenen 154 bzw. 206 Stellplätze. Der Mindestbedarf von 102 Stellplätzen ist damit gedeckt, auch die Option auf Park & Ride besteht wie bereits bei Variante 2. Durch die Notwendigkeit von Zu- und Abfahrtsspindeln entstehen wesentlich höhere Baukosten. Erhebliche Zusatzkosten und Planungsaufwand würde auch die Verlegung der Starkstromfreileitung der DB mit sich bringen, da bei dieser Variante der Sicherheitsabstand zwischen Parkhaus und Stromleitung nicht mehr eingehalten wird. Eine Verlegung der Leitung hätte auf jeden Fall negativen Einfluss auf den Schienenverkehr und müsste vom Betreiber genehmigt werden.
Das Verhältnis der hohen Investitionskosten zu Anzahl Stellplätze wird daher, vor allem im Vergleich zu Variante 2, sehr ungünstig. Ein wirtschaftlicher Betrieb des Parkdecks wird in diesem Fall als nicht möglich angesehen.
Zudem wäre eine Duldung von Abstandsflächen auf den Grundstücken der benachbarten Firma Vacuform und der Deutschen Bahn notwendig, was zu zeitintensiven Verhandlungen führen würde. Bei den Grundstücksverhandlungen mit der Firma Vacuform war der Bau eines zweigeschossigen Parkdecks Grundlage für den Kaufabschluss. Nachträgliche Verhandlungen bzgl. der Abstandflächen wären denkbar, würden aber zu einem Vertrauensbruch mit der Firma Vacuform führen und zukünftige Gespräche erschweren.

Nach Betrachtung aller Bedarfe sowie nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird die Planung eines Parkdecks mit zwei Ebenen auf dem dafür vorgesehenen Grundstück an der S-Bahnhaltestelle Brombach/Hauingen empfohlen.

Planungsaufträge
Die Bauprojektsteuerung erfolgt durch den Fachbereich Grundstücks- und Gebäudemanagement.

Mit der Hochbauplanung soll das Architekturbüro Glück & Partner aus Stuttgart beauftragt werden. Das Büro hat bereits den Planungsauftrag für den Neubau der Halle aufgrund von guter Qualität und Leistungsfähigkeit (+ Wettbewerb).
Mit der Tragwerksplanung soll das Büro Flösser mit Sitz in Lörrach beauftragt werden. Das Büro ist dem Fachbereich aus vergangenen Projekten als zuverlässig und leistungsfähig bekannt und hat bereits den Planungsauftrag für den Neubau der Halle.

Mit der Planung Haustechnik (Entwässerung) soll das Ingenieurbüro Ratio Energie mit Sitz in Lörrach beauftragt werden. Das Büro ist dem Fachbereich aus vergangenen Projekten als zuverlässig und leistungsfähig bekannt und hat bereits den Planungsauftrag für den Neubau der Halle.

Mit der Planung Elektrotechnik soll das Büro Müller mit Sitz in Bühl-Neusatz beauftragt werden. Das Büro ist dem Fachbereich aus vergangenen Projekten als zuverlässig und leistungsfähig bekannt und hat bereits den Planungsauftrag für den Neubau der Halle.

Termine und Kosten
Im Wirtschaftsplan 2016 der Stadtwerke wurden 350.000 Euro für den Grundstückserwerb sowie die Planung eingestellt.
Die eigentlichen Baukosten ergeben sich resultierend aus der Planung und sind im Rahmen der Haushaltsmeldungen für das Wirtschaftsjahr 2017 anzumelden.

Wolfgang Droll
Eigenbetriebsleiter Stadtwerke Lörrach