

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Stadt Lörrach

„Schöpflin Areal“

Neubau Parkhaus Brombach

Machbarkeitsstudie

Version

Proj. 1036.01

Bericht Nr. 01b / DE

Rapp Regioplan GmbH | Ein Unternehmen der Rapp Gruppe
Kanderner Straße 14 | D-79539 Lörrach | T +49 7621 85 18 0 | www.rapp-regioplan.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. (FH) Kurt Sängler | Amts- und Registergericht: Freiburg HRB 411885

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Notwendigkeit der Maßnahme	4
2. Rahmenbedingungen	4
2.1 Form und Lage der Fläche	4
2.2 Verkehrsbeziehungen im Umfeld	5
2.3 Bedarf an Pkw-Stellplätzen	6
3. Untersuchte Varianten (mit Wick + Partner)	6
3.1 Variante 1: Parkplatzanlage mit Senkrecht oder Schrägaufstellung	6
3.2 Variante 2: Parkdeck mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck)	8
3.3 Variante 3: Parkhaus mit 3 Ebenen bzw. 4 Ebenen	9
4. Option Park & Ride	10
5. Gegenüberstellung Vor- und Nachteile	11

A handwritten signature in blue ink, reading "i. V. D. Ehmann".

Projektleitung: Daniel Ehmann

Sachbearbeitung: Daniel Ehmann

1. Anlass und Notwendigkeit der Maßnahme

Auf einer rund 1,5 ha großen Brachfläche die von der Schöpfli Stiftung erworben wurde, soll durch die Aufstellung des Bebauungsplans „Schöpfli-Areal“ an der Schnittstelle zwischen den Ortsteilen Brombach und Hauingen ein neues Quartier entwickelt werden. Durch die Überlassung einer Teilfläche kann eine städtische Sporthalle als Ersatz für die jetzige Brombacher Halle realisiert werden. In Zusammenhang mit der Halle sollen weitere Räume für besonderen Bedarf wie die Schöpfli Stiftung und ortsansässige Vereine und Initiativen geschaffen werden. In Verbindung der neuen Bebauung des Areals soll die verkehrliche Erschließung neu geordnet werden.

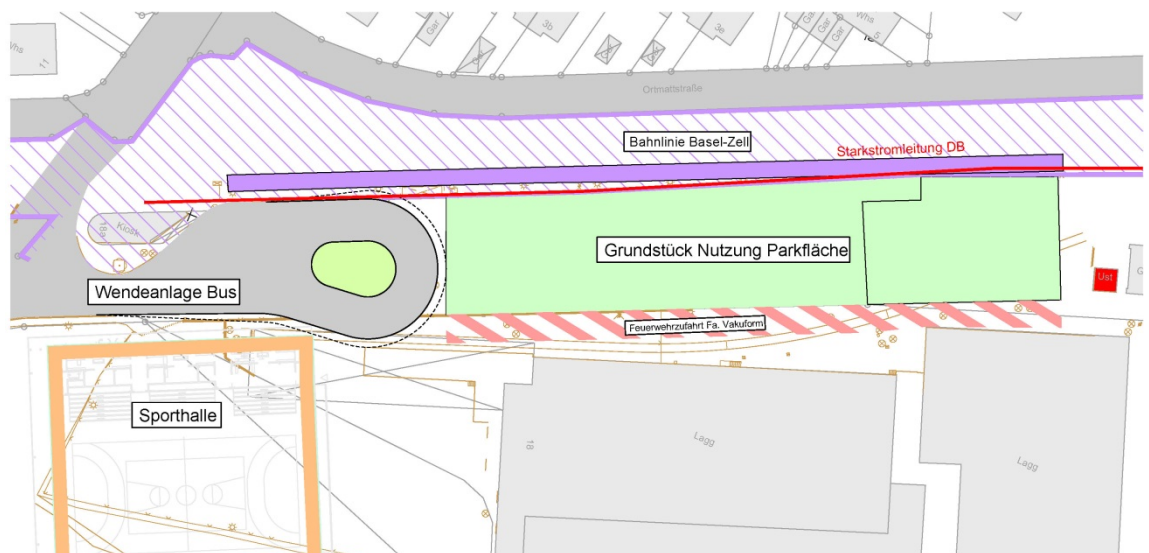
Zum einen entfallen durch die Neubebauung die bestehende Stellplätze der Schöpfli Stiftung (für Mitarbeiter und Besucher) und zum anderen wird durch den Neubau der Sporthalle und der Veranstaltungsräume für Vereine und Initiativen ein neuer Bedarf an öffentlichen Stellplätzen generiert.

Die nordöstliche Teilfläche des Areals soll als Parkierungsfläche des motorisierten Verkehrs genutzt werden.

In Zusammenarbeit mit dem Büro Wick + Partner, die mit der Aufstellung des Rahmenplans und des Bebauungsplans beauftragt wurden, wurde Rapp Regioplan von der Schöpfli-Stiftung mit der Beratung für die verkehrliche Erschließung des neuen Areals betraut. Die Vor- und Nachteile der untersuchten technisch und verkehrlich sinnvollen Varianten, sollen in der folgenden Machbarkeitsstudie gegenübergestellt werden.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Form und Lage der Fläche

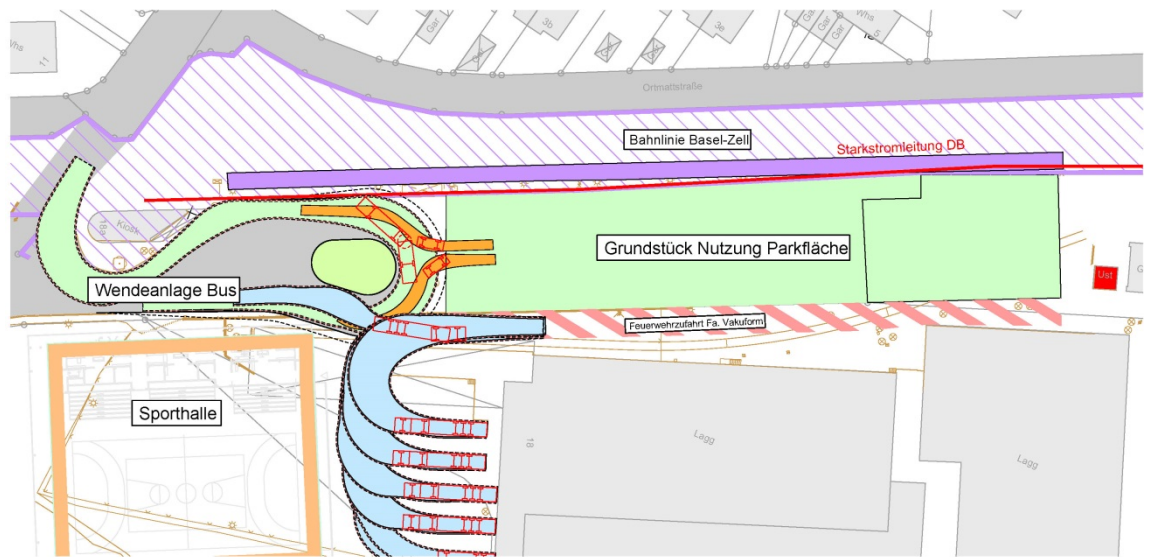


Die Lage der vorgesehenen Fläche wird im Norden durch das Grundstück der Deutschen Bahn mit dem Regio-S-Bahn Haltepunkt Bahnhof Lörrach-Brombach/Hauingen begrenzt. Im Süden befindet sich die Feuerwehrezufahrt der Speditionsfirma Vakuform. Im Westen soll der

Platzbedarf für eine Wendeanlage mit einem 2-gliedrigen Gelenkbus der Buslinien 6 und 16 vorgesehen werden. Durch den Erwerb von Teilflächen des Vakuformgrundstücks steht eine Grundstücksfläche von ca. 110 m Länge und durchschnittlich 22 m Tiefe zur Verfügung.

Ein weiterer Zwangspunkt stellt die Starkstromspeiseleitung für die Oberleitung der Regio-S-Bahn die entlang der Oberleitungsmasten des Bahnsteigs die in diesem Bereich in ca. 8,0 m - 11,0 m Höhe verläuft. Ein Sicherheitsabstand von 5,0 m zur Freileitung ist einzuhalten.

2.2 Verkehrsbeziehungen im Umfeld



Das Umfeld dieser Fläche wird durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Verkehrsströmen und –beziehungen bestimmt:

Zum einen wird dieser Bereich von Fußgängern und Radfahrern von und zu Regio-S-Bahnstation und zum Busbahnhof (der Buslinien 6 und 16) genutzt. Zukünftig werden zusätzliche Anwohner des neuen Quartiers diese Fläche Richtung ÖPNV und Richtung Hauingen queren.

Die vorhandene Wendenanlage für Buse soll zukünftig für 2-gliedrige Gelenkbuse ausgebaut und genutzt werden.

Zusätzlich dazu ist die Werkszufahrt als Lkw-Anlieferung für die Firma Vakuform von dieser Fläche aus erschlossen.

Letztendlich wird die Zu- und Ausfahrt des zukünftigen Parkplatz bzw. Parkhaus über diese Verkehrsfläche abgewickelt.

2.3 Bedarf an Pkw-Stellplätzen

Folgender Bedarf an Pkw-Stellplätzen wurde ermittelt:

- Schöpfli-Stiftung: ca. 68 Stellplätze.
- Sporthalle: 21 Stellplätze (*baurechtlich nachzuweisender reduzierter Ansatz mit ÖPNV-Abzug*).
- Vereinsräume und Mehrzweckraum: 4 Stellplätze (*baurechtlich nachzuweisender reduzierter Ansatz mit ÖPNV-Abzug*).

Dies ergibt insgesamt einen Bedarf von mindestens 93 Parkplätzen, die möglichst auf dieser vorgesehenen Fläche hergestellt werden sollen.

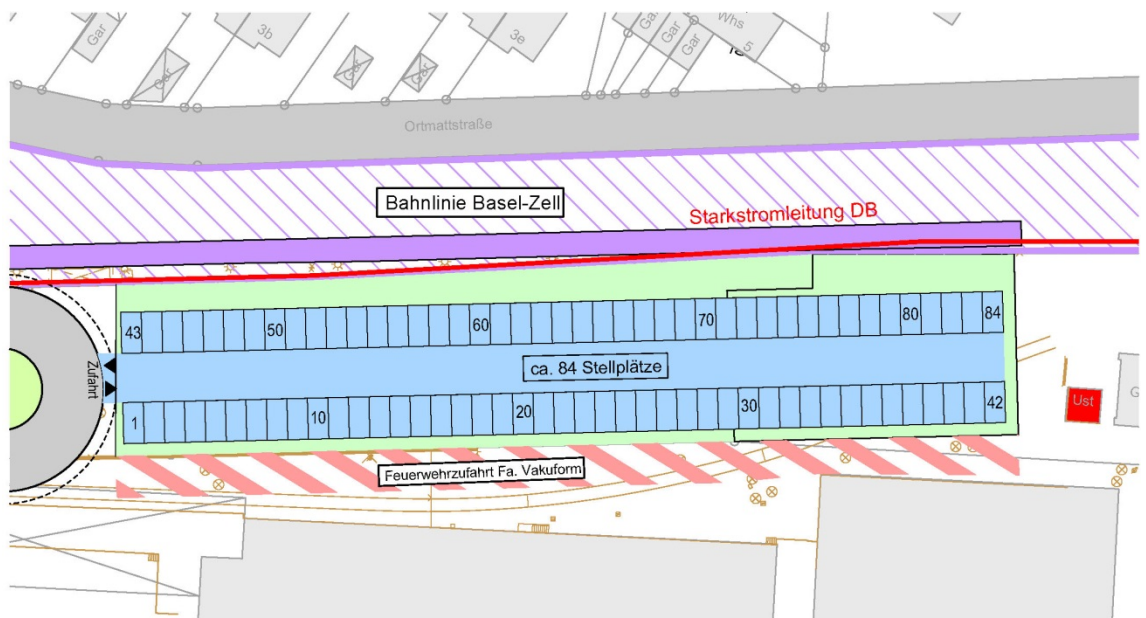
3. Untersuchte Varianten (mit Wick + Partner)

Folgende Varianten wurden für das zur Verfügung stehende Grundstück als verkehrstechnisch sinnvoll erachtet und auf Machbarkeit untersucht:

- Variante 1: Parkplatzanlage mit Senkrechtaufstellung oder Schrägaufstellung.
- Variante 2: Parkdeck mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck).
- Variante 3 Parkhaus mit 3 bzw. 4 Ebenen.

3.1 Variante 1: Parkplatzanlage mit Senkrecht oder Schrägaufstellung

- Senkrechtaufstellung

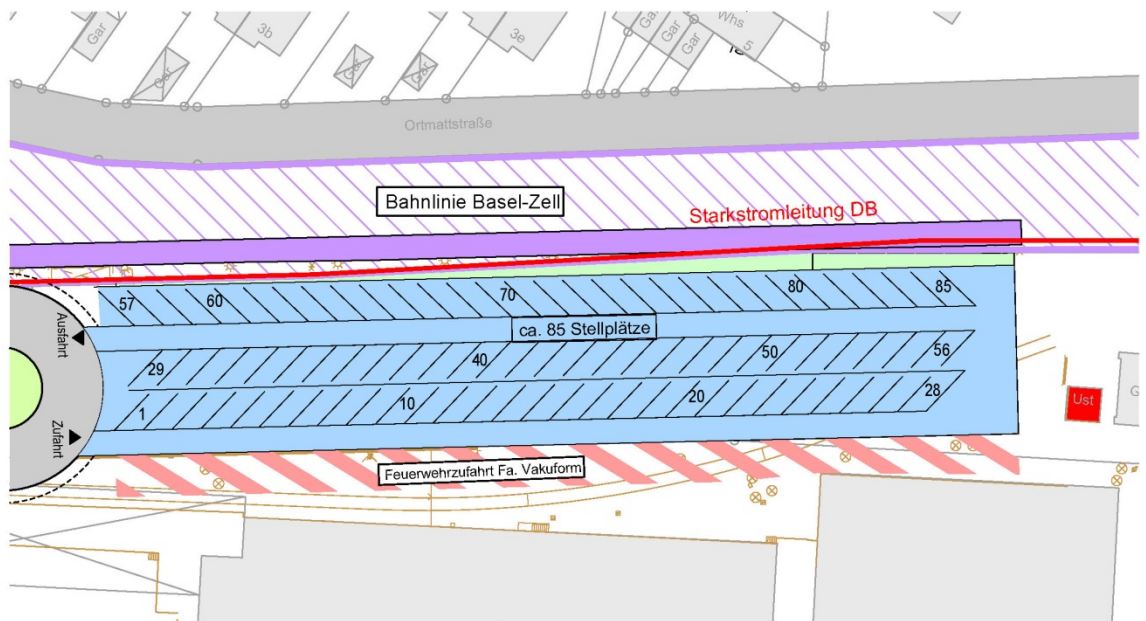


Bei der Anlage eines Parkplatz mit Senkrechtaufstellung sind ca. 84 Parkplätze möglich. Die Schöpfli Stiftung benötigt für Mitarbeiter und für Besucher bereits insgesamt 68 Parkplätze.

Das bedeutet, dass bei dieser Variante nur 16 öffentliche Stellplätze frei zur Verfügung stehen.

Die Bau- und Unterhaltskosten sind gegenüber einem Neubau eines Parkhauses wesentlich geringer. Der Bedarf an Parkplätzen wird jedoch sicherlich bei Spitzenzeiten dieses Parkplatzangebot übersteigen.

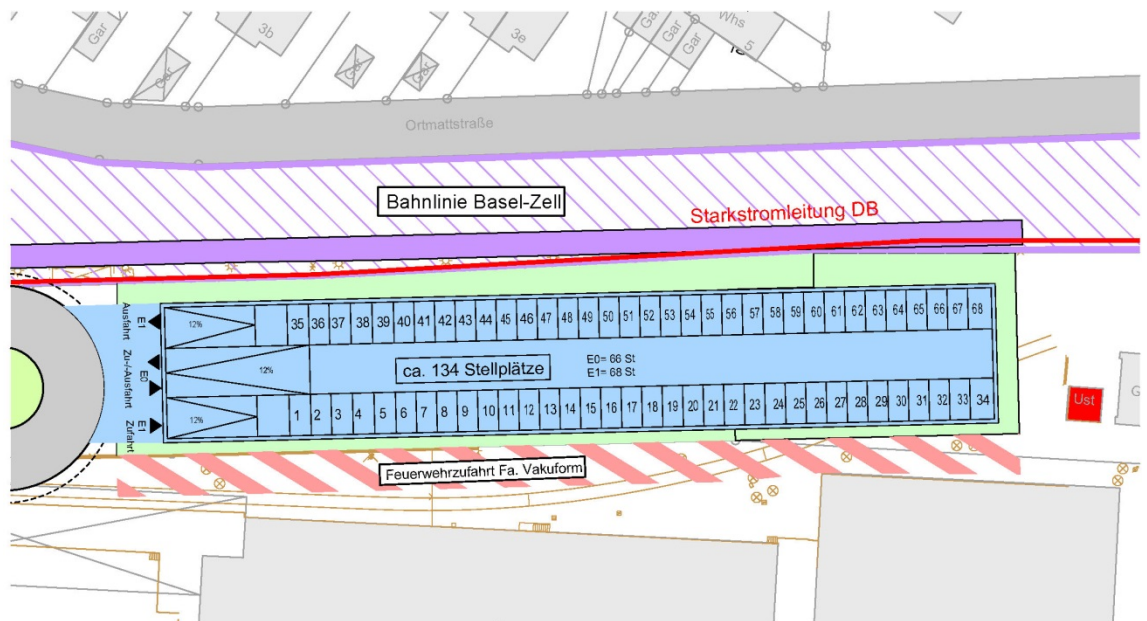
- Schrägaufstellung



Bei der Anlage eines Parkplatz mit Schrägaufstellung sind ca. 85 Parkplätze möglich. Das heißt, dass die Anzahl der möglichen Parkplätze nahezu identisch ist, wie bei einem Parkplatz mit Senkrechtaufstellung.

Unterschiedlich bei der Schrägaufstellung sind die getrennte Zu- und Ausfahrt und die Fahrtrichtung der Fahrgasse als Einbahnstraßenverkehr. Die sonstigen Vor- und Nachteile sind bei beiden Untervarianten identisch.

3.2 Variante 2: Parkdeck mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck)

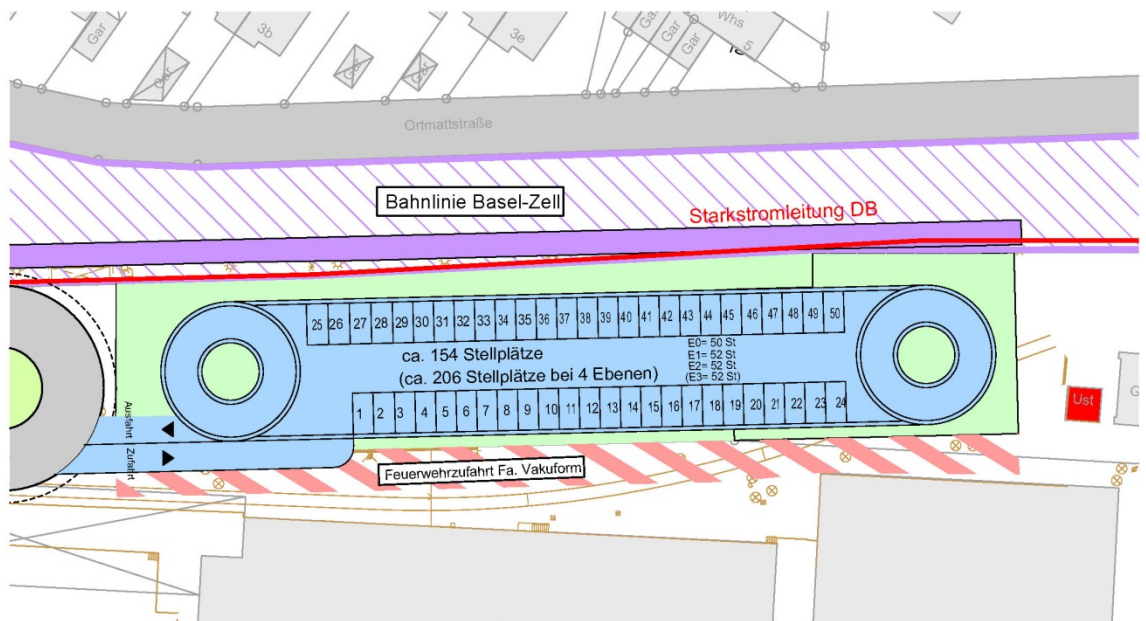


Beim Bau eines Parkdecks mit 2 Ebenen (Ober- und Unterdeck) können ca. 134 Parkplätze geschaffen werden. Wenn für die Schöpfli Stiftung insgesamt 68 Parkplätze reserviert werden, bleiben noch 66 öffentliche Parkplätze übrig. Gegenüber der Variante 1 bedeutet dies eine deutlich höhere Anzahl von 50 Parkplätzen.

Durch die Planung eines geeigneten Höhenniveau des Unterdecks kann ausreichend Zuluft auf natürliche Art ins Parkdeck gelangen, dass auf eine maschinelle Be- und Entlüftung verzichtet werden kann. Ein barrierefreier Zugang könnte mittels behinderten gerechten Rampe hergestellt werden.

Die Zu- und Ausfahrten können mit einfachen Zufahrtsrampen hergestellt werden. Daher wird kein zusätzlicher Flächenverbrauch für Zu- und Ausfahrtsspindeln benötigt.

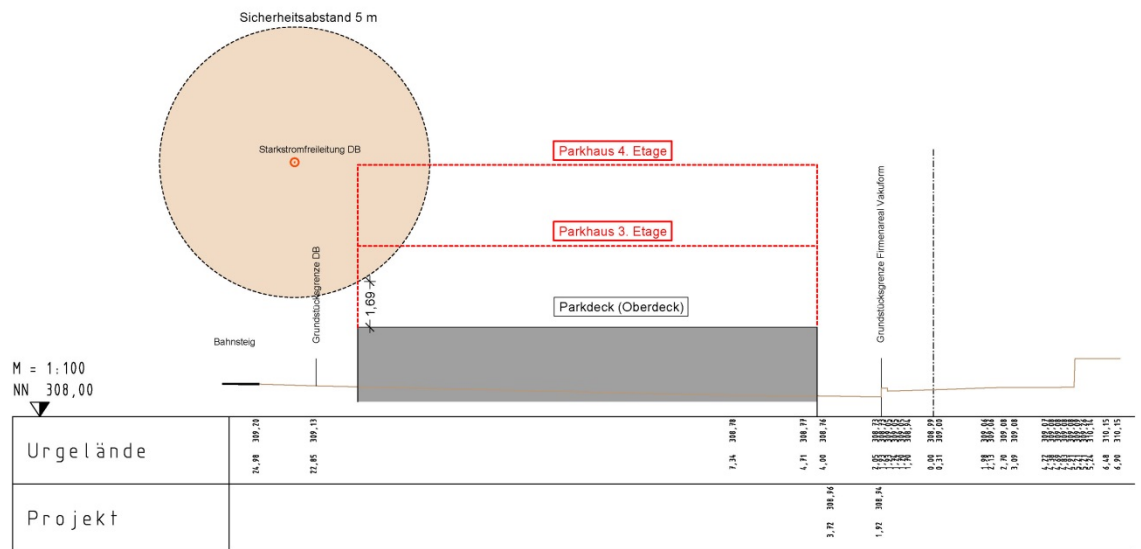
3.3 Variante 3: Parkhaus mit 3 Ebenen bzw. 4 Ebenen



Beim Bau eines Parkhauses mit 3 Ebenen würden insgesamt ca. 154 Parkplätze entstehen. Das heißt, dass abzüglich der 68 Stellplätze für die Schöpfli Stiftung 86 öffentliche Stellplätze entstehen würden. (Beim Bau einer weiteren 4. Ebene könnten die Parkplätze auf 206 aufgestockt werden). Die Bau- und Unterhaltskosten bei dieser Variante wären wesentlich höher als bei den anderen Varianten, da zum einen Zu- und Ausfahrtsspindeln notwendig werden und zum anderen das Parkhaus wesentlich aufwendiger ausgestattet werden müsste (zum Beispiel mit maschineller Be- und Entlüftungsanlage, Lift ...).

Eine gemeinsame Nutzung der Zufahrt zum Parkhaus und der Werk- bzw. Feuerwehrezufahrt der Fa. Vakuform wäre erforderlich.

Auf jeden Fall wird mit dem obersten Parkdeck in den Sicherheitsraum der Starkstromfreileitung der DB eingegriffen, was eine kostenintensive Verlegung der der Leitung mit erhöhtem Planungsaufwand darstellt. Des weiteren müssten mit dem Betreiber des Schienenverkehrs die Einschränkungen für die betrieblichen Abläufe während der Bauphase geklärt werden und entsprechende Maßnahmen (Bauprovisorien, Schienenersatzverkehr, ...) durchgeführt werden.



Daher ist das Verhältnis der Investitionskosten zu der Anzahl der neu geschaffenen Parkplätzen bei dieser Variante ungünstiger als bei Variante 2.

4. Option Park & Ride

Die Anlage von zusätzlichen Park & Ride-Parkplätze an dieser Stelle wurde diskutiert. Laut der Einschätzung des Büros PTV Transport Consult GmbH wird das Potenzial als gering eingeschätzt und würde zudem den regionalen Verkehr aus den benachbarten Ortschaften nach Brombach anziehen. Ein zusätzlicher Verkehrsmagnet durch die angrenzende Wohngebiete ist sicherlich nicht wünschenswert und würde zusätzlichen Verkehr bei den vielfältigen Verkehrsströmen (Fußgänger, Radfahrer, Lkw-Anlieferung, Busverkehr, Pkw-Verkehr) darstellen. Durch die geplante veränderte Verkehrsfläche mit der Wendeanlage für einen 2-gliedrigen Gelenkbus und mit dem Zufahrtsbereich für die Parkplatzanlage bzw. Parkhaus entfallen 14 Park & Ride- Parkplätze. Diese könnten sowohl bei einem Parkdeck mit 2 Ebenen als auch bei einem Parkhaus mit 3 bzw. 4 Ebenen wieder integriert werden.

Ein weitergehender Ausbau mit einem größeren Angebot an zusätzlichen Park & Ride-Parkplätzen wäre aus den genannten Gründen nicht wünschenswert und an anderen Standorten entlang der Regio-S-Bahn mit größerem Flächenangebot, wie beispielsweise der Haltepunkt Haagen / Messe, sinnvoller.

5. Gegenüberstellung Vor- und Nachteile

Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten nochmals tabellarisch gegenübergestellt.

	Variante 1 Parkplatzanlage	Variante 2 Parkdeck mit 2 Ebenen	Variante 3 Parkhaus mit 3 bzw. 4 Ebenen
Stellplatzangebot	-	0	+
Bau - / Unterhaltskosten	++	+	-
Wirtschaftlichkeit	0	+	-
Verlegung Starkstromleitung DB	+	+	-
Abstandsflächen	+	+	0
Park & Ride	-	0	+

Fazit:

Wir empfehlen die Umsetzung der Variante 2 (Parkdeck mit 2 Ebenen), da diese Variante die wirtschaftlichste Variante darstellt und eine effektiven Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Fläche bietet.