Stadt Lörrach

Fachbereich/Eigenbetrieb	**Straßen/Verkehr/Sicherheit**
Verfasser/in	Von Loeben, Sabine
	Haasis, Gerd
Vorlage Nr.	136/2015
Datum	31. August 2015

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt, Technik, Bildung und Soziales/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	17.09.2015	
Hauptausschuss	öffentlich-Vorberatung	24.09.2015	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	01.10.2015	

Betreff:

Vorstudie zur Gestaltung der Palmstraße

Anlagen:

Anlage 1: Variante A / Bestand optimiert
Anlage 2: Variante B / Radstreifen
Anlage 3: Variante C / Shared Space

Beschlussvorschlag:

1. Einer Belieferung des Wohn- und Geschäftshauses über die Palmstraße wird zugestimmt.

2. Die Idee eines Tiefgaragenverbundes mit dem Landratsamt Lörrach wird nicht weiterverfolgt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die städtebauliche und verkehrliche Gestaltung der Palmstraße auf Grundlage der Variante C/ Shared Space weiter zu planen.

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 bis Jahr Jahr **Finanzplanung:** Jahr Jahr Jahr Jahr	Vorgesehen €	erforderlich €	**Ergebnishaushalt** Profitcenter: Sachkonto: **Investition** Investitionsauftrag: I 5410 000 2510

Begründung:

Geänderte Rahmenbedingungen zum Projekt Wohn- und Geschäftshaus auf dem Postareal

<u>Weiterentwicklung der Projekte des Landkreises Lörrach und der Fa. Widerker</u>
Die zwei als Eigentümer maßgeblichen Beteiligten für die Entwicklung des Postareals, der Landkreis Lörrach und die Fa. Widerker sind übereingekommen ihre jeweiligen Bauabsichten weitgehend unabhängig voneinander weiterzuentwickeln. Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat mit Beschluss vom 22. Juli 2015 seine Verwaltung beauftrag mit der Stadt Lörrach über ein geeignetes Grundstück für einen zweiten Standort zu verhandeln. Das Haus 2 (Telekomgebäude) soll in seiner jetzigen Funktion und Größe erhalten bleiben und nicht verändert werden.

Anlieferung des Geschäftshauses
Die bisher auf dem Grundstück des Landkreises Flst.-Nr. 206/04 am Sarasinweg vorgesehene Andockstation zur Anlieferung des von der Fa. Widerker geplanten Geschäftshauses kann nicht mehr an dieser Stelle verwirklicht werden. Ein Verkaufsangebot des Landkreises für das Grundstück wurde von der Fa. Widerker aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Eine Anlieferung über den bisher angestrebten Weg von der Luisenstraße über die Parkplatzzufahrt des Finanzamtes zwischen den Gebäuden Luisenstraße 12 und 14 könnte deshalb nicht mehr auf direktem Weg erfolgen, sondern nur noch unter Inanspruchnahme eines größeren Bereichs des Sarasinweges realisiert werden.

Eine weitere Konsequenz ist, dass bestehende Abstandsregelungen zum Telekomgebäude auf dem Grundstück der Fa. Widerker eingehalten werden müssen. Über eine etwaige Verringerung des vorgesehenen Gebäudeabstandes von 14,80 m und die Ausgestaltung des Zwischenbereiches wird zwischen den Eigentümern noch verhandelt. Unabhängig vom exakten Maß des Abstandes bietet diese neue Rahmenbedingung die Möglichkeit einer Anlieferungszufahrt für das Geschäftshaus von der Palmstraße aus.

Tiefgaragenverbund
Ein Anschluss der Tiefgarage des Landratsamtes an den geplanten Tiefgaragenverbund „Bahnhofstiefgarage/ neue Tiefgarage Geschäftshaus/ Rathaustiefgarage" wurde gutachterlich geprüft und als technisch machbar beurteilt jedoch nicht empfohlen. Ein Anschluss wird vom Landkreis Lörrach und von der Fa. Widerker, die jeweils für sich keine Vorteile erkennen, nicht angestrebt. Beide Parteien lehnen Kostenbeteiligungen an der Umsetzung eines Anschlusses ab. Der Verzicht auf die Zufahrt der Tiefgarage von der Palmstraße wird vom Landratsamt abgelehnt.

Planerische Grundlagen

Es erfolgt die verkehrliche sowie eine städtebauliche Betrachtung der Palmstraße. Es sind folgende Verkehrsströme abzuwickeln:

- Aufgrund der innerstädtischen Lage in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone (Turmstraße), des Bahnhofs sowie des geplanten Wohn- und Geschäftshaus ist ein reger Fußgänger- und Flanierverkehr zu erwarten.
- Die Buslinien 6,7,8 und 16 fahren durch die Turm- und Palmstraße in Richtung Senigalliaplatz. Es handelt sich um ca. 150 Busse/Tag.
- Die Belieferung des Wohn- und Geschäftshaus erfolgt mit ca. 20 Fahrzeugen/Tag aus westlicher Richtung über die Palmstraße.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage des Landratsamts mit ca. 250 Plätzen erfolgt aus westlicher Richtung über die Palmstraße.
- Bei Erhalt der oberirdischen Parkplätze in der Palmstraße werden diese ebenfalls aus westlicher Richtung angefahren.
- Der vorhandene und zukünftige Fahrradverkehr ist abzuwickeln.
- Lieferverkehr weitere Geschäfte Palmstraße
- Zufahrt zu Grundstücken und Garagen Palmstraße

Aus städtebaulicher Sicht stellt die Palmstraße die sinnvolle Ergänzung und den Abschluss der Fußgängerzone an den angrenzenden Stadtraum dar. Konkret ist die Palmstraße die Verbindung zwischen Turmstraße/Bahnhofplatzes (Fußgängerzone) und dem Senigalliaplatz. Ziel ist es, den öffentlichen Raum entsprechend der geplanten Nutzung durch das Wohn- und Geschäftshaus aufzuwerten damit er sich als Eingang zur Innenstadt präsentiert.

Anhand der beschriebenen städtebaulichen sowie verkehrlichen Grundlagen wurde das Büro Gruner AG aus Basel beauftragt in Zusammenarbeit mit dem Atelier für Städtebau Van de Wetering GmbH, Zürich eine erste Variantenuntersuchung zur Gestaltung der Palmstraße durchzuführen:

Variante A/ Bestand optimiert (siehe auch Anlage 1)

Das Nutzungskonzept beruht auf dem heutigen Zustand mit der Palmstraße als Verkehrsachse. Der Bus fährt Richtung Senigalliaplatz. Pkws wird die Fahrt bis zur Turmstraße erlaubt, es wird eine Wendeanlage vorgesehen. Die Zulieferung zum Wohn- und Geschäftshaus erfolgt aus westlicher Richtung über die Palmstraße. Das Gestaltungskonzept optimiert diesen Zustand durch eine klare, in Lörrach vielfach verwendete Trennung der Bereiche Fußgänger - Auto-/Busverkehr durch Rinnen. Die Beibehaltung der heutigen Parkplätze bedingt eine 6 m breite Fahrgasse – die Wahrnehmung des Straßenraums wird wie heute durch die Bedürfnisse des Pkw-Verkehrs bestimmt. Die Aufenthaltsqualität wird der verkehrlichen Nutzung untergeordnet.

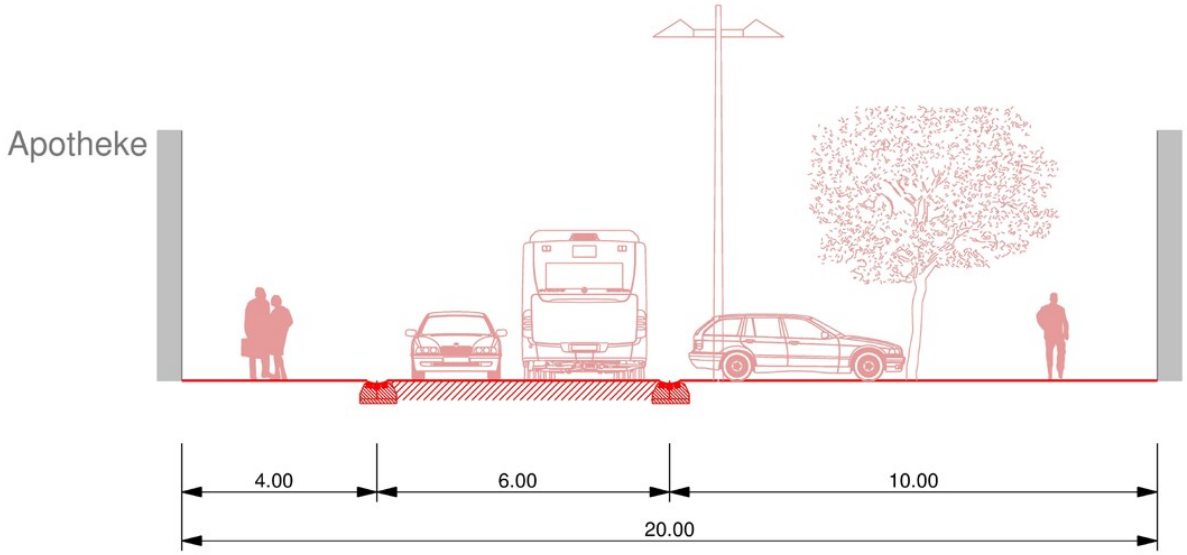

Abbildung 1: Variante A/Bestand optimiert

Variante B/ Radstreifen (siehe auch Anlage 2)

Das Nutzungskonzept greift den Wunsch der Fahrradförderung auf. Den Radfahrern steht ein separater 2 m breiter Streifen zur Verfügung. Der Bus fährt Richtung Senigalliaplatz, Pkws ist nur die Zufahrt zur Tiefgarage des Landratsamtes und auf die anliegenden Privatgrundstücke gestattet. Die Belieferung des Wohn- und Geschäftshauses erfolgt aus westlicher Richtung über die Palmstraße. Der Bereich zwischen der Zulieferung des Wohn- und Geschäftshauses und dem Bahnhofsplatz ist autofrei (außer Lieferverkehr z.B. Ärztehaus). Das Gestaltungskonzept unterstützt diese Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs durch Angebote zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf der Einkaufszentrumsseite. Aus Sicherheitsgründen trennt die Rinne den dortigen Kommunikationsraum vom fahrenden Verkehr. Die Oberflächengestaltung des Radfahrstreifens kanalisiert die Radfahrer und weist gleichzeitig die Fußgänger entlang der heutigen Dienstleistungen auf die schnelleren Verkehrsteilnehmer hin.
Die vorhandenen oberirdischen Stellplätze entfallen, ein ausreichendes Parkplatzangebot wird durch den geplanten Tiefgaragenverbund sichergestellt.

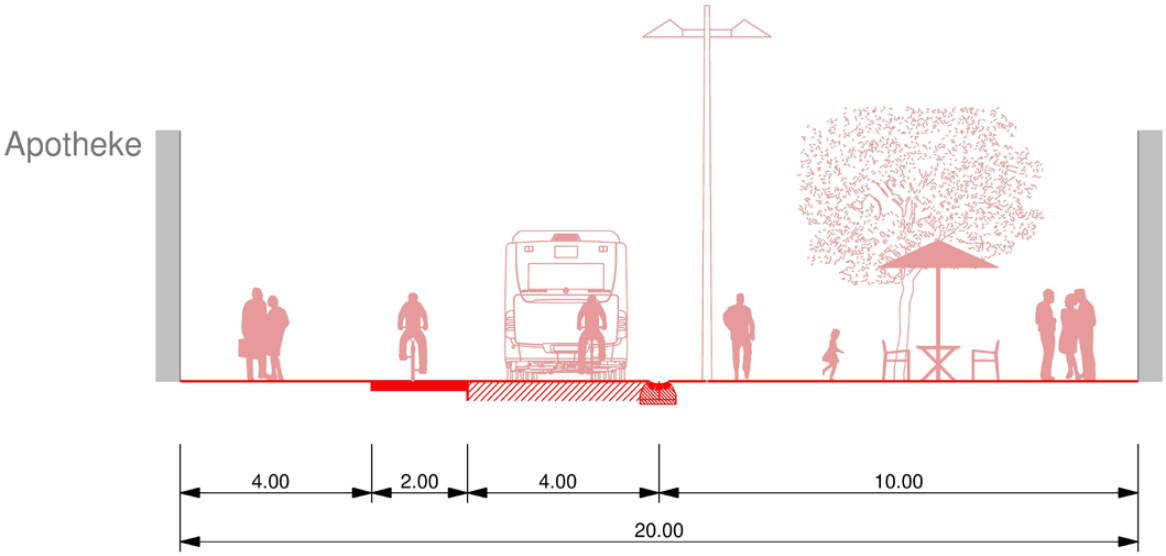

Abbildung 2: Variante B/Radstreifen

Variante C/ Shared Space (siehe auch Anlage 3)

Das Nutzungskonzept inszeniert die Palmstraße als Abschluss der Fußgängerzone und ermöglicht so eine Anknüpfung des neuen Einkaufszentrums an die bestehenden Einrichtungen. Der Raum bietet Möglichkeiten zum Aufenthalt und Flanieren, für Pkws ist die Zufahrt nur zur Tiefgarage und auf die anliegenden Privatgrundstücke gestattet. Die Belieferung des Wohn- und Geschäftshauses erfolgt aus westlicher Richtung über die Palmstraße. Das Gestaltungskonzept unterstützt die Vergrößerung der Fußgängerzone: die Oberflächengestaltung unterscheidet nur zwischen den beiden gleich breiten Aufenthalts- und Durchgangsräumen, getrennt durch eine Rinne. Die Fahrachse von Bus und Fahrrädern wird durch Beleuchtungsmasten gefasst, die Straßenoberfläche verdeutlicht,

dass Fahrzeuge eigentlich den Raum von Fußgängern nutzen. Die vorhandenen oberirdischen Stellplätze entfallen, ein ausreichendes Parkplatzangebot wird durch den geplanten Tiefgaragenverbund sichergestellt.

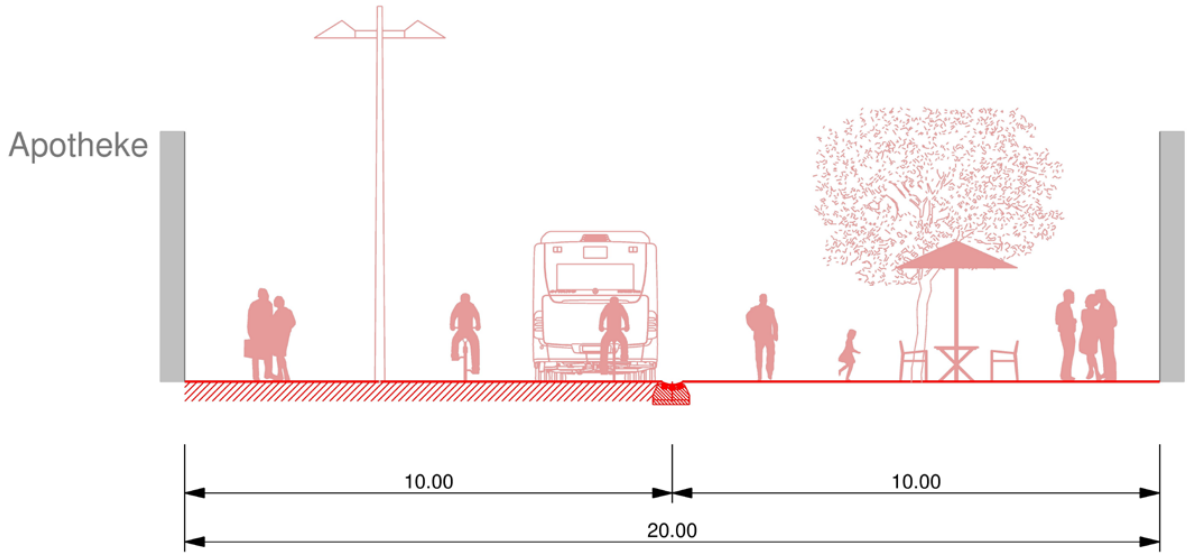

Abbildung 3: Variante C/ Shared Space

Zusammenfassung

Durch den geplanten Bau des Wohn- und Geschäftshauses an exponierter Stelle der Stadt ist eine Anpassung des öffentlichen Raums an die neue städtebauliche und verkehrliche Situation nötig. Der bisherige bauliche Zustand der Palmstraße mit Fahrbahn, Senkrechtparkern und beidseitigen Gehwegen wird diesen Anforderungen nicht mehr gerecht. Zur Umsetzung einer zeitgemäßen, allen Verkehrsteilnehmern gerecht werdenden Lösung und aufgrund der hohen städtebaulichen Anforderungen empfiehlt die Verwaltung die Weiterentwicklung der Variante C/ Shared Space für die Palmstraße. Der Zulieferverkehr für das Wohn- und Geschäftshaus soll über die Palmstraße abgewickelt werden, da aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen die Zufahrt über das Grundstück des Finanzamts und den Sarasinweg entfällt.

Klaus Dullisch
Fachbereichsleiter
Straßen/Verkehr/Sicherheit

Gerd Haasis
kommissarischer Fachbereichsleiter
Stadtentwicklung und Stadtplanung