Stadt Lörrach

Fachbereich/Eigenbetrieb	**Stadtentwicklung und Stadtplanung**
Verfasser/in	Klatz, Michael
Vorlage Nr.	184/2019
Datum	14.10.2019

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Gemeinderat	öffentlich-Kenntnisnahme	24.10.2019	

Betreff:

IBA-Projekt "Am Zoll Lörrach / Riehen" – Informationen zum Sachstand, Wettbewerbsverfahren und Ausblick

Anlagen:

1. Projektbausteine (Überblicksplan)
2. Prozessplan (Zeitplanung)
3. Auslobungstext zum „Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Basler Straße in Lörrach vom Zoll bis zum Bahnhof Stetten - in Verbindung mit grenzüberschreitenden Entwicklungen städtebaulicher Potenziale“
4. Beschluss des Lenkungsausschusses Labelisierung IBA-Projekte zum Projekt "Am Zoll Lörrach / Riehen"

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt die Inhalte und den Sachstand des IBA-Projektes „Am Zoll Lörrach / Riehen“ sowie den Ausblick zu dessen weiteren Bearbeitung zur Kenntnis.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder **Investitionsauftrag:**	**bis Jahr**	Wirtschafts-/ **HH-Jahr**	**Folgejahr**	**Folgejahr**	**Folgejahr**	**spätere Jahre**	**Gesamt**
							Summe
	€	€	€	€	€	€	€
Ausgaben insgesamt:							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant:							
Einnahmen insgesamt:							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant :							
Saldo (Eigenanteil):							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

Lörrach gestalten. Gemeinsam. Das Leitbild der Bürgerschaft in Politik und Verwaltung. Prioritäre Maßnahmen:

1. Strategisches Ziel:

Schaffung von attraktiven Freiräumen sowie sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Quartieren im Kontext zu Nachverdichtung und Bebauung.

2. Ziel aus dem Leitbild der Bürgerschaft:

Lörrach stärkt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Nutzungsvielfalt, das Vorhalten nicht kommerzieller und gemeinschaftlich genutzter Bereiche, Verkehrsberuhigung und barrierefrei gestaltete Grünflächen. (12)

Lörrach stärkt die Biodiversität und den naturnahen Artenreichtum auf öffentlichen und privaten Flächen (81)

3. Operatives Ziel:

4. Leitziel der Verwaltung:

Die Gestaltung öffentlicher Räume gehört zu den Kernaufgaben unserer Kommune. Ihre Pflege, Um- und Neugestaltung geschieht unter sozialen, wirtschaftlichen und nachhaltigen Gesichtspunkten und auf

Grundlage des in Bearbeitung befindenden Innenstadtkonzepts. Da öffentliche Räume für alle da sind, entwickeln wir diese unter Einbezug unterschiedlicher Akteure und Interessengruppen, wie dem Behinderten- und Seniorenbeirat.
5. Prioritäre Maßnahme:
Das Zollquartier ist ein grenzüberschreitender Stadtraum mit zentraler Lage im Trinationalen Eurodistrict Basel und großem Entwicklungspotential. 2016 lobte die IBA Basel 2020 einen Ideenwettbewerb zur Umgestaltung des Quartiers aus. Das Büro gehl architects aus Kopenhagen konnte die Jury mit seinen Ideen zu Städtebau, Freiraum und Mobilität überzeugen. Auf Grundlage dieser Ideen führt die Stadt Lörrach einen städtebaulichen Wettbewerb für die Umgestaltung des Quartiers auf deutscher Seite durch.

Begründung:

Das IBA-Projekt „Am Zoll Lörrach / Riehen" hat sich gut weiterentwickelt: Das Projekt ist seit Mai 2019 labeliesiert und Modellprojekt der IBA (siehe Anlage 4). Einige Abhängigkeiten von Projektbausteinen untereinander haben sich klären lassen, der Wettbewerb zur Umgestaltung der Basler Straße ist in Bearbeitung und die Vorhaben für den kommenden Projektverlauf sind klar. Der jetzige Zeitpunkt soll genutzt werden, um den neuen Gemeinderat einmal umfassend und gebündelt zu den Inhalten, Zielen und kommenden Herausforderungen des Projektes zu informieren.

1. Grundsätzliche Ziele des Projekts

Der Stadtraum des grenzüberschreitenden Siedlungsbandes zwischen Riehen-Stettenfeld (CH) und Lörrach-Stetten (D) soll verkehrlich, freiräumlich und städtebaulich neu entwickelt werden. Dies ergibt sich aus den Missständen in diesen Themenfeldern vor Ort:

Der Raum ist stark geprägt von der Schneise der Basler Straße, die in diesem Bereich noch als Bundesstraße dimensioniert ist. Diese auf den motorisierten Durchgangsverkehr ausgerichtete Straße soll redimensioniert werden und sich so zu einer Stadtstraße entwickeln, in der dem Rad- und Fußverkehr, aber auch dem Aufenthalt zukünftig mehr und besser gestalteter Raum zur Verfügung gestellt wird, nach dem Motto: Vom Straßenraum zum Lebensraum. Zusätzlich müssen die Zugangspunkte zu den einzelnen Verkehrsträgern (Haltestellen des ÖVs; temporäre Parkmöglichkeiten; zukünftig ggfs. Car- und Velo-Sharing) besser mit einander verknüpft werden. Diese liegen derzeit für die Umsteigenden ungünstig weit auseinander (z.B. Tram 6 und Bus 6).

Dank dieser Aufwertung des öffentlichen Raums kann sich daran die städtebauliche Reparatur der angrenzenden Quartiere anschließen: sie können sich in Zukunft stärker zur Straße hin entwickeln und diese räumlich besser fassen, an statt wie jetzt Abstand zur Schneise zu halten. Dadurch werden vorhandene Flächenpotentiale ausgenutzt. Da auch in den angrenzenden Quartieren der Freiraum stark auf das Auto ausgerichtet ist (asphaltierte Flächen, oberirdisches Parken), gibt es auch hier Flächen mit Nachverdichtungspotenzial sowie die Notwendigkeit einer Freiraumgestaltung, die sich mehr an den Bedürfnissen des Aufenthalts ausrichtet und Versickerungsmöglichkeiten bietet. Diese Entwick-

lung der angrenzenden Teilflächen soll schrittweise gemeinsam mit den Eigentümern/-innen gelingen.

Im Rahmen der angestrebten Transformation ist der grenzüberschreitende Gedanke leitend. Dies nicht zuletzt, weil trotz der unmittelbaren Grenzlage in der Vergangenheit die planerische Betrachtung oft an der Grenze endete, obwohl der Raum funktional eng verflochten ist. Dem wird im Rahmen des Projektes nun an verschiedener Stelle Rechnung getragen: in Zukunft kann die neu gestaltete Basler Straße nahtlos an die bereits städtischer umgebaute Lörracherstrasse auf Riehener Seite anschließen. Die beiderseits der Grenze vorhandenen Defizite bei den Querverbindungen des Fuß- und Radverkehrs zur Bahn-Schneise sollen grenzüberschreitend angegangen und auch mit der Entwicklung des Stettenfeldes in Riehen abgestimmt werden.

Die Planungen müssen über all dem auf Entscheidungen zu übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen reagieren, die erst im weiteren Prozess gefällt werden können: zum einen steht nach wie vor die Idee im Raum, im Bereich des Grenzübergangs einen zusätzlichen Haltepunkt der S-Bahn einzurichten; zum anderen hat der Gemeinderat der Stadt Lörrach beschlossen, die Machbarkeit der Integration Lörrachs in das Basler Tramnetz (Tramverlängerung) näher zu untersuchen. Die weitere Planung des grenzüberschreitenden Stadtraums Am Zoll Lörrach / Riehen muss deshalb in diesen Punkten optionsoffen sein, entsprechend wurde auch die Wettbewerbsaufgabe gestellt (s. Punkt 2).

Um das Projekt für die Planung handhabbar und etappierbar zu machen, wurden Projektbausteine gebildet:

B – Umgestaltung Basler Straße („Vom Straßenraum zum Lebensraum")
E – Städtebauliche Entwicklungsflächen
Q – Grünquerung (über Schiene und Straße)
S – Entwicklungsgebiet Stettenfeld
M – Optionen Mobilitätsdrehscheibe

In der Vorstellung dieser Projektbausteine werden die konkreten planerischen Maßnahmen, deren Verortung (s. Anlage 1: Übersichtsplan „Projektbausteine") und das weitere Vorgehen (s. Anlage 2: „Prozessplan") sichtbar:

2. Die Projektbausteine

Die Bausteine B (Umgestaltung Basler Straße) und E (Städtebauliche Entwicklungsflächen) werden im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens mit Realisierungs- und Ideenteil bearbeitet.

Die Aufteilung des Wettbewerbs in Realisierungsteil Basler Straße und städtebaulichem Ideenteil für die angrenzenden Entwicklungsflächen ermöglicht es, dass die Stadt Lörrach als Bauherr den öffentlichen Raum der Basler Straße nach dem Siegerentwurf baut, während die Ergebnisse des städtebaulichen Ideenteils die Grundlagen liefern für gemeinsamen Überlegungen von Grundstückseigentümern/-innen und Stadt Lörrach zur Weiter-

entwicklung der Flächen. Diese Prozesse werden je nach Entwicklungsfeld unterschiedlich verlaufen, da jeweils unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse mit den Grundstücken verbunden sind. Langfristiges Ziel ist es, auf Basis der Überlegungen dann Nachverdichtungspotenziale planungsrechtlich zu ermöglichen, d.h. neue Bebauungspläne zu schaffen. Es ist durch die gleichzeitige Bearbeitung von Realisierungs- und Ideenteil im Wettbewerb nachher trotz der unterschiedlichen Zeithorizonte der Umsetzung gewährleistet, dass die Entwicklung des Straßenraums und der angrenzenden Quartiere insgesamt einem gemeinsamen, grenzüberschreitend gedachten planerischen Programm folgt.

Der Wettbewerb zu den Bausteinen B und E wurde im Sommer ausgelobt und befindet sich seit Ende August in der Bearbeitungsphase. Insgesamt 12 Arbeitsgemeinschaften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz haben sich erfolgreich beworben und nehmen nun daran teil; die 12 Arbeitsgemeinschaften bestehen jeweils aus 2-3 Fachplanungsbüros und decken damit die Kompetenzen Freiraumplanung, Städtebau und Verkehrsplanung ab.

Die Jurierung der abgegebenen Beiträge findet im Januar 2020 statt. Am Preisgericht nehmen teil: Vertreter/-innen der Stadt- bzw. Kantonsverwaltungen aus Lörrach, Riehen und Basel-Stadt, der IBA Basel 2020 und des Fördergeldgebers des Bundes, Vertreter/-innen der Gemeindeparlamente aus Lörrach und Riehen, der Zollverwaltungen aus Schweiz und Deutschland, der Basler Verkehrsbetriebe und der Stadtwerke Lörrach sowie Fachpreisrichter/-innen aus dem Kompetenzfeldern Freiraumplanung, Städtebau und Verkehrsplanung aus der Schweiz und Deutschland.

Die Details zum Wettbewerb können der Auslobung entnommen werden (s. Anlage 3), hier soll einmal das wichtigste zusammengefasst werden:

Baustein B – Umgestaltung Basler Straße

Die Basler Straße ist in diesem Bereich noch als Bundestraße dimensioniert und muss an die heutigen Erfordernisse des Verkehrs angepasst werden. Ein wesentliches Element ist hierbei, die Situation für Fußgänger und Radfahrer verkehrlich und stadträumlich deutlich zu verbessern. Es muss daher mehr, attraktiverer und sicherer Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen. Überschüssiger asphaltierter Straßenraum soll identifiziert und neu entweder als Freiraum gestaltet oder hochbaulich genutzt werden. Zudem soll die Möglichkeit einer Tramverlängerung einmal rein straßenräumlich nachgewiesen und die entsprechenden Konsequenzen für die Straßenraumgestaltung aufgezeigt werden; aufgrund der noch ausstehenden gesamtstädtischen Betrachtung zur Tram wird im Anschluss an den Wettbewerb zunächst ein Ausbau ohne Tram realisiert werden, der jedoch kompatibel ist mit einer möglichen späteren Tramverlängerung. Die Anforderungen des Busverkehrs, des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der Zollabfertigung stellen neben allen diesen Veränderungen weiterhin wichtige Rahmenbedingungen dar. Dabei gliedert sich die Umgestaltung der Straße von Süden nach Norden in verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Anforderungen (vgl. Anlage 1 Übersichtsplan):

Auf Schweizer Seite bis zur Grenze (Bereich **B1**) sollen die straßenräumlichen Konsequenzen einer möglichen Tramverlängerung lediglich aufgezeigt werden; ansonsten werden durch den Wettbewerb keine Veränderungen an dem erst kürzlich gestalteten Schweizer Straßenabschnitt angestrebt.

Der nachfolgende Bereich von der Grenze bis zum Zollweg/Hammerstraße (**B2**) ist ein komplexer Bereich, da neben der genannten Umgestaltung zur Stadtstraße mit Tramoption (und bis zu einer möglichen Umsetzung weiterhin Busverkehr) auch die Zollabfertigung bewerkstelligt werden soll, insbesondere das Ausstellen der Ausfuhrzettel für die Schweizer Einkaufenden. Die Verkehrs- und Parkierungs-Situation, die insbesondere dadurch entsteht, soll durch ein neues Abfertigungsgebäude auf der westlichen Straßenseite – also in Fahrtrichtung der Ausfuhr – wesentlich entschärft werden. Die mögliche Digitalisierung des Vorgangs (Ausfuhrbescheinigung per App; kein Parken und Abfertigen mehr nötig) als auch die Schaffung einer Gemeinschaftszollanlage (analog Weil-Friedlingen) sind denkbare Zukunftsbilder, die der räumlichen Situation nochmals mehr Spielraum geben würden; beide Punkte dürften aber erst zu einem späteren Zeitpunkt feststehen. Es ist daher möglich, dass der Bereich B2 erst teilweise oder nach einer weiteren Klärungsphase umgestaltet wird.

Im Fokus des Bereichs **B3** von der Hammerstraße bis zur Bahnbrücke liegt die Redimensionierung der Straße, wobei dabei sowohl freiräumliche Potenziale freigespielt werden könnten, als auch hochbauliche, die dann den angrenzenden privaten oder öffentlichen Flächen zugeordnet werden würden (s. Baustein E – Städtebauliche Entwicklungsflächen). Der verkehrsplanerischen Entscheidung der Wettbewerbsteilnehmer/-innen obliegt es, innerhalb dieses Straßenquerschnittes eine Busspur weiter vorzuhalten oder auf diese zu verzichten, wenn andere Maßnahmen der Busbevorzugung, z.B. Pförtnerampeln, in das Gesamtkonzept Eingang finden. Zudem müsste wohl in diesem Bereich B3 eine erste Tramhaltestelle der potenziellen Tramverlängerung zu liegen kommen und mitgedacht werden.

In den Bereichen **B4** (Kreuzungsbereich Dammstraße) und **B5** (Zwischen Dammstraße und Tullastraße) gilt es, die genannten Anforderungen an den Straßenraum umzusetzen und insbesondere im Kreuzungsbereich den Abfluss des übergeordneten MIVs in Richtung der Zollfreien Straße noch weiter zu verbessern.

Im Bereich **B6** von der Tullastraße bis zur Weilstraße geht es darum, den gesamten Frei- und Verkehrsraum neu aus der Perspektive eines Stadtplatzes zu betrachten, der im Zusammenhang mit einer neu zu schaffenden Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Stetten gestaltet werden würde. Da eine solche Gestaltung auch private Flächen miteinbeziehen müsste und auf die übergeordnete Entscheidung zur Tramverlängerung aufbaut, ist es ähnlich wie beim Bereich B2 möglich, dass die Umgestaltung erst nach einer weiteren Klärungsphase angegangen wird. Die Bereiche B3, B4 und B5 wäre dagegen die Bereiche, die (ohne Tramausbau) im Anschluss an den Wettbewerb realisiert werden sollen.

Baustein E – Städtebauliche Entwicklungsflächen

Durch die genannten freiräumlichen und verkehrlichen Aufwertungen entlang der Basler Straße können die städtebaulichen Potenziale der angrenzenden Flächen besser gehoben werden. Im Rahmen des Wettbewerbes zur Umgestaltung der Basler Straße wird daher ein Ideenteil Nachverdichtungspotenziale auf bestimmten Flächen (E1-E7) identifizieren und konkrete Umsetzungsideen präsentieren. Auf dieser Basis soll gemeinsam mit den Flächeneigentümern an deren Realisierung gearbeitet werden (Ziel planungsrechtliche Ermöglichung). Die Entwicklungsflächen weisen ebenfalls unterschiedliche Rahmenbedingungen auf und gliedern sich von Süd nach Nord wie folgt:

Die Fläche **E1** definiert den Bereich, für den auf Schweizer Seite in Zukunft Veränderungspotenzial gesehen wird; im Zuge einer weiteren Verkleinerung des Aufgabenbereichs des Schweizer Zolls können im Rahmen des Ideenwettbewerbs einmal die Nachverdichtungspotenziale insbesondere für den Bereich aufgezeigt werden, in dem heute das Schweizer Zollamt und die Garagen- / Hofbereiche liegen.

Die Fläche **E2** befindet sich spiegelbildlich dazu im Besitz der Bundesrepublik Deutschland (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BImA) und wird durch den deutschen Zoll genutzt. Wie bereits im Bereich B2 geschildert, soll das Abfertigungsgebäude auf die andere Straßenseite wandern, da dies wesentlich verkehrsgünstiger ist. Dies hat zudem den Vorteil, dass die Flächen der BImA dann für die Zollverwaltung keine Funktion mehr erfüllen (das alte Zollamt Basler Straße 4 ist bereits leerstehend) und einer Neuentwicklung zugeführt werden können. Hier ist angedacht, dass durch Abbruch des Bestandes deutlich mehr Raum für Wohnungsneubau und Nahversorgung entsteht, wobei zunächst offen bleibt, ob zusätzlich der deutsche Zoll im Zuge einer Restrukturierung seine Abteilungen in Lörrach in einem Neubau an dieser Stelle zusammenzieht. Zudem besteht weiterhin die Überlegung, östlich der Flächen an der Bahn einen neuen Haltepunkt der S-Bahn einzurichten. Der Ideenwettbewerb soll in jedem Fall ein städtebauliches Grundgerüst liefern, das die vorgenannten Optionen abdeckt. Denkbar ist im Anschluss ein Szenario, in dem die Flächen der BImA an die Wohnbau Lörrach verkauft und durch diese entwickelt werden.

Bei der Fläche **E3** werden Ideen für eine langfristige Weiterentwicklung und Neustrukturierung des gesamten Areals benötigt. Übergeordnete Ziele sind dabei die Schaffung zusätzlichen Wohnraums in einem gemischten Quartier, eine straßenbegleitende bauliche Fassung der Basler Straße mit belebten Erdgeschosszonen und eine Erhöhung der Freiraumqualität im Quartier. Es gibt bereits einzelne Eigentümer/-innen, die einer Entwicklung in diesem Sinne positiv gegenüberstehen. Bei dem zu findenden städtebaulichen Grundgerüst ist es daher entscheidend, dass es auf die eigentumsmäßige Ordnung Rücksicht nimmt, so dass die Realisierungswahrscheinlichkeit steigt, aber dennoch ein geordnetes, qualitätsvolles Ganzes entstehen kann.

Bei der Fläche **E4** handelt es sich um eine dreieckige Fläche zwischen Basler Straße, Alter Basler Straße und Bahndamm. Sie befindet sich in Eigentum der Stadt Lörrach, so dass eine Entwicklung durch sie möglich wäre. Es ist Aufgabe der teilnehmenden Büros, eine

bauliche oder freiräumliche Entwicklungsperspektive zu erarbeiten. Im Vorfeld wurden bereits „städtebauliche Gedankenspiele" mit einem Hochpunkt auf einer knappen Grundfläche sondiert, die von den bearbeitenden Teams in ihrem Gesamtkonzept berücksichtigt werden.

Im Bereich **E5** ist teilweise eine geringe Ausnutzung der Grundstücke im Bestand vorhanden. Außerdem fehlt eine bauliche Fassung des Straßenraums. Für diesen Baustein soll eine attraktive Zukunftsperspektive aufgezeigt werden. Es soll dabei geprüft werden, wo bauliche Potenziale vorhanden sind, um punktuell die Basler Straße baulich zu fassen und den Charakter eines städtischen Raums zu stärken.

Im Bereich **E6** lautet die Aufgabenstellung analog zum Bereich E5, auch sollen die Spielräume, die sich durch die Redimensionierung der Basler Straße ergeben, für eine hochbauliche Nutzung, aber auch freiräumliche Gestaltung genutzt werden. Im nördlichen Bereich von E6 an der Ecke Basler Straße / Tullastraße sowie auf der Fläche **E7** am Bahnhof Stetten bietet sich Raum für eine städtebauliche Neufassung des Stadtraums im Zusammenhang mit dem Neugestaltungsvorschlag für das Vorfeld des Bahnhofs Stetten (Bereich B6).

Die folgenden Bausteine Q (Grünquerung), S (Entwicklungsgebiet Stettenfeld) und M (Optionen Mobilitätsdrehscheibe) sind nicht Bestandteil des gegenwärtig laufenden Wettbewerbs zu den Bausteinen B und E. Sie stellen jedoch Rahmenbedingungen für diesen dar und werden parallel vorangetrieben:

Baustein Q – Grünquerung

Auf Lörracher und Riehener Seite bestehen erhebliche Defizite bei den Querungsmöglichkeiten von Bahntrasse und Straße. Gesucht ist daher die grenzüberschreitend beste Lösung / Lage für eine Querung, die sich optimal in das bestehende Wegenetz einfügt und so auch für eine durchgehende Verknüpfung der Landschaftsräume Tüllinger/Wiese und Maienbühl sorgt. Im Übersichtsplan (s. Anlage 1) ist die Lage nur sinnbildlich angedeutet.

In einem ersten Schritt wollen die Stadt Lörrach und die Gemeinde Riehen gemeinsam einen Studienauftrag für diese Aufgabe vergeben. Dabei wird auch auf die Befunde der bisherigen Aktivitäten im Rahmen des Tags der Städtebauförderung 2018 und 2019 aufgebaut werden; hier haben Bewohner/-innen ihre Alltagserfahrung eingebracht. Die Lösung für eine Querung, die in der zu vergebenden Studie identifiziert werden wird, wird sich anschließend der Diskussion beiderseits der Grenze stellen müssen. Nach entsprechender Klärung müssten die beiden Gemeinden dann eine Planungsvereinbarung zu dessen Umsetzung schließen. Die Studie soll in diesem Zusammenhang auch prüfen, ob die Querung auch in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen werden kann bzw. ob bereits bestehende Aggloprogramm-Projekte für die Querung genutzt werden können.

Baustein S – Entwicklungsgebiet Stettenfeld

Die Gemeinde Riehen geht die in den kantonalen und gemeindlichen Richtplänen vorgesehene Aufgabe wieder an, das Stettenfeld einer maßvollen baulichen Entwicklung zuzuführen. Derzeit läuft die Phase der öffentlichen Partizipation an, auf deren Basis sich ein Wettbewerbsverfahren anschließen wird. Die Entwicklung auf dem Stettenfeld ist eng verknüpft mit den Planungen um die Grenze (v.a. Grünquerung, Mobilitätsdrehscheibe), weshalb das Stettenfeld auch Teil des Betrachtungsperimeters des Projekts ist.

Baustein M – Optionen Mobilitätsdrehscheibe

Die öffentlichen Verkehrsträger im Betrachtungsperimeter müssen besser verknüpft werden, hier bestehen deutliche Defizite; man denke an die Fußwege bzw. notwendigen Busfahrten zwischen der Endhaltestelle der Tram 6, des Bus 6 und dem Bahnhof Stetten oder auch die fehlende Anbindung des Haltepunkts Dammstraße nach Süden hin. Die Angebote des ÖVs sollen in Zukunft in dem Bereich daher in einer sogenannten „Mobilitätsdrehscheibe" zusammengezogen und die Umsteigeverbindungen kurz gehalten werden, wobei auch Fahrräder, Roller etc. – auch in möglichen Leihsystemen – als Mobilitätsträger verstanden werden und entsprechende Abstellanlagen den Umstieg erleichtern sollen. Des Weiteren besteht nach wie vor die Idee, im Bereich der Grenze – also in Nähe der jetzigen Tram-Endhaltestelle – einen neuen Haltepunkt der S-Bahn zu schaffen.

Daraus ergibt sich für den Projektperimeter Am Zoll Lörrach / Riehen die Möglichkeit, eine solche Mobilitätsdrehscheibe entweder im Bereich der Grenze mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle zu schaffen – oder im Fall einer Tramverlängerung den Bahnhof Stetten als eine solche Mobilitätsdrehscheibe neu auszubauen.

Die Optionen sind derzeit noch beide offen, weshalb wie geschildert die Auslobung des Wettbewerbs zu den Bausteinen B und E flexible Lösungen fordert (tramkompatibler Straßenraum, Durchlässigkeit Bereich E2 zu einer potenziellen S-Bahn-Haltestelle, Situation Bahnhof Stetten einmal als Mobilitätsdrehscheibe mit Tram zeigen). Parallel laufen derzeit Untersuchungen zur Machbarkeit und zum Infrastrukturbedarf für die Taktverdichtung auf der Wiesentalbahn und des Haltepunkts „Zentralklinikum". In diesem Zuge wird sich klären, ob und wenn ja zu welchem Infrastrukturaufwand ein Haltepunkt „Am Zoll" möglich wäre.

3. Ausblick

Zunächst besteht für die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Technik (AUT) der Stadt Lörrach und spiegelbildlich für diejenigen der Sachkommissionen für Mobilität und Versorgung (SMV) sowie Siedlung und Landschaft (SSL) der Gemeinde Riehen die Möglichkeit, am 7. November den Planungsperimeter in einer gemeinsamen Ortsbegehung zu erfahren. Dabei wird das Projekt auch durch den Verfahrensbetreuer des Wettbewerbes zu den Bausteinen B und E, Herrn Friedemann Roller (roller architekten GmbH, Breisach am Rhein) vorgestellt.

Für das Jahr 2020 zeichnet sich ein höherer Bedarf an Maßnahmen ab, die das vielschichtige Projekt in der Öffentlichkeit bekannt macht, zur Partizipation einlädt, Anregungen einholt und die gemeinsamen Weiterentwicklung der städtebaulichen Ideen mit den Grundeigentümer/-innen ermöglicht. Hierfür bieten zum einen der jährlich wiederkehrende Tag der Städtebauförderung (Mai), zum anderen die Abschlusspräsentation der IBA Basel 2020 (IBA EXPO, Juni - September) die ideale Bühne.

Geplant ist es, die Konzeption und Umsetzung der gesamten Kommunikations- und Partizipations-Maßnahmen 2020 in Bezug auf das Projekt Am Zoll Lörrach / Riehen an eine externe Dienstleistergemeinschaft zu vergeben. Diese entwickeln ein Gesamtpaket in enger Abstimmung mit den Fachverwaltungen und Kommunikationsabteilungen der Partner/-innen Stadt Lörrach, Gemeinde Riehen, Kanton Basel-Stadt und IBA Basel 2020. Beginnen soll das Maßnahmenbündel – denkbar sind beispielsweise: Interventionen / temporäre Umbauten im öffentlichen Raum, Infoveranstaltungen, Rundgänge, Ausstellungen, Feste – bereits im Februar mit der öffentlichen Ausstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs zu den Bausteinen B und E.

Die genannte Studie zur Ermittlung der Bestvariante zur Grünquerung (Baustein Q) wird voraussichtlich im November 2019 gemeinsam mit Riehen in Auftrag gegeben werden, derzeit wird an der Aufgabenbeschreibung gearbeitet. Die Ergebnisse der Studie sind für Januar / Februar 2020 zu erwarten und können dann ebenfalls im Rahmen des geschilderten Maßnahmenbündels Kommunikation / Partizipation 2020 präsentiert werden. In der Folge muss dann wie beschrieben zwischen Riehen und Lörrach abgestimmt und gemeinsam beschlossen werden, wie die Ergebnisse umgesetzt werden sollen.

Die partizipative Phase zur Wettbewerbsvorbereitung bzgl. des Entwicklungsgebietes Stettenfeld (Baustein S) wird von der Gemeinde Riehen derzeit begonnen und soll zum Sommer 2020 Ergebnisse liefern.

Auf Basis der Untersuchungen zum S-Bahn-System Wiesental (Infrastrukturbedarf durch Taktverdichtung und Neuschaffung von Haltestellen) wird in den nächsten Monaten entschieden werden können, welche Option für eine Mobilitätsdrehscheibe (Baustein M) weiter verfolgt werden sollte.

Im Zusammenhang mit dem Ausblick zum Projekt „Am Zoll Lörrach / Riehen“ ist auch der Studierendenwettbewerb „Future Stopps“ zu nennen, den die Stadt Lörrach ausloben möchte. Hier sollen Teams von Studierenden aus den Bereichen Architektur und Design zeigen, wie eine „Haltestelle der Zukunft“ – gemeint ist der Maßstab des einzelnen Haltestellen-Objektes – aussehen kann, bei der neue Mobilitätsformen mitgedacht werden. Für das Einsteigen, Umsteigen und Aufenthalten soll eine gestalterische Form gefunden werden, die der zukünftigen Bedeutung des ÖVs gerecht wird. Dabei soll auch untersucht werden, welche digitalen und realen Add-ons (z.B. Handyademöglichkeiten, Solarpanels, Bildschirme…) wünschenswert und sinnvoll wären oder welche Trends hier von den Studierenden gesehen werden. Der Studierendenwettbewerb soll zum Frühjahr 2020 Ergebnisse liefern; im Anschluss wird angestrebt, einen Prototyp des Siegerentwurfes in Lörrach umzusetzen.

4. Sicherstellung der Umsetzung

Das Projekt „Am Zoll Lörrach / Riehen“ wird durch die Städtebauförderung des Bundes im Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ mit einer Summe von 5,23 Mio. Euro gefördert, der kommunale Eigenanteil der Stadt Lörrach beträgt 2,65 Mio. Euro (Gemeinderatsbeschluss 083a/2017 vom 25. Juli 2017). Die Laufzeit des Programmes ist 2017 bis 2021.

Die Ausgangslage des Projektes ist auch im Vergleich recht komplex, da die einzelnen Projektbausteine vielfach in Abhängigkeit stehen von übergeordneten Planungen (Tram, S-Bahn) oder Planungen weiterer Stakeholder (deutscher und Schweizer Zoll, private Eigentümer), die allesamt eigenen Zeitschienen folgen und nicht aus dem Projekt heraus nach Belieben gesteuert werden können. Zudem müssen die Schritte jeweils grenzüberschreitend mit den Partner/-innen Gemeinde Riehen, Kanton Basel-Stadt und IBA Basel 2020 abgestimmt werden.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die Zeit seit Aufnahme in das Bundesförderprogramm vor zwei Jahren benötigt wurde, um die Ausgangslage soweit zu klären und aufzubereiten, dass sie für den derzeit laufenden Wettbewerb für die Bausteine B und E und die Studie zum Baustein Q erstmals bearbeitbar wurde. Es ist daher in der Folge bereits absehbar, dass eine Umsetzung aller Projektbausteine bis Ende 2021 unrealistisch ist.

Es gilt daher bereits jetzt anzudenken, wie die Umsetzung dieses für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Stadtraums und der Stadt Lörrach insgesamt wichtigen Projektes sichergestellt werden kann. Die Umgestaltung der ehemals auf das Auto hin konzipierten Stadteinfahrten zu lebenswerten Stadträumen ist zudem eine städtebauliche Zukunftsaufgabe, die auch andernorts eine Herausforderung darstellt (Stichwort „Magistralen“). Hier können die Partner/-innen im Rahmen der IBA Basel 2020 mit einem beispielhaften Projekt Vorzeigearbeit leisten, weshalb das Projekt auch das Interesse und die Unterstützung des Bundes hat.

Auf Basis der ab Januar vorliegenden Ergebnisse des Wettbewerbs zu den Bausteinen B und E (Basler Straße und Entwicklungsflächen) und den durch die Studie identifizierten Möglichkeiten für den Baustein Q (Grünquerung), muss daher nochmals ein Anlauf genommen werden, das Gesamtprojekt auf eine dann gut planbare Zeit- und Budgetschiene zu hieven. Dabei wird deren Beschluss durch den Gemeinderat entscheidend sein, die Umsetzung des Projekts zusammen mit dem Fördergeldgeber sicherzustellen.

Gerd Haasis
Fachbereichsleiter