



Fachbereich/Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung
Verfasser/in Schäfer, Robert
Vorlage Nr. 188/2021
Datum 13.08.2021

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	16.09.2021	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	30.09.2021	

Betreff:

Umgestaltung Palmstraße-Turmstraße-AmHebelpark - Entwurfsplanung und Kostenberechnung

Anlagen:

- Anlage 1: Lageplan Umgestaltung Palmstraße, Turmstraße und Am Hebelpark – Ingenieurbüro Planungsgruppe Südwest (Gestaltungsplan_M200_20210813)
Anlage 2: Regelquerschnitt RQ 1 Palmstraße – Ingenieurbüro Planungsgruppe Südwest (Regelquerschnitt_RQ1_M100 Palmstraße 20210730)

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat stimmt der Entwurfsplanung und Kostenberechnung zur Umgestaltung der Palmstraße, nördlichen Turmstraße und Am Hebelpark zu.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Durchführung der Baumaßnahme vorzubereiten und die hierfür erforderlichen Ausführungsarbeiten öffentlich auszuschreiben.

Personelle Auswirkungen:

-

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder Investitionsauftrag:	bis Jahr	Wirtschafts-/ HH-Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	spätere Jahre	Gesamt
	2020	2021	2022	2023			Summe
	€	€	€	€	€	€	€
Ausgaben insgesamt:		250.000	900.000	2.100.000			3.250.000
davon geplant / bereitg.:		250.000	900.000	1.600.000			2.750.000
davon nicht geplant:				500.000			500.000
Einnahmen insgesamt:		71.200	819.000	445.100			1.335.300
davon geplant / bereitg.:		71.200	819.000	445.100			1.335.300
davon nicht geplant :							
Saldo (Eigenanteil):		178.800	81.000	1.654.900			1.914.700
davon geplant / bereitg.:		178.800	81.000	1.154.900			1.414.700
davon nicht geplant :				500.000			500.000
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

Begründung:

Ausgangssituation

Mit Beschluss vom 28.01.2021 (Vorlage 134/2020) stimmte der Gemeinderat der Konzeptplanung zur Umgestaltung der Palmstraße, nördlichen Turmstraße und der Straße Am Hebelpark zu und beauftragte die Verwaltung, die Objektplanung für die Maßnahme zu erstellen. In der Folge wurde die bereits bestehende Projektgruppe der Stadtverwaltung um den Fachbereich Umwelt und Klimaschutz sowie die Eigenbetriebe Werkhof und Stadtgrün und Friedhöfe erweitert, um deren fachlichen Belange im frühen Stadium der Detailplanung zu berücksichtigen. Zudem erfolgte die Einbindung des Gestaltungsbeirats der Stadt Lörrach, um weitere Hinweise aus stadtplanerischer und gestalterischer Sicht aufzunehmen.

In der nun vorliegenden Entwurfsplanung wurden die Ergebnisse, Festlegungen und Beschlüsse der Konzeptplanung konkretisiert und verfeinert sowie einige Planungselemente hinsichtlich der technischen Erfordernisse und Bedingungen überprüft und angepasst. Die Grundzüge bleiben erhalten: Vom Senigallia Platz kommend bis zur Einfahrt zum LÖ soll der bestehende, verkehrsberuhigte Geschäftsbereich der Palmstraße zukünftig als solcher wahrnehmbar ausgestaltet werden. Die vorhandene Fußgängerzone der Turmstraße erstreckt sich in der Zukunft von der Palmstraße am LÖ über die Turmstraße bis in die Straße Am Hebelpark auf Höhe der Hausnummer 1. Die räumliche Abgrenzung der Fußgängerzone sieht unter anderem eine Polleranlage an den jeweiligen Übergängen

vor. Der restliche Teil der Straße Am Hebelpark wird bis zur Einmündung in die Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgebildet.

Gestaltung

Als wichtiges Gestaltungselement der Palmstraße wird ein Teil des Straßenquerschnitts mit einer offenen, wassergebundenen Decke ausgebildet. Diese unversiegelten Flächen nehmen unterschiedliche Nutzungen auf - unter anderem eine Staudenfläche vor dem ehemaligen Telekomgebäude - und grenzen sich mit einer zentralen Baumreihe zur Straßenmitte ab. Innerhalb der Fußgängerzone vor dem LÖ befinden sich in diesem Bereich verschiedene Elemente, wie beispielsweise zwei Außengastronomieflächen (ca. 75 m² und ca. 120 m²) sowie 48 Fahrradabstellplätze, die in den Straßenraum als wichtige Komponente für den Langsamverkehr aufgenommen werden. Aufgelockert wird der Abschnitt vor dem LÖ durch freie Flächen, die als Aufstellbereiche für die Feuerwehr vorzuhalten sind und teilweise als Freiräume mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten genutzt werden können. Grundsätzlich werden die drei Straßenzüge mit einem Pflasterbelag versehen, um einerseits eine hohe Aufenthaltsqualität sowie andererseits ein klares, visuelles Signal zur Verkehrsberuhigung und eine eindeutige Prägung des Straßenraums für den Langsamverkehr und die Fußgänger/-innen zu erreichen. Mit der Neugestaltung der nördlichen Turmstraße wird die seit Jahren ausgewiesene Fußgängerzone zukünftig auch als solche erlebbar sein. Der Bahnhofplatz erhält damit eine städtebauliche und gestalterische Verknüpfung mit dem Zentrum Lörachs.

Im gesamten Planungsbereich sind an verschiedenen Stellen Sitzgelegenheiten vorgesehen so z.B. an einigen Baumquartieren in der Turmstraße sowie vor dem LÖ, am Rand der Staudenfläche vor dem ehemaligen Telekomgebäude und nahe der Bushaltestelle in der Palmstraße.

Die Fahrradabstellplätze vor dem LÖ ergänzen sich mit den 24 bestehenden Abstellplätzen am Hebelpark, die in der Nutzungsfreundlichkeit gegenüber dem Bestand erheblich verbessert werden. Zudem sind am Kreuzungsbereich Grabenstraße / Turmstraße weitere zwölf Velo-Abstellplätze und vor dem ehemaligen Restaurant Wienerwald sechs Plätze für Lastenfahräder ausgewiesen. Die vorhandenen Fahrradabstellplätze am Senigallia Platz bleiben erhalten.

Verschiedene Komponenten der Barrierefreiheit wie der Blindenleitstreifen in der Turmstraße und die Anzahl der fünf Behindertenparkplätze am Hebelpark wurden mit dem Behindertenbeirat abgestimmt und in die Gesamtplanung integriert. In der Palmstraße wird zusätzlich ein Behindertenparkplatz nahe der Fußgängerzone vorgesehen. Dort findet sich ebenso ein Halteplatz am Wendekreis zum Ein- und Ausstieg für Patientinnen und Patienten des Ärztehauses und der weiteren Arztpraxen im direkten Umfeld. Der Verbund der Tiefgarage am Hauptbahnhof einschließlich der Aufzugsanlagen ist zwischenzeitlich hergestellt und wird voraussichtlich zum Jahresende final in Betrieb genommen. In dem Tiefgaragenverbund befinden sich weitere Behindertenparkplätze. Die Wegebeziehung zwischen dem Ausgang der Tiefgaragen-Aufzugsanlage zur Palmstraße und dem schräg gegenüberliegendem Ärztehaus wird mit einer befestigten Oberfläche ausgestaltet, um die Zugänglichkeit zum Ärztehaus auf direktem Weg zu ermöglichen.

Wie bereits mit der Konzeptplanung beschlossen wird die bestehende Bushaltestelle von der Turmstraße in die Straße Am Hebelpark versetzt. Die Haltestelle in der Palmstraße erhält in ihrer erforderlichen Längenentwicklung eine angepasste Größe und wird gegenüber dem Bestand leicht verschoben. Die bisher genutzten Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr zum Landratsamt und zur Andienung der Sparkasse werden nun in Abstimmung mit den beiden beteiligten Anliegern und der Feuerwehr an einer Stelle zusammengefasst.

Die bestehenden Parkplätze für Krafträder (Krad) am Hebelpark werden auf zwölf Stellplätze erweitert. Zusätzlich erfolgt die Ausweisung vier weiterer Krad-Plätze am Senigallia Platz durch die Umwidmung eines bestehenden Kfz-Parkplatzes in der Haager Straße. In der Palmstraße sind sieben Kurzzeitparkplätze für Kraftfahrzeuge eingeplant, die für eine Parkdauer von 15 Minuten zur Verfügung stehen.

Bäume

Ein wesentlicher Fokus wurde in der Entwurfsplanung unter anderem auf die möglichen Baumpflanzungen gelegt. Hierbei sind im Besonderen die technischen Randbedingungen infolge der unterirdischen Infrastruktur zu berücksichtigen. Der Untergrund ist sehr stark durch teilweise enorm große Schachtbauwerke und eine Vielzahl von Leitungen verschiedener Ver- und Entsorgungsträger geprägt. Auf dieser Grundlage, aber auch auf der Basis der Empfehlungen des Gestaltungsbeirats, des Fachbereichs Umwelt und Klimaschutz sowie des Eigenbetriebs Stadtgrün und Friedhöfe wurde die Begrünung in der Palmstraße gegenüber der Darstellung in der Konzeptplanung angepasst. Die Bepflanzung erfolgt mit einzelnen Baumexemplaren, die in ihrer Form, Größe und Funktion in der Straßenmitte einen weitaus größeren Raum erhalten als bisher vorgesehen. Aus ökologischen und gestalterischen Gesichtspunkten werden die Einzelexemplare mit genügend großem Abstand untereinander vorgesehen, so dass sie sich in der weiteren Entwicklung großräumig entfalten können. Aufgrund ihrer Ausdehnung können diese Bäume in der Zukunft einen wesentlichen, positiven Beitrag auf die klimatischen Bedingungen des Straßenraums leisten und eine großflächige Verschattung bieten. Die Auswahl der verschiedenen Baumarten erfolgt unter anderem mit Blick auf den Klimawandel, die Insektenfreundlichkeit, die Schattenspende und ein attraktives Wuchsbild. Die Pflanzgruben erhalten ein ausreichendes Maß und Volumen, um das Wachstum der Bäume zu gewährleisten. Die Baumscheiben, das heißt die Oberfläche der Pflanzgruben, werden in der Palmstraße weitgehend mit Stauden bepflanzt. In der Turmstraße ist diese Ausprägung aufgrund der Straßenbreite nicht möglich. Um jedoch auch hier gegenüber dem Bestand eine klare Verbesserung zu erreichen, werden die Standorte neu und mit einem größeren Abstand gewählt. Die Kombination der Baumpflanzungen mit dem Staudenbewuchs in der Palmstraße und die ausgeprägte Staudenfläche vor dem ehemaligen Telekomgebäude stellen bewusst gewählte Grünelemente in dem innerstädtischen Straßenraum dar. Das Gefälle der Verkehrsflächen wird sich in Richtung der Bäume entwickeln, um einen Zufluss von Niederschlagswasser in die Baumscheiben und eine Speicherung und verbesserte Nutzung des Wassers zu erreichen.

Pflaster Kurven- und Kreuzungsbereiche

Eine besondere Herausforderung stellt die Wahl der Oberflächengestaltung in den Kurven- und Kreuzungsbereichen dar. Als Ergebnis des in 2020 durchgeführten Beteiligungsprozesses wird der Wunsch der Anlieger- und Bürgerschaft zur Beibehaltung der Buslinienführung durch die Palmstraße in der weiteren Planung berücksichtigt. Unabhängig vom Ergebnis der durch die Stadtwerke durchzuführenden Prüfung der Linienführung einschließlich des zu entwickelnden Konzeptes und der darauffolgenden Entscheidung des Gemeinderats über die zukünftige Busführung in diesem Bereich, ist die Belastung der Straßenoberfläche durch Busse zu berücksichtigen. Auf der Basis der vorhandenen Frequenz von durchschnittlich etwa 135 Bussen pro Tag durch die Grabenstraße in Richtung Busbahnhof ist in der Straße Am Hebelpark eine Ausführung außerhalb der technischen Regelwerke zugrunde zu legen. In der anderen Richtung durch die Turm- und Palmstraße liegt die Belastung mit durchschnittlich etwa 120 Bussen pro Tag bei detaillierter Betrachtung noch innerhalb der Vorgaben der Regelwerke, jedoch aufgrund der sehr engen Kurven mit einer Richtungsänderung von über 90° (Am Hebelpark / Turmstraße bzw. Turmstraße / Palmstraße) oder der S-linienförmigen Kurvenfolge am Senigallia Platz in einer extrem hohen Belastungszone. Die Bereiche der Bushaltestellen liegen außerhalb der Standardvorgaben. Aus diesem Grund schaltete die Verwaltung einen im Pflasterbau erfahrenen Gutachter ein, um die spezifische Situation fachlich prüfen und Ausführungsvorschläge entwickeln zu lassen. Auf Empfehlung des Gutachters und unter Abwägung verschiedener gestalterischer, technischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte wird die Ausführung der exponierten Kurven- und Kreuzungsflächen sowie im Straßenbereich Am Hebelpark und Turmstraße in einer Sonderbauweise unter Verwendung eines speziellen Bettungs- und Fugenmaterials vorgesehen. Die Übergangsbereiche zum Bestand an der Bahnhofsstraße und am Senigallia Platz erfolgen in gebundener Pflasterung ähnlich dem Einmündungsbereich Graben-/Spitalstraße. Die Fahrbahnflächen der Bushaltestellen erhalten aufgrund der sehr hohen Belastung durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge Betonelementen analog der Fußgängerzone Basler Straße Nord. Zu beachten ist, dass die bisherige Erfahrung in den beschriebenen Grenzbereichen insbesondere der Kurven- und Kreuzungsflächen sehr gering ist. Aufgrund der extremen Achsbelastung durch die Busse und der engen Kurvenradien besteht auch bei der speziell gewählten Ausführungsart infolge der auftretenden Scherkräfte ein Risiko der Rissebildung und Lockerung von Steinen, die zur Vermeidung weitergehender Schäden in der Folge wieder instandgesetzt werden müssen. Bei späteren Aufgrabungen ist ein gewisser Mehraufwand zu berücksichtigen.

Untergrund

Insbesondere der Untergrund der Palmstraße aber auch der Turmstraße ist durch eine Vielzahl von Nutzungen geprägt. Eine große Anzahl von Versorgungsunternehmen besitzen in diesen Straßen unterschiedliche Leitungstrassen, die teilweise der Versorgung der Anliegerschaft, teilweise aber auch in übergeordneter Funktionen zur Hauptversorgung der Stadt oder des Stadtteils dienen. Als Teilprojekt der Entwurfsplanung wurde deshalb die Leitungs koordinierung innerhalb des Planungsbereichs entwickelt. Neben der aufwändigen Grundlagenermittlung und der stichpunktartigen Bodensondierung erfolgte ein intensiver Abstimmungsprozess mit den beteiligten Unternehmen, um die vorhande-

ne und neue unterirdische Infrastruktur zu erfassen und zu koordinieren. Einige Leitungen sind altersbedingt zu ersetzen, andere aufgrund des Platzbedarfs zu verlegen bzw. neu zu trassieren. In der Folge bedeutet dies, dass der Straßenraum auf der gesamten Breite tiefbautechnisch zu bearbeiten ist, was nur durch eine Vollsperrung möglich ist. Um eine Andienung sowie eine Ver- und Entsorgung der Anliegerschaft, aber auch eine Belieferung der Geschäfte während der Baudurchführung zu ermöglichen, wird die Vollsperrung abschnittsweise vorgesehen und für die Verkehrsführung eine Umleitung eingerichtet. Die genaue Festlegung der Bauphasen und Bauabschnitte erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung und der Vorbereitung der Ausführungsarbeiten. Letztlich ist die Abwicklung der Bauarbeiten mit der zu beauftragenden Baufirma im Detail zu konkretisieren, wobei die Baustellenlogistik und die verschiedenen Arbeitsabläufe zu berücksichtigen sind. Es ist vorgesehen, die Geschäfts- und gewerblichen Betriebe frühzeitig zu informieren und einzubinden. Die Erfahrung der bisher in der Innenstadt durchgeführten Tiefbaumaßnahmen, aber auch die bereits ausgeführten Bodensondierungen lassen einige Überraschungen aus Altbeständen im Untergrund erwarten, die sicherlich Auswirkungen auf den Bauablauf, die Bauzeit und die Baukosten haben werden und die im Vorfeld kaum abschätzbar sind.

Kosten

Unabhängig davon wurden auf der Basis der Entwurfsplanung die zu erwartenden Kosten für die Umgestaltung der drei Straßenbereiche Palmstraße, nördliche Turmstraße und Am Hebelpark ermittelt. Die Kostenberechnung greift dabei die aktuellen Veränderungen der Materialpreise von teilweise bis zu 60 % Steigerung auf, was zu einer klaren Kostenerhöhung zur bisherigen Abschätzung führt. Die weitere Preisentwicklung ist jedoch derzeit kaum abschätzbar. Diese Situation und die oben beschriebene Unabwägbarkeit des Untergrunds führen zu einer Kostengenauigkeit von +/- 30 %. Die Kostenberechnung berücksichtigt die Investitionskosten, die im städtischen Haushalt zu finanzieren sind, und stellt sich im Ergebnis folgendermaßen dar:

Baustelleneinrichtung, Baufeld	190.000 € brutto
Erdarbeiten, Trag/Deckschichten	975.000 € brutto
Straßenentwässerung, Randeinfassungen	295.000 € brutto
Pflasterbeläge	770.000 € brutto
Ausstattungen, Beleuchtung, Grüneinbindung	340.000 € brutto
Sonstiges ca.	130.000 € brutto
Summe Baukosten ca.	2.700.000 € brutto
Nebenkosten (Planung, Vermessung etc.) ca. 20%	550.000 € brutto
Gesamt Projektkosten ca.	3.250.000 € brutto ± 30 %

Die erforderlichen finanziellen Mittel werden für die Haushaltsplanung 2022 und 2023 vorgesehen und sind bereits teilweise in der Finanzplanung enthalten. Die für die Erneuerung der Kanalisation sowie die für Maßnahmen der Stadtwerke (Erneuerung der Wasserleitung u.ä.) entstehenden Kosten werden in separaten Kostenberechnungen der jeweiligen Eigenbetriebe ausgewiesen. Die bereits Anfang 2021 genannten Fördermittel des Landes Baden-Württemberg in einer Höhe von etwa 860.000 € im Rahmen des Sanierungsprojektes Nördliche Innenstadt sind weiterhin erwartbar. Der tatsächliche Förderbetrag wird im Zuge der Ausführung auf der Grundlage der Förderrichtlinien des Landes festgelegt. Neben dieser Unterstützung beteiligt sich – wie bereits früher dargestellt – der Investor des LÖ finanziell an den Umbaumaßnahmen in der Palm- und Turmstraße.

Zeitplan

Die aktuelle Terminplanung sieht folgende Schritte vor:

Ausführungsplanung / Vorbereitung der Vergabe	bis Ende 2021
Vergabeverfahren / Auftragsvergabe	Dezember 2021 bis April 2022
Beginn der Bauausführung	ca. Mai/Juni 2022
Ende der Bauausführung	Ende 2023

Die Stadtverwaltung bittet um Zustimmung zur Entwurfsplanung und Kostenberechnung als Grundlage für die weiterführende Ausführungsplanung und Vorbereitung der Bau-durchführung.

Für die Projektgruppe

Robert Schäfer
EBL Abwasserbeseitigung

Gerd Haasis
FBL Stadtentwicklung
und Stadtplanung

Klaus Dullisch
FBL Straßen/
Verkehr/Sicherheit