

Am Zoll Lörrach / Riehen | Projektbausteine

B Umgestaltung
Basler Straße

E Städtebauliche
Entwicklungsflächen

Q Grünquerung

S Entwicklungsgebiet
Stettenfeld

M Optionen
Mobilitätsdrehscheibe



IBA Projekt am Zoll Lörrach / Riehen

Städtebauliche Neuordnung im Grenzraum CH – D

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. 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, anstatt wie jetzt Abstand zur Schneise zu halten. 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 Entwicklung der angrenzenden Teilflächen soll schrittweise gemeinsam mit den Eigentümer*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
- E – Städtebauliche Entwicklungsflächen
- Q – Grünquerung
- S – Entwicklungsgebiet Stettenfeld
- M – Optionen Mobilitätsdrehscheibe

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

2. Die Projektbausteine

Baustein B – Umgestaltung Basler Straße

Die Basler Straße ist in diesem Bereich noch als Bundesstraße dimensioniert und muss an die heutigen Erfordernisse des Verkehrs angepasst werden. 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 ein Ausbau ohne Tram realisiert werden, der jedoch kompatibel ist mit einer späteren Tramverlängerung. Die Anforderungen des Busverkehrs, des MIV und der Zollabfertigung stellen neben allen diesen Veränderungen weiterhin wichtige Rahmenbedingungen dar.

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 Grundstückseigentümer*innen und Stadt Lörrach zur Weiterentwicklung 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 B-Pläne 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. Die Jurierung der abgegebenen Beiträge findet im Januar 2020 statt.

Die Umgestaltung der Basler Straße gliedert sich von Süden nach Norden in verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Anforderungen (vgl. Übersichtsplan „Projektbausteine“).

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. Pfortnerampeln, 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 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 von der BImA der 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 belebte 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, qualitativvolles 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 Hochhaus auf einer knappen Grundfläche sondiert, die von den bearbeitenden Teams in ihrem Gesamtkonzept nun entweder validiert oder verworfen werden können, was die Entscheidungsfindung für die Stadt Lörrach bzgl. der Fläche ermöglicht.

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 Straßenraums 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 „Projektbausteine“ 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 Agglomerationsprogramm-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 kurzgehalten werden, wobei auch Fahrräder, Roller etc. – auch in möglichen Leihsystemen – als Mobilitätsträger verstanden werden und entsprechende Abstellanlagen den Umstieg erleichtern sollen.

Zum Zeitpunkt der Auslobung bestand die Option, im Bereich der Grenze – also in Nähe der jetzigen Tram- Endhaltestelle – einen neuen Haltepunkt der S-Bahn zu schaffen, weshalb auch die Durchlässigkeit im Bereich E2 zu einer potenziellen S-Bahn-Haltestelle gefordert wurde. Da die Option Tram noch offen ist, wurde auch für den Straßenraum und den Bereich um den Bahnhof Stetten gefordert, in Möglichkeiten zu denken und eine entsprechende Gestaltung vorzuschlagen (tramkompatibler Straßenraum, Situation Bahnhof Stetten einmal als Mobilitätsdrehscheibe mit Tram zeigen). Die Ergebnisse des Wettbewerbes werden damit auch vor dem Hintergrund der jüngsten Entscheidung zur Zurückstellung des S-Bahn-Haltepunkts Am Zoll valide Grundlagen für eine Umgestaltung bieten. Durch diesen Entscheid rückt die Schaffung der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Stetten in den Fokus, wobei hier die Abhängigkeit vom Tramausbau besteht.