

Auslobung Teil B

»AZLR - Quartier am Zoll in Lörrach«
Nichtoffener städtebaulicher-hochbaulicher-
freiraumplanerischer Ideenwettbewerb

Vorabzug zur Wettbewerbsbekanntmachung
20.3.2024



Auftraggeberin: Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Direktion Freiburg, Sparte Portfoliomanagement
in Kooperation mit der Stadt Lörrach ● Betreuung: roller architekten gmbh, Breisach

Teil B – Aufgabenbeschreibung der Auslobung

Inhaltsverzeichnis

1.	Das Wettbewerbsgebiet ‚Quartier am Zoll‘	3
2.	Kurzbeschreibung der Aufgabenstellung	4
3.	Vorausgehender Planungsprozess	5
4.	Planungsrechtliche Voraussetzungen	10
4.1	Schaffung von neuem Planungsrecht auf Basis des Rahmenplans	10
4.2	Planungsrechtlich genehmigungsfähiger Rahmen mittels dieser Auslobung	11
5.	Städtebauliche Aufgabenstellung	12
5.1	„Altes Zollhaus“ Basler Straße 4 - Erhalt und Umnutzung	12
5.2	Art der baulichen Nutzung: gemischtes Quartier für Wohnen und Verwaltung	13
5.3	Bauflucht Basler Straße	13
5.4	Bauflucht zur S-Bahnlinie	14
5.5	Bauflucht und Grünstreifen zur Landesgrenze	14
5.6	Maß der baulichen Nutzung – Gebäudehöhen und Abstandsflächen	15
5.7	Lärmimmissionen und Schallschutz	15
5.8	Äußere Verkehrserschließung	16
5.8.1	Öffentlicher Nahverkehr	16
5.8.2	PKWs – Anlieferung - Feuerwehr	17
5.8.3	Fuß- und Radverkehr	17
5.9	Topografie	17
5.10	Energie – Infrastruktur - Wärmeverbund	18
5.10.1	Energieeinsparung	18
5.10.2	Infrastruktur und Bodenqualität	18
5.10.3	Wärmeverbund	18
6.	Freiraumplanerische Aufgabenstellung	20
6.1	Umgestaltung der Basler Straße	20
6.1.1	Entfall Gebäude Zollabfertigung	20
6.1.2	Buswendeschleife	20
6.1.3	Stellplätze im Straßenraum	21
6.2	Vorbereich zwischen Basler Straße und Neubau Basler Straße 2	21
6.3	Innere Quartierserschließung	22
6.4	Qualifizierte Freiflächen im Quartier	23
6.5	Oberflächenwasser und Überflutungsvorsorge im Quartier	24

7.	Hochbauliche Aufgabenstellung	26
7.1	Mietwohnungen im Neubau	26
7.2	Kleine Gewerbeeinheiten an der Basler Straße	27
7.3	Moderne Verwaltungsflächen – Hauptzollamt HZA	27
7.4	Zollamt Stetten (Zollabfertigung)	29
7.5	Stellplätze – Tiefgarage und Außenbereich	29
7.5.1	Anzahl und Beschaffenheit der Kfz-Stellplätze	30
7.5.2	Anzahl und Beschaffenheit der Fahrrad-Stellplätze	32
8.	Wirtschaftlichkeit	33

2. Kurzbeschreibung der Aufgabenstellung

Planungsaufgabe dieses Ideenwettbewerbs ist eine städtebauliche und freiraumplanerische Ausarbeitung für das ‚Quartier am Zoll‘ in Lörrach. Gemeinsames Ziel der BlmA als Ausloberin und der Stadt Lörrach ist die Erlangung einer umsetzungsfähigen Idee zur Schaffung eines städtebaulich-architektonisch-freiraumplanerisch durchmischten Quartiers mit einer Nutzungsmischung aus

- neu zu errichtenden Wohnungen mit ca. 8.500m² BGF als preisgedämpfter Wohnungsbau gem. wirtschaftlichen Gesichtspunkten der BlmA,
- modernen Verwaltungsflächen für das Hauptzollamt Lörrach (HZA) mit ca. 4.500m² BGF,
- Räumen für das Zollamt Stetten (Zollabfertigung) mit ca. 120m² BGF,
- einer Tiefgarage, getrennt in zwei Bereiche für die Dienstfahrzeuge des HZA einerseits und die Bediensteten und Bewohner*innen andererseits,
- einer in den Neubau zu integrierenden Technikzentrale mit BHKW für den Wärmeverbund Süd der Stadtenergie Lörrach GmbH & Co.KG,
- dem umzunutzenden ‚Alten Zollhaus‘ in der Basler Straße 4,
- alternativ statt Wohnungsflächen kleinen Gewerbeeinheiten für Dienstleistungen (kein Einzelhandel) an der Basler Straße,
- und einem Freiraum für die Bewohner*innen und Bediensteten des HZA.

Die drei bestehenden Gebäude in der Basler Straße 2 mit ca. 1.800m² BGF, darin 16 Wohnungen und Räume des Zollamtes Stetten, sollen einschließlich der Nebengebäude abgebrochen und durch Ersatzneubauten mit wesentlich höherer Bebauungsdichte ersetzt werden. Der rückwärtige Grundstücksteil der Basler Straße 4 soll in die Neubaukonzeption einbezogen werden, während das ‚Alte Zollhaus‘ in der Basler Straße 4 erhalten bleiben und in die städtebauliche Aufgabe integriert werden soll. Die Räumlichkeiten für das Zollamt Stetten (Zollabfertigung) sollen im Erdgeschoss des Neubaus an der Basler Straße untergebracht werden.

Neben der städtebaulich - hochbaulichen Aufgabenstellung spielt die Gestaltung der Freianlagen eine wesentliche Rolle. Hierbei geht es sowohl um die Gestaltung der öffentlich orientierten Freiflächen im Übergang zur Basler Straße, als auch um die innere Erschließung mit halböffentlichen Freiflächen auf privatem Grund in Verbindung mit einem Angebot an hochwertigen Freiräumen für die Bewohner*innen und Bediensteten des neuen Quartiers.

Aufgrund der sensiblen Lage direkt am Zoll und der Landesgrenze zur Schweiz wird dieses Wettbewerbsverfahren und die daran anschließende Aufstellung des Bebauungsplanes auf Basis dieses Ideenwettbewerbs in enger Abstimmung und gutem Einvernehmen mit der angrenzenden Schweizer Gemeinde Riehen durchgeführt.

3. Vorausgehender Planungsprozess

Dieser Wettbewerbsauslobung ging bereits ein längerer Planungsprozess seitens der Stadt Lörrach voraus, der in 3 unterschiedlichen Planungsphasen stattfand:

Phase 1 Mobilitätsdrehscheibe am Zoll - 2016

Originärer Anlass für die Überplanung im Bereich des Zolls beidseitig der Landesgrenze stellte das übergeordnete Vorhaben eines zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn von Basel über Lörrach ins Wiesental zur Verdoppelung der Fahrzeitentaktung dar (15-Minuten statt 30-Minuten-Takt), in dessen Zusammenhang man laut früheren Machbarkeitsstudien zum S-Bahn-Ausbau davon ausging, dass die S-Bahn im Bereich der Landesgrenze eine neue zweigleisige Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen erhalten sollte.

Mittels einer Mehrfachbeauftragung mit 3 Planungsteams (Gehl architects, Kopenhagen / Van de Wetering, Zürich / Berchtold Krass, Karlsruhe) sollten Ideen zur Sichtbarmachung und Entwicklung der grenzübergreifend Potentiale im Sinne einer Mobilitätsdrehscheibe herausgearbeitet werden. Zielsetzung dieser Mehrfachbeauftragung war (kurz zusammengefasst):

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der neuen S-Bahn-Haltestelle, der Tramwendschleife in Riehen und den Bushaltestellen in Riehen und Lörrach; darin:
- Abwägung einer Tramverlängerung über die Landesgrenze nach Lörrach.
- Neuorganisation einer Gemeinschaftszollanlage Lörrach-Riehen; darin:
- Umgestaltung der Basler Straße bis zum Zollweg (und weiter).
- Anbindung des Stettenfelds (Entwicklungsgebiet in Riehen) an die Mobilitätsdrehscheibe.
- Herausarbeiten einer in Maß und Art der baulichen Nutzung angemessenen städtebaulichen Entwicklung beidseitig der Landesgrenze.

Auf Basis der Ergebnisse dieser Mehrfachbeauftragung konnten die politischen Denk- und Abwägungsprozesse in Lörrach und Riehen vorangetrieben, wesentliche Richtungsentscheidungen getroffen und Förderanträge für die weitere Planung und Umsetzung gestellt werden.

Die Ergebnisse dieser Mehrfachbeauftragung sind informativ als **Anlage x** dieser Auslobung beigefügt. Es sei jedoch angemerkt, dass sich wesentliche Planungsinhalte zwischenzeitlich verändert haben. Die Veränderung der Planungsabsichten ergibt sich aus der an späterer Stelle beschriebenen Aufgabenstellung dieser Auslobung.



Abb.3,4,5: Lagepläne Mehrfachbeauftragung v.l.: Gehl architects, Van de Wetering, Berchtold Krass

Phase 2 Landschaftsplanerischer und verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung der Basler Straße - in Verbindung damit Entwicklung städtebaulicher Potenziale in Lörrach-Stetten

Mit Bewilligung von Fördermitteln im Rahmen des Förderprogramms ‚Nationale Projekte des Städtebaus‘ und nach Listung des Gesamtprojektes bei der Internationalen Bauausstellung ‚IBA Basel 2020‘ konnten die Planungsziele wie folgt konkretisiert werden:

- Umgestaltung der Basler Straße von der Landesgrenze über das Zollareal bis zum Bahnhof Stetten; darin:
- Verknüpfung der Tram auf Schweizer Seite mit dem Bus auf deutscher Seite, optionale Tramverlängerung über die Landesgrenze nach Lörrach.
- Neuorganisation des Zolls auf deutscher Seite; darin:
- Neubau eines kleinen Zollabfertigungsgebäudes am westlichen Straßenrand der Basler Straße.
- Platzgestaltung am Bahnhof Stetten als ‚Mobilitätsdrehscheibe‘ mit optimierten Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Bus (und optional Tram).
- Berücksichtigung einer grünen Ost-West-Verbindung (Grünzug Q) als öffentliche Wegeverbindung entlang der Landesgrenze.
- 7 städtebauliche Teilprojekte (grenzübergreifend), in denen auch das Planungsgebiet dieser Wettbewerbsauslobung enthalten war.

Im Jahr 2019 wurde gemeinsam von der Stadt Lörrach und der Gemeinde Riehen ein entsprechender interdisziplinärer städtebaulich - landschaftsplanerischer – verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt, als dessen Sieger die Wiener Arbeitsgemeinschaft YEWO Landschaftsarchitektur (Freiraumplanung), Vlay Streeruwitz Architekten (Städtebau) und con.sens (Verkehrsplanung) hervorging. Die Arbeiten der ersten 3 Preisträger dieses Wettbewerbs sind informativ als [Anlage](#) beigefügt.



Abb.6.7: Gesamtlageplan und Ausschnitt Quartier am Zoll - Wettbewerbssieger Vlay Streeruwitz, YEWO, con.sens; Wien

Umgestaltung der Basler Straße:

Aufbauend auf den Wettbewerbsentwurf entwickelte sich deren Planung weiter. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Anpassung der Planungsstrategie dahingehend, dass die Umgestaltung der Basler Straße zunächst für den Teilabschnitt vom Zollweg bis zum Bahnhof Stetten (also nördlich des Wettbewerbsgebiets) beschlossen wurde, während der Teilabschnitt von der Landesgrenze über den Zoll bis zum Zollweg (am Wettbewerbsgebiet) zurückgestellt wurde. Davon ausgehend, dass die Projektentwicklung der BImA am Zoll wesentliche Auswirkungen auf die Umgestaltung der Basler Straße haben würde, ist die Planung der Schnittstelle zwischen dem städtischen Teil der Basler Straße und dem der Neubebauung vorgelagerten Freiraum integrativer Bestandteil dieses Wettbewerbs und wird an anderer Stelle näher beschrieben.

Der Planstand der Entwurfsplanung vom 24.11.2022 zur Umgestaltung der Basler Straße vom Zollweg bis zum Bahnhof Stetten ist als **Anlage** beigefügt. Aktuell wird dieser Entwurfsstand nochmals optimiert im Hinblick auf Klimaschutz, Klimaanpassung und Nachhaltigkeit.

4. Planungsrechtliche Voraussetzungen

4.1 Schaffung von neuem Planungsrecht auf Basis des Rahmenplans

Für das Wettbewerbsgebiet ‚Quartier am Zoll‘ gibt es einen gültigen Bebauungsplan (*Anlage*) aus dem Jahr 1970. Dieser soll aufbauend auf den Ideenwettbewerb durch einen neuen Bebauungsplan gem. §13 BauGB ersetzt werden, der den wesentlichen Planungszielen des bereits erwähnten, von der Stadt Lörrach beschlossenen Rahmenplans folgen soll.



Abb.10: Ausschnitt Rahmenplan Teilbereich E2 -Quartier am Zoll

Im Wesentlichen leiten sich die nachfolgend formulierten städtebaulichen Kriterien - in Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtplanung der Stadt Lörrach - aus den übergeordneten Planungszielen unter Berücksichtigung folgender planerischer Aspekte ab:

- Städtebauliche Konzeption
- Geschossigkeit und Bauhöhe
- Adressbildung an der Basler Straße
- Nachweis der hochbaulichen und wirtschaftlichen Umsetzungsfähigkeit der städtebaulichen Konzeption
- Erschließung und Mobilitätskonzept
- Versiegelungsgrad, Entwässerung, Begrünung und Biodiversität
- Klimawandelanpassung und Klimaschutz

Die inhaltlichen Vorgaben für diese Planungsziele werden in dieser Auslobung nachfolgend beschrieben.

4.2 Planungsrechtlich genehmigungsfähiger Rahmen mittels dieser Auslobung

Mit diesem Ideenwettbewerb soll in enger Abstimmung mit der Stadt Lörrach eine in planungsrechtlicher Hinsicht genehmigungsfähige Lösung für das ‚Quartier am Zoll‘ entwickelt werden, diese Auslobung steckt den Rahmen dafür ab.

Die Auslobung baut auf dem städtebaulichen Rahmenplan auf. Aktuelle Entwicklungen und neue Erkenntnisse ergeben an einigen Punkten Abweichungen zu den Aussagen des Rahmenplans. Diese sind unter anderem auf Stellungnahmen des Gestaltungsbeirats sowie Abstimmungen mit der Gemeinde Riehen zurückzuführen.

Zusammengefasst weicht die Auslobung (neben anderen Aspekten) in folgenden Punkten vom Rahmenplan ab:

- Die Grünquerung soll, entgegen des Rahmenplans, als reiner Grünzug mit hoher ökologischer Wertigkeit ausgebildet werden. Die öffentliche Wegeverbindung inkl. Unterquerung der S-Bahnlinie für Fuß- und Radverkehr könnte gemäß einer Machbarkeitsstudie des Büros freisign aus Freiburg z.B. durch eine Unterführung im Bereich des heutigen Bahnübergangs am Zollweg erfolgen (Anlage). Die Stadt Lörrach ist in Abstimmung mit dem Zweckverband ZRL und der Deutschen Bahn, um eine Unterführung in die weitere Planung mitaufzunehmen.
Der Abstand zwischen der Neubebauung und der Landesgrenze (Grünzug) soll nun als privater, naturnaher Freiraum für die Bewohner*innen und Bediensteten des Quartiers geplant werden.
- Die im Rahmenplan dargestellten Baufenster und Höhenstaffelung der Gebäude wurde so geändert, dass die Maximalhöhen der Neubauten parallel zur Grenze den Gebäudehöhen auf Riehener Seite angeglichen wurden.
- Das im Rahmenplan am westlichen Straßenrand der Basler Straße vorgesehene kleine Abfertigungsgebäude des Zolls wird nicht realisiert werden. Die hier stehenden Bäume bleiben somit Bestand. Stattdessen sind die Räumlichkeiten des Zollamtes Stetten (Zollabfertigung) im Erdgeschoss des Neubaus an der Basler Straße vorzusehen. Dementsprechend wird sich auch die Freiraumplanung / Verkehrsplanung zur Umgestaltung der Basler Straße anpassen müssen (siehe Kapitel 6.2)

5. Städtebauliche Aufgabenstellung

5.1 „Altes Zollhaus“ Basler Straße 4 - Erhalt und Umnutzung

Das ‚Alte Zollhaus‘ Basler Straße 4 soll erhalten und in das neue städtebauliche Ensemble integriert werden, analog zum Konzept des Schlüsselprojekts ‚Umgestaltung der Basler Straße‘ im ISEK (Integriertes Stadt- und Mobilitätskonzept Stadt Lörrach). Als ortsbildprägendes Gebäude am südlichen Stadteingang Lörrachs direkt an der Schweizer Grenze trägt es dazu bei, im Zusammenspiel zwischen zeitgenössischen und historischen Bezügen einen identitätsstiftenden Ort direkt an der Landesgrenze zu erschaffen. Mit dem Erhalt und der Weiternutzung dieses Bestandswohngebäudes als soziokulturellem Impulsgeber seiner Erdgeschossnutzung bleiben soziale Ressourcen des Quartiers erhalten und werden materielle Ressourcen im Sinne darin gebundener grauer Energie geschont.

Das Erdgeschoss als Hochparterre soll eine gemeinwohlorientierte Nutzung, die auch die Möglichkeit eines Kiosks oder Cafés für die Gebietsversorgung einschließen könnte, und die Obergeschosse wieder eine Wohnnutzung erhalten.

Bestandspläne und sonstige Unterlagen zum Gebäudezustand sind als **Anlagen** beigefügt.

Derzeit laufen Verhandlungen zum Verkauf des ‚Alten Zollhauses‘. Die Flächen des Bestandsgebäudes (BGF / NF) sind nicht Bestandteil der maximalen Projektgesamtfläche von 13.120m² des Neubauprojektes.



Abb.11,12: Fotos Zolldach und ‚Altes Zollhaus‘

5.2 Art der baulichen Nutzung: gemischtes Quartier für Wohnen und Verwaltung

Zu planen sind:

- Preisgedämpfter Wohnungsbau mit einer BGF von ca. 8.500m². In dieser Fläche können entwurfsbedingt wahlweise anstatt Wohnungsbau kleinere Gewerbeeinheiten für Dienstleitungen (kein Einzelhandel) im Erdgeschoss zur Basler Straße enthalten sein, ohne die BGF von 8.500 m² für diese beiden Nutzungsarten zu überschreiten.
- Moderne Verwaltungsflächen für das Hauptzollamt Lörrach (HZA) mit einer BGF von ca. 4.500m² (Raumprogramm als **Anlage**),
- Räume für das Zollamt Stetten (Zollabfertigung) mit einer BGF von ca. 120m² (Raumprogramm als **Anlage**).
- Dazu kommt die Umnutzung des ‚Alten Zollhauses‘, die in den o.g. Flächen nicht enthalten ist.

Ein wichtiger Aspekt für die Entwicklung der Neubauten des neuen ‚Quartiers am Zoll‘ ist eine funktionierende Nutzungsmischung. Die im Rahmenplan dargestellte Art und Weise der Nutzungsverteilung zwischen dem Wohnen und dem Hauptzollamt (HZA) weicht einerseits proportional ab, und ist andererseits für diesen Ideenwettbewerb nicht bindend. Die Verteilung und Positionierung der Nutzungsarten wird sich aus den spezifischen funktionalen Anforderungen für das Wohnen, für das Hauptzollamt (HZA), für das Zollamt Stetten (Zollabfertigung) und aus sonstigen Planungsaspekten wie z.B. Brandschutzkonzept mit Feuerwehrrzufahrten und –aufstellflächen, Schallschutz zur Bahntrasse und zur Basler Straße, etc. ableiten.

Gemäß Rahmenplan soll das Erdgeschoss in der Basler Straße über alle Tagesstunden ‚aktiv‘ sein, was für eine Nutzungsmischung aus Wohnen und /oder kleine Gewerbeeinheiten (kein Einzelhandel), Verwaltung und der Zollabfertigung spricht.

5.3 Bauflucht Basler Straße

Die Bauflucht der Neubauten in der Basler Straße 2 ist städtebaulich nicht exakt vorgegeben und kann sich (muss aber nicht) am Rahmenplan orientieren. Darin ist eine versetzte und poröse Bauflucht mit Versprünge und Öffnungen vorgeschlagen.

Die Stadt Lörrach und die BImA haben sich im Vorfeld auf einen Mindestabstand der Neubebauung von 12,5m ab Außenkante des bestehenden Zolldachs verständigt. Dieser Abstand darf nicht mit untergeordneten Bauteilen wie z.B. auskragenden Balkonen überbaut werden. Die städtebaulich sinnvolle Lage der Bauflucht wird sich sehr wesentlich auch aus der Integration des freigestellten ‚Alten Zollhauses‘ und aus der Freiraumkonzeption für den Freiraum zwischen der Basler Straße und dem Neubau ableiten (Kapitel 6.2). Im Zusammenspiel

der städtebaulichen und freiräumlichen Kriterien ist eine Abwägung zwischen den verschiedenen Anforderungen vorzunehmen (Städtebauliche Qualität, Aufenthaltsqualität, Urbanität, Adressbildung, neue und bestehende Bäume, Feuerwehraufstellflächen, Stellplätze, ggf. Buswendeschleife um das ‚Alte Zollhaus‘, Wendemöglichkeit für LKW vor der Grenze, etc.).

5.4 Bauflucht zur S-Bahnlinie

Bei der Bauflucht der Neubauten zur S-Bahn ist gemäß städtebaulichem Rahmenplan ein Mindestabstand von 7,0 m zur Grundstücksgrenze einzuhalten. Diese Abstandsfläche muss auch von Unterbauung durch Untergeschosse freigehalten werden.

Eine potentielle S-Bahn-Haltestelle „Am Zoll“ (auf deutschem Gebiet) im Bereich Basler Str. 2 wurde gemäß Gemeinderatsbeschluss der Stadt Lörrach im Februar 2017 zugunsten des S-Bahn-Halts am zukünftigen Zentralklinikum in der Priorität zurückgestellt. Im Vergleich zur Haltestelle „Zentralklinikum“ liegt für den Haltepunkt „Am Zoll“ noch kein belastbarer Konkretisierungsgrad und damit Zeithorizont vor.

Im behördenverbindlichen Richtplan des Kantons Basel-Stadt ist die S-Bahnhaltestelle Lörrach-Zollweg („Am Zoll“) mit einer direkten Lage auf der Grenze enthalten. Die Gemeinde Riehen hält eine mittelfristige Realisierung für nicht wahrscheinlich, eine langfristige Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt ist weiterhin möglich. Der Richtplan des Kantons Basel-Stadt wurde bisher nicht entsprechend geändert.

5.5 Bauflucht und Grünstreifen zur Landesgrenze

Die im Rahmenplan dargestellte Grünverbindung entlang der Grenze zur Schweiz als Bestandteil eines weiträumigen Grünkorridors zwischen den beiden Naherholungsgebieten Tüllinger Berg und Maienbühl bleibt bestehen, aber der darin bisher im Rahmenplan durch das BImA-Grundstück geplante öffentliche Weg (mit Unterquerung der Bahnlinie) entfällt zugunsten einer Aufwertung des Grünraumes. Der Grünstreifen wird im Rahmen der baulichen Umsetzung zunächst als privat genutzter Freiraum mit ökologischer Wertigkeit ohne öffentliche Zugänglichkeit hergestellt werden. Die Option für eine spätere öffentliche Wegeverbindung zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen von der S-Bahn zur Tram auf Schweizer Seite soll jedoch für den Fall einer späteren Planung eines S-Bahn-Haltestelle an der Grenze planungsrechtlich festgeschrieben werden.

Für den südlichen Mindestabstand zwischen der Neubebauung und der Landesgrenze haben sich die Stadt Lörrach und die BImA im Vorfeld auf ein Maß von 12m verständigt. Dieser Abstand darf nicht mit untergeordneten Bauteilen wie z.B. auskragenden Balkonen überbaut und nicht mit einem Untergeschoss unterbaut werden.

Im behördenverbindlichen Richtplan des Kantons Basel-Stadt ist im Stettenfeld an der Grenze zur Stadt Lörrach ein Siedlungstrenngürtel vorgesehen, der auch die ökologische Vernetzung garantiert. Der Trenngürtel ist ebenfalls im ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) aufgenommen; er ist in anstehenden Planungen entsprechend sorgfältig einzubeziehen und zu berücksichtigen und im kommunalen Richtplan der Gemeinde Riehen entsprechend notiert.

5.6 Maß der baulichen Nutzung – Gebäudehöhen und Abstandsflächen

Ziel ist eine angemessene urbane Dichte. Die Maße der baulichen Nutzung (BF / GRZ / GFZ) sind zahlenmäßig nicht vorgegeben und ergeben sich entwurfsbedingt aus den beschriebenen Flächenanforderungen für das Wohnen und die Verwaltung und aus nachfolgenden Richtmaßen für die maximalen Gebäudehöhen:

Gegenüber der Landesgrenze:	301m über NN
Entlang der Bahntrasse:	307m über NN
Neubau an der Basler Straße:	303m über NN
Zollweg, rückwärtig Basler Straße 4:	max. 4 Geschosse, bei Abstufung zum Nachbargrundstück (Zollweg 6 und 8) wegen der notwendigen Abstandsflächen.

Ziel ist die Ausweisung eines urbanen Gebiets gem. §6a BauNV mit Abstandsflächen von 0,2* Gebäudehöhe. Der Fachbereich Stadtplanung der Stadt Lörrach empfiehlt, die Abstandsflächen gegenüber der Nachbarbebauung im Zollweg 6 und 8 dennoch auf ein Maß von 0,4* Gebäudehöhe gem. LBO auszurichten, da die Genehmigung geringerer Abstandsflächen im Einvernehmen mit der Nachbarschaft nicht vorausgesetzt werden kann.

5.7 Lärmimmissionen und Schallschutz

Für den Planungsbereich liegt kein Lärmgutachten vor, im späteren Planungsverlauf wird ein Lärmgutachten der weiteren Planung zugrunde zu legen sein. Es bestehen folgende Ausgangsvoraussetzungen:

Motorisierter Individualverkehr MIV:

Verkehrszählungen des MIV ergaben für die Basler Straße im Bereich des Zolls im Jahresmittel 2022 folgende durchschnittlichen Werte (Angaben gemäß automatischer Zählstelle an der Grenze Kanton Basel-Stadt):

Wochentags nach Deutschland fahrend:	3.751 KFZ
Samstags nach Deutschland fahrend:	4.201 KFZ
Sonntags nach Deutschland fahrend:	2.373 KFZ
Wochentags von Deutschland kommend:	4.019 KFZ
Samstags von Deutschland kommend:	4.802 KFZ
Sonntags von Deutschland kommend:	2.483 KFZ

Durchschnittliches Verkehrsaufkommen im Jahresmittel: 7.429 KFZ

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge im Bereich des Zolls mit einer verminderten Geschwindigkeit fahren.

Bahnlinie:

Aktuell fahren vier S-Bahnen in der Stunde, zukünftig sollen acht S-Bahnen in der Stunde (zukünftig 15-minütiger S-Bahn-Takt in beiden Fahrrichtungen) verkehren, zuzüglich möglicher Güter-, Autoreise und sonstiger Züge.

Fazit:

Es wird empfohlen, mit der Baukörperstellung und Bauplanung auf die Lärmsituation entlang der S-Bahn, aber auch in der Basler Straße zu reagieren.

5.8 Äußere Verkehrserschließung

5.8.1 Öffentlicher Nahverkehr

Das ‚Quartier am Zoll‘ ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Richtung Basel, Weil am Rhein und Lörrach gut erreichbar über:

- Tramhaltestelle in der Wendeschleife auf Riehener Seite, nur in Richtung Basel, eine Tramverlängerung nach Lörrach wird es vorerst nicht geben.
- Bushaltestelle in der Lörracher Straße südlich der Grenze auf Riehener Seite, Richtung Basel und Lörrach.
- Bushaltestelle in der Basler Straße auf Lörracher Seite nördlich des Zollwegs, Richtung Weil am Rhein und Lörrach. Diese könnte im Zuge einer eventuellen Umfahrung des ‚Alten Zollhauses‘ (siehe Kapitel 6.1.2) alternativ an den Zoll verlegt werden.
- S-Bahn-Haltestelle Lörrach-Dammstraße, Richtung Lörrach und Weil am Rhein.

5.8.2 PKWs – Anlieferung - Feuerwehr

Das ‚Quartier am Zoll‘ kann für Fahrzeuge ebenerdig und mittels Tiefgaragenrampen sowohl über den Zollweg im rückwärtigen Teil der Basler Straße 4 als auch über die Basler Straße erschlossen werden. Eine innere Befahrung des Quartiers mit PKWs soll möglichst vermieden werden, ist aber nicht kategorisch ausgeschlossen.

Im Entwurf sind die Belange des vorbeugenden Brandschutzes, wie mögliche Zu- und Durchfahrten, Aufstellflächen und Anleiterstellen in allen Bereichen zu berücksichtigen.

Im Grünzug an der Landesgrenze sollen Feuerwehrezufahrten möglichst vermieden werden, um die Freiflächenqualität mit der Möglichkeit zur Pflanzung auch großer Bäume nicht einzuschränken.

Bei der Position von Zufahrten in der Basler Straße sind die Zollanlage mit der Mittelinsel und der Fahrbahnüberdachung, die abfallende Topografie und die Bestandsbäume in Richtung Süden zu berücksichtigen.

5.8.3 Fuß- und Radverkehr

Ein wesentlicher Bestandteil der Umgestaltung der Basler Straße soll eine deutliche Aufwertung für den Fuß- und Radverkehr sein. Auch für diese Verkehrsteilnehmer soll das ‚Quartier am Zoll‘ ebenerdig sowohl über die Basler Straße als auch über den Zollweg im rückwärtigen Teil der Basler Straße 4 erschlossen werden. Von dort ist eine gute innere Erschließung für den Fuß- und Radverkehr mit einer klaren Orientierung zu Wohnungseingängen, Zugängen zum Hauptzollamt (HZA) und zur Tiefgarage erwünscht.

Eine fußläufige Verbindung entlang der S-Bahnlinie zwischen dem Zollweg und der Neubebauung und/oder eine Durchlässigkeit der Privatbebauung im Zollweg 6-14 besteht nicht.

5.9 Topografie

Das Wettbewerbsgebiet fällt entlang der Basler Straße in Richtung Süden ab, im Verlauf der Bahnlinie ist es nahezu eben (Lagepläne mit Höhenangaben als [Anlage](#)), im Grünstreifen entlang der Landesgrenze ist dementsprechend ein evtl. Geländeversprung zu beachten. Der Anschluss an die Schweizer Parzellen hinter der Landesgrenze soll möglichst höhengleich erfolgen.

An der Schnittstelle zwischen dem Grünstreifen und der Basler Straße befinden sich einige hochkronige Platanen, die den Höhenverlauf beeinflussen können. Der gewünschte Umgang mit diesen Bäumen wird später beschrieben (siehe Kapitel 6.4).

5.10 Energie – Infrastruktur - Wärmeverbund

5.10.1 Energieeinsparung

Mit dem Gesamtkonzept wird eine Klimaneutralität mit Minimierung der Treibhausgas-Emissionen angestrebt. Der städtebauliche Entwurf ist auf seine solare Optimierung, welche die aktive Nutzung der Solarenergie bevorteilt, auszurichten. In Hinblick auf die spätere Hochbauplanung ist zu beachten, dass für die Neubauten zumindest der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung gesetzlich vorgegebene Standard (aktuell KfW-55) auf wirtschaftliche Weise erreicht werden muss. Die konzeptionellen Voraussetzungen für eine Passivbauweise oder Plus-Energie-Bauweise sollen in Betracht gezogen werden, um sie im späteren integralen Planungsprozess untersuchen zu können.

Vor diesem Hintergrund sollen das städtebauliche Konzept (und die Hochbauplanung) optimale Voraussetzungen bieten. Darüber hinaus sollen bei der späteren Bebauungskonzeption sämtliche Aspekte möglicher Energieeinsparungen sowie einer effizienten Energieversorgung, unter Einbeziehung erneuerbarer Energieträger wie Solaranlagen z.B. auf Dächern und an Fassaden einbezogen werden.

5.10.2 Infrastruktur und Bodenqualität

Ein Bodengutachten liegt vor, demnach ist der Untergrund gut tragfähig, Aushubmaterial ist im schlechtesten Bereich der Kategorie Z1.1 zuzuordnen. Der Grundwasserstand liegt deutlich unterhalb der Sohle eines Untergeschosses. Ein Altlastenverdacht besteht nicht.

Bei der Planung der nichtöffentlichen Erschließung kann von allen relevanten Medienanschlüssen (Wasser, Abwasser, Gas, Elektro, Kabelnetze) in der Basler Straße und im Zollweg ausgegangen werden ([Anlagen](#)).

5.10.3 Wärmeverbund

Neu geplant ist der Aufbau eines Nahwärmenetzes durch die Stadtenergie Lörrach, die ihren Wärmeverbund Stetten-Süd im Bereich der Landesgrenze mit der Basler Straße als Fernwärmehauptachse Nord-Süd in den kommenden Jahren ausbauen wird.

Das Konzept zur Ausdehnung des Wärmeverbunds sieht für das Quartier am Zoll vor, dort einen zusätzlichen Wärmeerzeuger-Standort zu integrieren, der in Umbau- und Sanierungsphasen ggf. die Versorgung des Wärmeverbunds übernehmen und im Zeitraum danach als Spit-

zenlastanlage und als Ausfallreserve dienen soll. Dafür werden konventionelle Gaskesselanlagen eingesetzt, die flexibel und auf das Jahr gesehen zeitlich sehr begrenzt eingesetzt werden. Die Gaskesselanlage soll um ein Erdgas-Blockheizkraftwerk ergänzt werden, das zukünftige Stromspitzen im Netz abfedert.

Zur Realisierung einer solchen Spitzenlastzentrale wird eine Fläche von ca. 200 m² mit einer Raumhöhe von mind. 3,8m benötigt. Die Fläche sollte vorzugsweise im Untergeschoss angeordnet sein, wäre aber auch im EG denkbar, und benötigt eine gute Zugänglichkeit sowie eine vorgelagerte Einbringöffnung von 2,5m * 4,5m (längs angeordnet, nicht überbaut) für die Ein- und Ausbringung größerer Komponenten. Vor der Einbringöffnung sollte für den Fall einer notwendigen Einbringung größerer Komponenten mit einem Autokran (falls nicht direkt anfahrbar) eine Aufstellfläche zur Verfügung stehen. Sollte die Anlieferung größerer Komponenten durch die Tiefgarage erfolgen (weil keine Einbringöffnung möglich ist), wäre eine Mindestraumhöhe der Zufahrtbereiche von 2,8m nötig.

Die Lage der Spitzenlastzentrale im Areal ist flexibel, sollte sich jedoch unter dem höchsten der neu zu errichtenden Gebäude befinden, damit eine unauffällige und für die Ableitung der Abgase gute und verträgliche Schornsteinsituation entsteht.

6. Freiraumplanerische Aufgabenstellung

6.1 Umgestaltung der Basler Straße

Die Fahrbahn und die bestehende Fahrbahnüberdachung („Zolldach“) liegen heute aufgrund ihrer Historie in Verschmelzung der ehemaligen Bundesstraße und der Flächen des Zolls zum Teil auf dem heutigen Grundstück der BImA (Parzelle 5859, Basler Straße 2). Die Stadt Lörrach wird für die Umgestaltung der Basler Straße daher einen Teil dieser Parzelle erwerben, die neue Grundstücksgrenze zwischen der städtischen Straßenparzelle und dem Grundstück der BImA wird sich aus den verkehrsplanerischen Erfordernissen der weiteren Planung ergeben und ist noch nicht exakt definiert.

Im Rahmen dieser Wettbewerbsbearbeitung wird der heutige Bestand der Basler Straße zugrunde gelegt. Das Bearbeitungsgebiet für diesen Wettbewerb - mit der dazugehörigen Gestaltungsaufgabe für den Vorbereich der Neubebauung - beginnt an der eingemessenen östlichen Fahrbahnkante ([Anlage](#)). Konzeptionelle Plandarstellungen außerhalb des Wettbewerbsgrundstücks in der Basler Straße und im Zollweg sind zum besseren Verständnis der Freiraumidee denkbar und erwünscht (vgl. Kapitel 3 – Phase 3 zum eingefrorenen Planungsstand zur Umgestaltung der Basler Straße im Bereich des Zolls inkl. [Anlage](#)).

Für den Bereich von der Hammerstraße über die Zollanlage bis zur Landesgrenze liegt zwar als „Bauabschnitt Zoll“ zur Umgestaltung der Basler Straße seitens der Stadt Lörrach ein auf denselben Planungsinhalten wie der Rahmenplan aufbauender Planungsstand vor (Planstand 15.10.2021, Verfasser: YEWOLANDSCAPES / con.sens, WIEN und FICHTNER WATER & TRANSPORTATION, FREIBURG – [Anlage](#)), der aber für diesen Wettbewerb nicht verbindlich und gültig ist und sich insbesondere in folgender Hinsicht ändern wird.

6.1.1 Entfall Gebäude Zollabfertigung

Das bisher geplante kleine Abfertigungsgebäude für den Zoll am westlichen Fahrbahnrand der Basler Straße wird nicht mehr weiterverfolgt. Die Räume des Zollamtes Stetten (Zollabfertigung) sind nun gegenüber im Erdgeschoss des Neubauprojekts vorgesehen.

6.1.2 Buswendeschleife

Die Buslinie 6 auf deutscher Seite muss derzeit vor dem Zoll wenden, dafür ist generell eine Wendemöglichkeit (auch für einen bis zu 20m langen Gelenkbus) sicherzustellen. Grundsätzlich bestehen dafür zwei Alternativen:

Wie im Rahmenplan dargestellt könnte der Bus - mit Blick auf eine optimierte Umsteigemöglichkeit von der Buslinie 6 zur Tram auf Schweizer Seite – in Umfahrung des freistehenden ‚Alten Zollhauses‘, oder alternativ wie im heutigen Bestand weiterhin auf der Basler Straße im Einmündungsbereich des Zollwegs wenden.

Im Rahmen dieses Ideenwettbewerbs besteht keine Vorgabe für eine der beiden Optionen. Die Vor- und Nachteile einer Umfahrung des freistehenden ‚Alten Zollhauses‘ - mit Bushaltestelle im rückwärtigen Bereich - sollen im Rahmen des Freiraumkonzepts (siehe Kapitel 5.8.1) entwurfsbedingt abgewogen werden.

6.1.3 Stellplätze im Straßenraum

Das Parken am westlichen Fahrbahnrand dient in erster Linie dem Kurzparken im Zusammenhang mit dem Stempelvorgang zur Mehrwertsteuerrückerstattung in der Zollabfertigung, so dass die Fahrbahn im Bereich des Zolls häufig von Fußgängern gequert werden wird.

6.2 Vorbereich zwischen Basler Straße und Neubau Basler Straße 2

Für das Hauptzollamt, das Zollamt Stetten (Zollabfertigung), das Wohnen (und ggf. kleine Gewerbeeinheiten) soll eine gute städtebauliche Adressbildung unter Berücksichtigung von Aufenthaltsqualitäten in einem vorgelagerten Freiraum zur Basler Straße geschaffen werden. Die Größe dieses Freiraums ergibt sich aus der Lage der Bauflucht der Neubebauung, für die sich die Stadt Lörrach und die BImA im Vorfeld auf einen Mindestabstand von der Außenkante des bestehenden Zolldachs von 12,5m verständigt haben (Siehe Kapitel 5.3). Dieser Abstand darf auch nicht mit untergeordneten und auskragenden Bauteilen wie Balkonen überbaut werden.

Dem freiraumplanerischen Wettbewerbsergebnis zur Umgestaltung der Basler Straße mit der Idee zur Anlage eines Zollhains folgend, wird von der Stadt Lörrach gewünscht, dass sich neue Baumpflanzungen mit den bestehenden Platanen im südlichen Bereich zu einem baumbestandenem Vorplatz als grünes Stadtentrée verbinden (vgl. Kapitel 6.4).

Es soll eine gute und sichere Fußwegebeziehung für den grenzüberschreitenden Fußverkehr berücksichtigt werden. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung der Umsteigebeziehung zur Tram in Riehen.

Für die Einfuhrabfertigung ist auf der Einreiseseite Richtung Deutschland vor dem Zolldach

eine straßenbegleitende Parkbucht mit einer Gesamtlänge von mind. 12m zu berücksichtigen. Diese dient nur für die Einfuhrabfertigung, nicht dem Parken.

Des Weiteren ist der Bereich zwischen den Stützen unter dem bestehenden Fahrbahndach in Einreiserichtung Deutschland vollständig für 3 temporäre Stellplätze der Zollkontrolle freizuhalten.

Zwischen der Landesgrenze und dem Zolldach muss eine Wendemöglichkeit für LKW bestehen, falls eine Weiterfahrt in die Schweiz nicht möglich oder gewollt ist. Hierfür kann die oben genannte Parkbucht genutzt werden, falls die Wenderadien dies erlauben.

Für Besucher*innen des Hauptzollamtes sind insgesamt 6 Stellplätze, davon einer für die Anlieferung und einer davon behindertengerecht, vorzusehen. Diese können entweder in diesem Vorbereich auf dem (auch später) der BlmA gehörenden Grundstück, oder innerhalb des Bauvolumens bzw. in einem öffentlich zugänglichen Bereich der Tiefgarage angeboten werden (siehe Kapitel 7.5.1).

Sofern für die Bebauung an der Basler Straße kein baulicher 2. Rettungsweg nachgewiesen wird, sind entweder in diesem Vorbereich oder vor der Gebäuderückseite (Innenhof) entsprechende Aufstellflächen für die Feuerwehr zu berücksichtigen.

Im Zusammenspiel der städtebaulichen und freiräumlichen Kriterien ist eine Abwägung vorzunehmen zwischen städtebaulicher Qualität, Aufenthaltsqualität, Urbanität, Adressbildung, neue und bestehende Bäume, Erschließung, Tiefgaragenzufahrten, Feuerwehraufstellflächen, Stellplätze, ggf. Buswendeschleife um das ‚Alte Zollhaus‘, Wendemöglichkeit für LKW vor der Grenze, etc. .

6.3 Innere Quartierserschließung

Die Hauptadressbildung des neuen Quartiers kann sich nur zur Basler Straße und zum Zollweg orientieren. Eine gute innere Orientierung für die Fußgänger und Radfahrer ist wichtig, die Eingänge zu den Treppenhäusern der Geschosswohnungen und zum Hauptzollamt sollen sowohl straßenseitig als auch im Inneren des Quartiers gut auffindbar sein. Das Innere des Quartiers (Innenhof im Rahmenplan) stellt einen halböffentlichen Freiraum auf privaten Flächen dar. Auf hochwertige Freiräume mit einer qualitätvollen Zonierung von öffentlichen und privaten Freiflächen wird großen Wert gelegt, die Adressbildung kann durch die Freiraumkonzeption entscheidend unterstützt werden.

Dabei sind multifunktionale Nutzungen für die Belange aus Natur und Landschaft und die Freiraumbedürfnisse der Menschen, die dort in Zukunft wohnen oder arbeiten werden, zu

berücksichtigen. Wohnen und Freiräume sind immer mit kurzen Wegen und guter Erreichbarkeit von Grün- und Erholungsflächen gemeinsam zu denken. Die privaten Freiräume sollen miteinander vernetzt werden, gleichzeitig sind attraktive Gemeinschaftsflächen für die Bewohner und sichere Wegeverbindungen auch in der Nacht erwünscht.

An geeigneter Stelle ist ein Kinderspielplatz mit einer Fläche gemäß §1 LBOAVO Baden-Württemberg zu integrieren. Dieser soll sich sorgsam in das Freiraumkonzept einfügen, so dass möglichst keine gegenseitigen Konflikte entstehen.

Die Belange des vorbeugenden Brandschutzes sind generell zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind Aufstellflächen und Zugänglichkeiten für die Feuerwehr im Inneren des Quartiers konzeptbedingt denkbar.

Für die Wohnungen sind ebenerdig überdachte abschließbare Fahrradstellplätze vorzusehen, die auch von Lastenrädern und E-Bikes genutzt werden können. Diese können sich in einer erdgeschossigen Zone des Neubaus, die ggf. weniger attraktiv für sonstige Nutzungen ist, und/oder unter Vordächern befinden, die den Hauseingängen zugeordnet sind. Weniger interessant, aber möglich, ist die Anordnung von Fahrradstellplätzen in der Tiefgarage (siehe Kapitel 7.5.2). Die Fahrradstellplätze sollen stufenlos, möglichst unverwinkelt und mit wenig Toren gut erreichbar sein.

Schlecht einsehbare Bereiche beim Hauptzollamt sind mit einem Zaun zu sichern (z.B. evtl. zwischen Gebäude und Bahnlinie).

Hinweis: Die unter Vordächern oder in erdgeschossigen Gebäudebereichen untergebrachten Fahrradstellplätze sind nicht Bestandteil der vorgegebenen maximalen BGF-Flächen für das Wohnen (8.500 m²) und die Verwaltung (4.500 m²).

6.4 Qualifizierte Freiflächen im Quartier

Die Freiflächen sollen qualifiziert sein, das heißt die Flächen sollen möglichst zusammenhängend liegen, neben der Aufenthaltsqualität auch die Belange der Wasserrückhaltung bzw. -speicherung berücksichtigen und die Biodiversität fördern. Dies kann beispielsweise durch Anpflanzungen heimischer, beeren- oder fruchttragender Sträucher und Bäume sowie durch artenreiche, heimische Ansaaten mit extensiver Pflege erreicht werden. Die Voraussetzung für eine solche qualifizierte Freiflächenplanung sind insbesondere ausreichend dimensionierte Baumquartiere im Boden.

Für die Tiefgarage besteht ein sehr hoher Flächenbedarf. Daher wird es sich nicht vermeiden lassen, auch Flächen zu unterbauen, die nicht unterhalb der Gebäude liegen. Bei einer Unterbauung von Freiflächen des Innenhofs mit der Tiefgarage wird Wert auf Ausstanzungen / Perforierungen der Tiefgarage zur Schaffung von Baumquartieren ebenso Wert gelegt wie auf einen möglichst hohen Substrataufbau als Feuchtigkeitsspeicher und Grundlage für die sonstige Bepflanzung. Der Grünstreifen zur Landesgrenze, die Abstandsfläche zur Bahnlinie und der Zwischenbereich zwischen ‚Altem Zollhaus‘ und Neubebauung dürfen jedoch nicht unterbaut werden.

Ein Baumkataster / Baumgutachten und ein Gutachten zum Artenschutz liegen vor (Anlage) und sind zu berücksichtigen. Den bestehenden Bäumen und neuen Baumpflanzungen kommt eine große Bedeutung zu, da diese der CO₂-Speicherung und Verschattung der Freiflächen dienen. Der Erhalt der bestehenden Bäume, insbesondere am Grünstreifen entlang der Grenze, ist gewünscht. Gleichwohl wird es sich ggf. nicht vermeiden lassen, dass konzeptbedingt auch Bäume fallen müssen. Die Planung ist auf einen Erhalt von Bestandsbäumen und / oder Ersatzpflanzungen auszurichten.

Dach- und Fassadenbegrünungen können zudem der stadtklimatischen Hotspot-Funktion entgegenwirken, und die Anforderungen an eine schattenspendende Freiraumgestaltung gewinnen zunehmend an Bedeutung.

Im Zuge der späteren Aufstellung des Bebauungsplanes werden ggf. weitere Fachgutachten in den Themenbereichen Klima und Natur erstellt werden müssen.

6.5 Oberflächenwasser und Überflutungsvorsorge im Quartier

Das auf dem Gelände anfallende Niederschlagswasser ist möglichst vor Ort zur Versickerung zu bringen, dies kann auch in einer semizentralen Anlage erfolgen. Als Planungsgrundlage liegt ein Bodengutachten vor, das eine gute Versickerungsfähigkeit des Untergrunds nachweist (Anlage).

Falls eine Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort nicht vollständig möglich sein sollte, ist es nach einer Rückhaltung auf dem Grundstück stark gedrosselt gemäß einer noch auszusprechenden Einleitbeschränkung in den Kanal einzuleiten.

Eine naturnahe Versickerungsmulde und deren Zuführung oder ein Rückhaltebauwerk werden einen entsprechenden Flächenbedarf bei der Freiflächenplanung erzeugen. Die Machbarkeit ist im Zusammenhang mit der gesamten Freiraumqualität im Quartier abzuwägen.

Über die Niederschlagsentwässerung hinausgehend ist auch der Aspekt der Überflutungsvorsorge bei Starkregen frühzeitig zu berücksichtigen, da dies Auswirkungen auf die Freiflächenplanung haben wird. Für die privaten Flächen im ‚Quartier am Zoll‘ wird später ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 zu führen sein. Dies bedeutet, dass der Starkregen durch Geländeprofilierung oder Retentionen schadlos auf dem jeweiligen Grundstück zurückgehalten werden muss. Die Grundlage für den Überflutungsnachweis wird je nach Versiegelungsgrad auf dem Grundstück zwischen dem 30-jährlichen und dem 100-jährlichen Regenereignis liegen. Außengebietszuflüsse werden dabei nicht berücksichtigt, ggf. werden im Zuge der späteren Planung die Gehwegkanten leicht erhöht werden müssen.

Auch Gründächer / Retentionsdächer zum Rückhalt von Regenwasser können sich positiv auf eine Reduzierung von Starkregengefahren auswirken (Stichwort ‚Schwammstadt‘).

7. Hochbauliche Aufgabenstellung

Schwerpunktmäßig handelt es sich bei diesem Ideenwettbewerb um eine städtebauliche Aufgabenstellung, um darauf aufbauend einen Bebauungsplan aufstellen zu können. Zur Überprüfung der Belastbarkeit der vorgeschlagenen städtebaulichen Konzeption ist es jedoch unabdingbar, die wesentlichen Grundzüge der Hochbauplanung schematisch auszuarbeiten, so dass der städtebaulichen Idee eine plausible hochbauliche Umsetzbarkeit zugrunde liegt.

7.1 Mietwohnungen im Neubau

Alle Wohnungen sind als Mietwohnungen in städtischer Typologie mit einer BGF von insgesamt ca. 8.500m² zu entwickeln, dabei ist folgender Wohnungsmix gewünscht:

- Anzahl 2-Zi-Wohnungen: 20%
- Anzahl 3-Zi-Wohnungen: 30%
- Anzahl 4-Zi-Wohnungen: 30%
- Anzahl 5-Zi-Wohnungen: 20%

Bezüglich der Wohnungsgrößen gibt es keine expliziten Vorgaben, die Bestimmungen der Landeswohnraumförderung mit folgenden Wohnflächenvorgaben können einen Anhaltspunkt für eine wirtschaftliche Umsetzung bieten:

- 2-Zi-Wohnung 45-60 m² Wohnfläche
- 3-Zi-Wohnung 60-75 m² Wohnfläche
- 4-Zi-Wohnung 75-90 m² Wohnfläche
- 5-Zi-Wohnung 90-105 m² Wohnfläche

Für jede Wohnung ist ein Balkon, eine Loggia oder eine Terrasse in angemessener Größe vorzusehen. Bei größeren Wohnungen (ab 3-Zi.Wohnungen) ist eine Größe von mind. 8 m² und mind. 2m Tiefe zu berücksichtigen.

Alle Wohnungen sind gemäß den Vorgaben der BImA als preisgedämpfter Wohnungsbau mit einer Nettokaltmiete unterhalb der örtlichen Vergleichsmiete zu planen. Bei der Wirtschaftlichkeit des Wohnungsbaus wird auf möglichst geringe Erschließungs- und Verkehrsflächen Wert zu legen sein. Die Wirtschaftlichkeit steht also im Vordergrund, gleichwohl wird eine solide Qualität angestrebt.

Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Bauweise sind möglichst typisierte Neubauwohneinheiten (ggf. auch in System- und Modulbauweise) und gleichgeartete Geschossgrundrisse (Regelgeschosse) zu entwickeln. Als Dachform sind Flachdächer oder geneigte Dächer in zeitgemäßer

Architektursprache möglich. Zur Materialität hinsichtlich Massiv-, Holz- oder Hybridbauweise gibt es keine Vorgaben.

Grundsätzlich gilt §35 der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO-BW), wonach die Wohnungen jeweils mindestens eines Geschosses barrierefrei sein müssen. Darüber hinaus müssen alle Wohnungen barrierefrei erreichbar sein. Die Ausloberin unterstützt darüberhinausgehende Barrierefreiheitskonzepte, sofern diese mit angemessenem Aufwand herzustellen sind.

Entsprechende Nebenflächen der Wohnbebauung gem. LBO-BW und Technikflächen sind vorzugsweise in den Untergeschossen mit zu berücksichtigen.

Aus Gründen des vorhandenen Verkehrslärms seitens der Bahn und der Basler Straße werden städtebauliche und gebäudeplanerische Konzeptionen erwartet, die einen baulichen Schallschutz unterstützen.

7.2 Kleine Gewerbeeinheiten an der Basler Straße

Zur Basler Straße sind alternativ zur Wohnnutzung kleine Gewerbeeinheiten für verschiedene Dienstleistungen denkbar, Ladennutzungen hingegen sind ausgeschlossen. Dies kommt insbesondere in solchen Erdgeschosslagen in Frage, die weder für das Wohnen noch für das Hauptzollamt attraktiv, jedoch fußläufig gut erreichbar sind.

Diese Gewerbeeinheiten werden im Rahmen dieses Ideenwettbewerbs bezüglich des Stellplatznachweises der Einfachheit halber wie Wohnungen gerechnet.

7.3 Moderne Verwaltungsflächen – Hauptzollamt HZA

Alle Verwaltungsflächen werden von der BImA errichtet und dem Hauptzollamt analog eines Mietverhältnisses zur Verfügung gestellt. Es sind moderne, flexibel nutzbare Verwaltungsflächen zu planen mit einer Gesamt-BGF von ca. 4.500 m².

Grundsätzlich dürfen aus Sicherheitsgründen die Flächen des HZA nicht über- oder unterhalb von Flächen mit anderen Nutzungsarten angeordnet sein. Diese Einschränkung gilt nicht für das Parken. Nebenflächen und die Heizzentrale im Untergeschoss.

Eine unmittelbar nebeneinanderliegende Anordnung von Gebäudeeinheiten für Wohnungen und Verwaltungsflächen des HZA ist denkbar, sofern diese vertikal getrennt sind und unabhängig voneinander mit separaten Eingängen und Treppenhäusern erschlossen werden.

Der Nettoraumflächenbedarf NRF für das Hauptzollamt (HZA) setzt sich wie folgt zusammen:

• NUF Leitung und Stabstellen	117 m ²
• NUF Sachgebiet A	565 m ²
• NUF Sachgebiet C	908 m ²
• NUF Sachgebiete D+G	24 m ²
• NUF Sachgebiet E	538 m ²
• NUF Sachgebiet F	316 m ²
• <u>NUF Allgemeine Funktionsräume</u>	<u>713 m²</u>
Gesamt NUF	3.181 m²

- zzgl. Sanitärräume, Serverräume, Teeküchen.
- Zzgl. VF Verkehrsflächen
- Zzgl. TF Technikflächen im Untergeschoss

Zum besseren Verständnis der Funktions- und Nutzungsanforderungen des Hauptzollamtes sind eine allgemeine Nutzungsbeschreibung und ein Raumprogramm (**Anlagen**) beigelegt. Das Raumprogramm für das HZA ist noch nicht final durch das Bundesministerium der Finanzen freigegeben und kann sich noch ändern, der jetzige Entwurf bildet die Grundlage für diesen Wettbewerb.

Im Ideenwettbewerb ist in erster Linie der Nachweis der Umsetzbarkeit verlangt, die Grundrissplanung – insbesondere der Obergeschosse – kann auf die für das Verständnis des Entwurfs notwendige Ausarbeitungstiefe reduziert werden.

7.4 Zollamt Stetten (Zollabfertigung)

Die Räume der Zollabfertigung - im Rahmenplan noch am westlichen Fahrbahnrand der Basler Straße geplant - sollen in das Erdgeschoss des Neubaus an der Basler Straße integriert werden. Die Zollabfertigung muss dabei in direktem räumlichem Zusammenhang mit der Zollabwicklung auf der Straße stehen. Hier werden grenzüberschreitende Abfertigungen ausgeübt. Dazu gehören die gewerbliche Warenabfertigung für den regionalen Warenverkehr montags bis freitags 7.30 Uhr bis 17 Uhr sowie die Reisenden-Abfertigung (hauptsächlich für Ausfuhrbestätigungen im nicht kommerziellen Reiseverkehr - ‚stempeln‘) montags bis samstags 8.30 Uhr bis 22 Uhr.

Deren Flächenbedarf setzt sich aus den beiden Bereichen Vernehmung und Abfertigung/Zollkasse zusammen. Für die Abfertigung/Zollkasse sind 2 Arbeitsplätze mit zwei Schaltern vorzusehen, die Zollkasse muss dabei von außen gut erreichbar sein, bevorzugt wird seitens des Zolls eine temperierte Foyer-Lösung mit Innenschaltern. Für den Vernehmungsbereich sind

ebenfalls 2 Arbeitsplätze und ein separater Untersuchungsraum nötig. Ergänzt wird der Raumbedarf durch einen Aufenthaltsraum, Technikflächen und Sanitäranlagen. Der Gesamtbedarf liegt bei ca. 120m² BGF (**Anlage** - Raumprogramm Zollabfertigungsgebäude). Das Raumprogramm ist bisher als Entwurfsgrundlage für den Wettbewerb zu sehen und muss noch von der Generalzolldirektion genehmigt werden.

7.5 Stellplätze – Tiefgarage und Außenbereich

Gemäß LBO BW sind Stellplätze für Kfz und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gem. des zu entwickelnden Konzeptes in ausreichender Anzahl und Größe sowie geeigneter Beschaffenheit herzustellen. Zur Ermittlung der Anzahl und Beschaffenheit der Stellplätze für dieses Bauprojekt wurde ein Mobilitätsgutachten erstellt, das als **Anlage** beigefügt ist und die Grundlage für nachfolgend beschriebenen Bedarf darstellt.

Der baurechtlich notwendige Teil des ruhenden Verkehrs ist inkl. von 2 Carsharing-Stellplätzen auf dem BImA-Grundstück vorzusehen, Stellplatzablösungen sind nicht möglich. Der Stellplatznachweis für Kfz und Fahrräder muss den geplanten Verwaltungsflächen des HZA und der geplanten Anzahl an Wohnungen (oder alternativ Gewerbeeinheiten) entsprechen, damit das städtebauliche Konzept umsetzungsfähig ist. Gelingt der Stellplatznachweis auf Grundlage einer maximalen BGF für das Wohnen von 8.500 m² nicht in ausreichender Weise, muss die Anzahl der Wohnungen so weit reduziert werden, bis der Stellplatznachweis erfüllt ist, auch wenn die als Maximum festgelegte BGF-Fläche für das Wohnen nicht erreicht wird.

Die Tiefgarage muss bei einer Großgarage getrennte Zu- und Ausfahrtsrampen erhalten, die aus verkehrlichen Gründen bevorzugt am Zollweg liegen sollten. Die Erschließung der Tiefgarage ist aber grundsätzlich auch von der Basler Straße aus denkbar, was ggf. für eine separate Ausfahrt der Dienstfahrzeuge des HZA in Frage kommt. Die Vor- und Nachteile einer TG-Erschließung an der Basler Straße sind im Zusammenspiel mit der Verkehrsfunktion und vor allem der Freiflächenqualität zur Basler Straße entwurfsbedingt abzuwägen. Die Tiefgaragenzufahrt(en) sollen die fußläufigen Qualitäten vor den Eingängen nicht beeinträchtigen.

Aus wirtschaftlichen Gründen soll die Tiefgarage in einer einzigen Ebene -U1 geplant werden, ggf. in Abstufung im Bereich der nach Süden abfallenden Basler Straße. Der Nachweis von Neben- und Technikflächen in einer zweiten UG-Ebene ist denkbar, sofern sich die Flächen nicht anderweitig nachweisen lassen. Der im Bodengutachten (**Anlage**) genannte Grundwasserspiegel ist in wirtschaftlicher Hinsicht zu beachten.

7.5.1 Anzahl und Beschaffenheit der Kfz-Stellplätze

Kfz-Stellplätze Wohnbebauung:

Für die Wohnbebauung (und alternativ für die kleinen Gewerbeeinheiten) gilt ein Stellplatzschlüssel von 0,8 Kfz-Stpl. pro Wohnung / Gewerbeeinheit. Der im Ideenwettbewerb geforderte Stellplatzbedarf bemisst sich - ohne eine eventuell bei der späteren Umsetzung mögliche Berücksichtigung einer Reduktion durch Carsharing - nach der entwurfsbedingten, tatsächlich geplanten Anzahl an Wohnungen (bzw. Gewerbeeinheiten). Gemäß der im Mobilitätskonzept angenommenen 80 Wohnungen würde dies einen Bedarf von 62 Kfz-Stellplätzen bedeuten

Die Kfz-Stpl. für die Bewohner*innen sind in der Tiefgarage unterzubringen. Hierfür werden sogenannte Doppelparker zwar nicht priorisiert, sind aber denkbar.

Kfz-Stellplätze Hauptzollamt und Zollamt Stetten:

Für das Hauptzollamt ist gemäß der im Raumprogramm zu planenden Verwaltungsflächen und Sonderfunktionen folgender Kfz-Stellplatzbedarf anzusetzen:

- 33 Dienst-Kfz. ohne sicherheitsrelevante Einbauten.
 - davon 28 Kfz. in normaler Größe.
 - davon 5 Kfz. in Sprintergröße.
- 12 Dienst-Kfz. mit sicherheitsrelevanten Einbauten / Funk.
 - davon alle in Sprintergröße.

Diese insgesamt 45 Kfz-Stellplätze sind in der Tiefgarage anzuordnen und unabhängig von den sonstigen Tiefgaragenstellplätzen der Bediensteten und Bewohner*innen in einem eigenen, baulich getrennten Bereich zu sichern. Die Höhe dieses Bereiches muss mind. 2,50 m betragen, die Anordnung dieser Stellplätze in sog. Doppelparkern ist hier ausgeschlossen. Für diese Stellplätze ist möglichst eine von den sonstigen Tiefgaragenstellplätzen unabhängige Ausfahrt sicherzustellen, um Verzögerung bei der Ausfahrt zu vermeiden. Bei Planung geeigneter Maßnahmen zur ungehinderten Priorisierung der Ausfahrten der Dienst-Kfz. kann die Ausfahrt auch über eine einzige, zusammengefasste Ausfahrtsrampe der Gesamttiefgarage erfolgen.

E-Lademöglichkeiten für Dienstfahrzeuge werden vorgesehen werden.

- Für die Bediensteten und Besucher*innen des HZA ist gem. Mobilitätskonzept 1 Kfz-Stpl. pro 35 m² Büronutzfläche gemäß VwV zu planen. Dies ergibt gem. Mobilitätskonzept hochgerechnet eine Anzahl von 48 Kfz-Stpl. . Davon sind für die Bediensteten anteilig 42 Stpl. zwingend in der Tiefgarage unterzubringen, anteilig 6 Stpl. für die Besucher*innen und die Anlieferung können, müssen aber nicht, ebenfalls in der TG liegen (vgl. weiter unten).

Die Tiefgaragenstellplätze für die Bediensteten und für die Bewohner*innen müssen nicht zwingend baulich getrennt werden, eine Zuordnung der Bereiche für die Bediensteten und Bewohner*innen zu den entsprechen Treppenhäusern ist aber sinnvoll. Für die Kfz-Stellplätze der Bediensteten sind wie für die Bewohner*innen sog. Doppelparker denkbar.

- 5 Kfz-Stpl. für Besucher*innen sollen so gut wie möglich dem Haupteingang des Hauptzollamtes (HZA) zugeordnet werden, davon ist mindestens einer als Behinderterstellplatz zu planen. Diese Stpl. können wahlweise im Außenbereich, in einem erdgeschossigen, überbauten Gebäudeteil oder in einem öffentlich zugänglichen Teil der Tiefgarage liegen.
- 1 Stellplatz für Kuriere / Anlieferung für Sprinter / kleiner LKW, soll dem HZA bzw. einem Lastenaufzug zugeordnet werden. Dieser ist ebenfalls wahlweise im Außenbereich, in einem erdgeschossigen, überbauten Gebäudeteil oder in einem öffentlich zugänglichen Teil der Tiefgarage denkbar. Bei Überbauung ist hier eine Mindesthöhe von 2,5m zu beachten.

Kfz-Stellplätze für das Zollamt Stetten (Zoll- und Einreiseabfertigung):

Die Stellplätze für die Bediensteten sind Bestandteil der oben genannten 48 Kfz-Stpl. Für das Hauptzollamt. Die Stellplätze für die Besucher*innen des Zollamtes Stetten sind nicht Bestandteil des Mobilitätskonzepts, sondern sind als gesonderter Bedarf nachzuweisen wie folgt:

- Für die Einfuhrabfertigung ist auf der Einreiseseite Richtung Deutschland südlich der Fahrbahnüberdachung eine straßenbegleitende Parkbucht mit einer Gesamtlänge von 12m zu berücksichtigen. Diese Parkbucht wird temporär genutzt werden.
- Der Bereich unter dem bestehenden Fahrbahndach ist in Einreiserichtung Deutschland für 3 temporäre Stellplätze für die Zollkontrolle freizuhalten.
- Für das Kurzzeitparken im Zusammenhang mit dem Stempeln für die Mehrwertsteuererstattung kann der westliche Fahrbahnrand der Basler Straße genutzt werden.

Kfz-Stellplätze ‚Altes Zollhaus‘

Für die zukünftigen Nutzungen im ‚Alten Zollhaus‘ sind insgesamt 2 Kfz-Stellplätze in der Tiefgarage unterzubringen.

Sonstige Kfz-Stellplätze gemäß Mobilitätskonzept:

- 2 öffentlich zugängliche Carsharing-Stellplätze sind im Außenbereich auf dem BlmA-Grundstück vorzusehen.
- 2 Stellplätze für Taxis sind – ggf. wie heute - an der Nordseite des ‚Alten Zollhauses‘ zu planen.

Für die Stellplatzanordnung und -größe ist die Garagenverordnung und die LBO Baden-Würt-

temberg maßgeblich. Die Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) und anderer einschlägiger Verordnungen sind bei den Auslegungen zu berücksichtigen.

7.5.2 Anzahl und Beschaffenheit der Fahrrad-Stellplätze

Fahrrad-Stellplätze Wohnbebauung:

Gefordert ist gemäß Mobilitätskonzept folgende Anzahl an Fahrradstellplätzen:

Für die Bewohnenden:	162 Fahrrad-Stpl. für normale Fahrräder.
Für die Bewohnenden:	18 Fahrrad-Stpl. für Lastenfahrräder / Fahrräder mit Anhänger.
Für die Besuchenden:	2 Fahrrad-Stpl. Je Hauseingang (abhängig von deren Anzahl)

Fahrrad-Stellplätze Hauptzollamt und Zollamt Stetten:

Für Bedienstete des HZA:	84 Fahrrad-Stpl. für normale Fahrräder.
Für Bedienstete des HZA:	4 Fahrrad-Stpl. für Lastenfahrräder / Fahrräder mit Anhänger.
Für Besuchende des HZA:	4 Fahrrad-Stpl.

Die Beschaffenheit der Fahrrad-Stellplätze ist wie folgt zu planen:

- Anlehnbügel: 2m * 1m*, Verkehrsraum bei beidseitiger Aufstellung 2m
- Doppelstock: 3,2m * 0,5m, Verkehrsraum bei beidseitiger Aufstellung 2,5m
- Lastenrad: 3m * 1,2m, Verkehrsraum bei beidseitiger Aufstellung 2,5m
- Falls die Stellplätze über eine Rampe erschlossen werden, darf die Steigung maximal 15% betragen.
- Die Zuwegung zu den Sonderradstellplätzen muss sichergestellt sein, hier ist insbesondere auf die Wenderadien zu achten, die deutlich größer sind als bei gewöhnlichen Fahrrädern.

Daraus ergeben sich als Planungsgrundlage für diese Wettbewerbsbearbeitung folgende überschlägigen Flächenbedarfe:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| • Für die Bewohnenden: | ca. 356 m ² |
| • Für die Bediensteten: | ca. 143 m ² |
| • Für die Besuchenden des HZA: | ca. 8m ² |
| • Für die Besuchenden der Wohnungen: | abhängig von Anzahl der Hauseingänge |
| • Gesamtflächenbedarf für die Fahrräder: | ca. 507 m ² |

Die Fahrrad-Stellplätze sind in überdachten, abschließbaren Bereichen vorzusehen, die auch von Lastenrädern und E-Bikes genutzt werden können. Diese können sich in einer erdgeschossigen Zone des Neubaus, die ggf. weniger attraktiv für sonstige Nutzungen ist, in geringerem Maße unter Vordächern, die den Hauseingängen zugeordnet sind, und mit letzter Priorität in der Tiefgarage befinden. Die Fahrradstellplätze sollen jeweils stufenlos, möglichst unverwinkelt und mit wenig Toren gut erreichbar sein.

Die unter Vordächern oder in erdgeschossigen Gebäudebereichen untergebrachten Fahrradabstellplätze sind nicht Bestandteil der vorgegebenen maximalen BGF-Flächen für das Wohnen (8.500 m²) und die Verwaltung (4.500 m²).

Für den Nachweis der Kfz-Stellplätze und Fahrradstellplätze wird ein Formular zur Verfügung gestellt, das der Vorprüfung zum Stellplatznachweis dient ([Anlage](#)).

8. Wirtschaftlichkeit

Erwartet werden innovative, nachhaltige und zugleich wirtschaftliche Konzeptionen. Die Wirtschaftlichkeit spielt neben einem qualitätvollen Städtebau, einer funktional durchdachten Hochbaukonzeption und guten Freiraumqualitäten zweifellos eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Arbeiten.

Hinweis:

Es gelten die gültigen datenschutzrechtlichen Bestimmungen, die Teilnehmer des Preisgerichts nehmen diese mit Erhalt dieser Auslobungsvorlage zur Kenntnis.

Ein Austausch zwischen Preisgerichtsmitgliedern und teilnehmenden Verfasser*innen sowie mit sonstigen nicht an diesem Wettbewerb beteiligten Personen ist ebenso zu unterlassen wie die Weiternutzung dieser Vorlage in anderer Sache.