



Friedlinger Dialog

Handlungsleitfaden für die Entwicklung des Stadtteils Friedlingen

Inhalt

Inhalt.....	3
Das Beteiligungsverfahren „Friedlinger Dialog“	4
Auftaktveranstaltung am 03. Juli 2014 Kesselhaus Friedlingen.....	5
Veranstaltungsablauf.....	5
Ergebnisse.....	6
1. Workshop am 07. Oktober 2014 Kesselhaus Friedlingen	13
Veranstaltungsablauf.....	13
Ergebnisse.....	14
2. Workshop am 24. November 2014 Kesselhaus Friedlingen.....	23
Veranstaltungsablauf.....	23
Ergebnisse.....	23
Ziele und Handlungsempfehlungen.....	29
Die Zukunftscollage als Ausgangsbasis – Ziele für den Stadtteil Friedlingen	29
Massnahmenswerpunkte.....	32
Nutzungen.....	32
Mobilität.....	34
Stadt balkon.....	36
Kulturband.....	37
Pilotparzelle	39
Fazit & Ausblick.....	42
Impressum.....	43

Das Beteiligungsverfahren „Friedlinger Dialog“

Der Bürgerbeteiligungsprozess **„Weil am Rhein macht's!“** begann im Sommer 2013. Während zunächst das Zentrum von Weil am Rhein im Mittelpunkt stand, konzentrierte sich der darauf folgende Haltinger Dialog ab Frühjahr 2014 auf die Entwicklung des Ortskerns von Haltingen und mündete in dem sog. Haltinger Memorandum.

Mit dem **Friedlinger Dialog** sollte insbesondere für die sog. Pilotparzelle im Stadtteil Friedlingen mit direkter Lage am Rhein eine Perspektive gefunden werden. Es standen aber auch weitere Themen mit Relevanz für den Stadtteil auf der Agenda.

So wurden im Rahmen des Auftakts zum Friedlinger Dialog auch umfassende Themen wie Nutzungen und Mobilität aufgegriffen, um einen Einstieg in den Dialog zu finden. Diese konnten intensiv besprochen werden und mündeten in zahlreichen Anregungen, u.a. zur Mobilitätsgestaltung oder aber zur Nutzungsstruktur im Stadtteilzentrum.

Auch die Rahmenplanung für den Stadtteil wurde den Teilnehmern vorgestellt und erläutert. Insbesondere die Räume „Stadtbalkon“ und „Kulturband“ standen hierbei im Mittel-

punkt und es konnte hierzu ein bürgerschaftliches Feedback eingeholt werden.

Im **Fokus des Dialogs lag jedoch die Pilotparzelle**, die insbesondere aus zwei Gründen von der Teilnehmerschaft als spannend angesehen wurde: Zum einen besteht an diesem Ort die Möglichkeit, zeitnah zu agieren, zum anderen hat die Parzelle eine begünstigte Lage am Wasser und ermöglicht somit ein stärkeres Heranrücken des Stadtteils an den Rhein.

So wurden von Beginn an zahlreiche Ideen gesammelt, wie dieser Bereich stärker in Verbindung mit der Wasserkante in Wert gesetzt werden kann.

Insbesondere Freizeitnutzungen standen bei den Teilnehmern hoch im Kurs, dicht gefolgt von kulturellen Angeboten wie auch ersten Annäherungen an bauliche Nutzungen auf der Fläche.

Im Ergebnis konnte eine **miteinander erarbeitete Nutzungsperspektive** für die Pilotparzelle festgehalten werden, die als **gemeinsamer Nenner** der unterschiedlichen Meinungsbilder aus dem Friedlinger Dialog zu verstehen ist.

Auftaktveranstaltung am 03. Juli 2014 | Kesselhaus Friedlingen

VERANSTALTUNGSABLAUF

Als fachliche Einführung in den Auftakt begann Herr Renner als Leiter des Stadtbauamts mit der Herleitung des Siedlungscharakters von Friedlingen, das zwar durch seine privilegierte Lage am Rhein geprägt, aber in seiner räumlichen Entwicklung durch Landesgrenzen und Bahntrassen eingeschränkt ist. Über eine kurze Darstellung wesentlicher Wirtschaftsstrukturen des Standorts, ursprünglich in der Textilindustrie im produzierenden Segment und heute eher im Handelssektor angesiedelt, mündete er daraufhin in wesentlichen Planungsüberlegungen für den Stadtteil wie auch für die Pilotparzelle.

In einem anschließenden Vortrag stellte Herr Krentel von FICHTNER die neue Parkraumbewirtschaftung für Friedlingen vor und erläuterte im Vorfeld die Analyseergebnisse aus der Bestandsaufnahme der Ist-Situation des ruhenden Verkehrs. Mit der Einführung der Tram in Friedlingen ab Dezember 2014 werden sich zudem Änderungen für andere Verkehrsteilnehmer insb. in der Hauptstraße ergeben.

Im Nachgang hatten die Teilnehmer Gelegenheit an Themenständen zu Nutzungen und Mobilität im Stadtteil und zur Pilotparzelle ihre ersten Ideen zur Stadtteilentwicklung zu Papier zu bringen oder aber in die Diskussion einzuspeisen.



ERGEBNISSE

Themenfeld Nutzungen

Wenngleich der gesamte Stadtteil im Themenfeld Nutzungen im Mittelpunkt stand, wurden **primär die Flächen mit direktem Bezug zum Rhein** diskutiert. Demnach sind vor allem **Nutzungsideen für die Pilotparzelle** genannt worden, aber auch für das gesamte Rheinufer, das stärker in die Stadtteilentwicklung im Sinne von Freiraumqualitäten miteinbezogen werden soll.

Für die **Uferzone wurden zahlreiche Nutzungsideen** (z.B. Liegeplätze, Naturbad, Badestrand, Grüne Oase, Gastronomische Angebote) vorgeschlagen, die sich den Schwerpunkten Aufenthalt und Freizeit zuordnen lassen.

Die Frage, welche Nutzungen Friedlingen prägen, wurde von den meisten Teilnehmern im Sinne einer **Problemanalyse** verstanden, und auf folgende Aspekte konzentriert:

- Häufung von Spielhallen entlang der Hauptstraße mit negativen Auswirkungen auf das Stadtbild sowie im Hinblick auf Schwierigkeiten mit den Nutzergruppen
- Monostrukturen im Geschäftsbesatz der Hauptstraße, die durch zuvor genannte Nutzungen stark geprägt ist

Nutzungen

- Probleme bei der Abwicklung des fließenden Verkehrs vor allem an Samstagen mit Staus Richtung Rhein Center und Beeinträchtigung der gesamten Hauptstraße in Friedlingen (insbesondere von Anwohnern als sehr belastend empfunden)
- Verkehrsflächen für Radfahrer werden als unsicher und nicht ausreichend empfunden, Verweis auf Gefahrensituationen entlang der Hauptstraße



Den gesamten Stadtteil betreffend wurden jedoch auch **interessante Entwicklungs-ideen** genannt, die teilweise auf eine **stärkere Vernetzung mit der Kernstadt** zielen, aber auch **fehlende Nutzungsbausteine** für Friedlingen betonen. So wurde im Rahmen einer besseren Vernetzung vorgeschlagen, **Kulturveranstaltungen stärker auch in die Stadtteile/Ortschaften** hineinzutragen und beispielsweise **dezentral an mehreren Tagen** an unterschiedlichen Spielorten stattfinden zu lassen. Als Beispiel wurde hier das Bläserfestival genannt.

Als „Stimme für Friedlingen“ wurde zudem der Wunsch geäußert, über einen eigenen **Ortschaftsrat** einerseits die **stadtteilbezogene Positionierung** gesamtstädtisch voranzutreiben und andererseits **Interessen und Engagement im Stadtteil stärker zu bündeln**.

Zur Stärkung der lokalen Identität wurde zudem angemerkt, dass ein **eigenes Stadtteilfest** hierzu ein wesentlicher Baustein sein könnte. Hierfür fehle es aber bislang noch an einer entsprechenden Infrastruktur, wie z.B. einer Stadthalle oder einem Stadt- bzw. Marktplatz. Generell wurde betont, dass eine **Stärkung von Kulturveranstaltungen** in Friedlingen gewünscht ist, wozu es durchaus bereits etablierte Anknüpfungspunkte, wie z.B. das Kesselhaus, gibt.

Es wurde auch sehr häufig das **Thema Grün** genannt, was nach Ansicht der im Auftakt engagierten Friedlinger bislang noch unterrepräsentiert ist. Dies betrifft einerseits die **Größe und Gestaltung des Rheinparks**, aber auch **auszubauende grüne Verbindungsachsen**, als Beispiel wurde hier eine stärkere straßenbegleitende Bepflanzung der Hauptstraße angeführt.

Generell scheint von Seiten der Bürgerschaft ein **starkes Mitwirkungsinteresse** an zukünftigen Nutzungsüberlegungen in Friedlingen zu bestehen, die gerne ihre Ideen in die Planungen einbringen möchte. Dies resultiert sicherlich auch daraus, dass im Stadtteil bislang kein Ortschaftsrat implementiert wurde, der die Interessen – analog zu anderen Ortschaften in Weil am Rhein – in der Form nach außen und gegenüber der Stadt vertritt.

Themenfeld Mobilität

Der zentrale Punkt bei der Diskussion zum Thema Mobilität im Stadtteil Friedlingen war die **Verlängerung der Tramlinie 8** (Basel – Weil am Rhein) und die damit verbundenen **Einschränkungen und Veränderungen im Straßenraum der Hauptstraße**. Häufig genannte Probleme in diesem Zusammenhang waren beispielsweise der fehlende Radweg sowie die durch den Umbau entstandenen schmalen Fahrsteifen.

Durch die Vorstellung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts durch FICHTNER konnten im Vorfeld bereits die meisten Fragen in Bezug auf den ruhenden Verkehr geklärt werden.

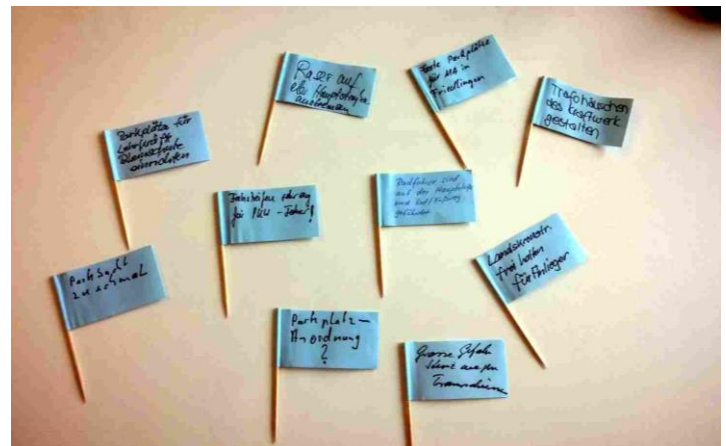
Konkret wurden seitens der anwesenden Bürger zum Themenfeld Mobilität **folgende Anregungen** vorgebracht:

Radverkehr

- Hauptkritikpunkt hinsichtlich des Radverkehrs im Stadtteil Friedlingen war die Gefährdung der Radfahrer auf der Hauptstraße, da dort kein Radweg vorgesehen ist. Zurzeit nutzen die Radfahrer in der Hauptstraße den Gehweg. In diesem Zusammenhang wurde auf die besondere Bedeutung der gegenseitigen Rücksichtnahme von Radfahrern und Fußgängern hingewiesen.

Mobilität

- Es wurde zudem angeregt, die Ampel auf der Radroute nach Basel an der Kreuzung Hauptstraße/ Hardstraße/ Alte Straße wieder einzusetzen, um ein sicheres Queren zu ermöglichen.
- Durch einen **Vertreter der Interessengemeinschaft (IG) Velo** im Landkreis Lörrach wurden ebenfalls zentrale Punkte eingebracht, wie z.B. einen Vorschlag für zu favorisierende Radrouten und sichere Radwegeverbindungen



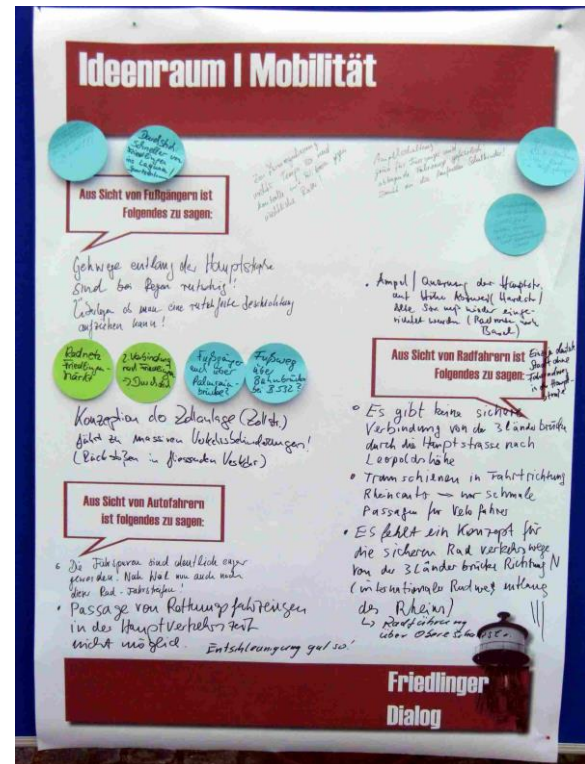
Ruhender Verkehr

- Hauptkritikpunkt zum Thema ruhender Verkehr war die Parkkonzeption an der Zollanlage. Diese führe bei hohem Verkehrsaufkommen zu erheblichen Rückstaus und damit zu einer enormen Verkehrsbehinderung.
- An vielen Stellen in Friedlingen ist vermehrt das Problem des „wilden Parkens“ festzustellen. Um dies zu vermeiden, sollten – vor allem auch nach 20 Uhr – vermehrt Kontrollen durchgeführt werden.
- Einige Teilnehmer äußerten den Wunsch, für Beschäftigte in Friedlingen sowie für die Lehrkräfte an der Rheinschule gesonderte Parkplätze auszuweisen. Zudem wurde angeregt, die Landskronstraße für Anwohnerparken frei zu halten.
- An vielen Stellen, vor allem in der Hauptstraße, werden die Parkbuchten als zu schmal angesehen.

Fußgänger

- Die Gehwege entlang der Hauptstraße werden bei Regen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger als sehr glatt empfunden. Hier werden Maßnahmen zur Anpassung der Oberflächen vorgeschlagen.

- Zudem wurde vorgeschlagen, die Palmrainbrücke für Fußgänger nutzbar machen.
- Die Ampelschaltung (gleichzeitiges Grün für Fußgänger und abbiegende Fahrzeuge) wird an vielen Stellen, vor allem aber auf dem Schulweg für Schulkinder (in der Riedlistraße), als gefährlich wahrgenommen.



Pilotparzelle

Motorisierter Individualverkehr

- Die Kritik galt hier in erster Linie den sehr engen Fahrstreifen in der Hauptstraße, durch den Ausbau der Tramlinie. Daraus resultiere auch ein erhöhtes Stauaufkommen. Zudem ist es nach Ansicht einzelner Bürger in der Hauptverkehrszeit nicht möglich, eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge zu bilden.
- Im Gegensatz dazu wurde als positive Folge der schmalen Fahrstreifen die sich daraus ergebende Entschleunigung an vielen Stellen in der Hauptstraße genannt.
- Zudem besteht die Hoffnung, dass durch das erhöhte Stauaufkommen der Durchgangsverkehr in Friedlingen verringert wird, da die Durchfahrt als unattraktiv empfunden wird.

Raum: Pilotparzelle

Als durchgängiger Grundtenor wurde festgestellt, dass die Stadt Weil am Rhein trotz ihrer exponierten Lage neben dem Schiffsverkehr über keine nennenswerten nutzungsbezogenen Verbindungen zum Rhein verfügt, die dem Bürger im Sinne einer privaten Zugänglichkeit zur Verfügung stehen. Das Element Wasser sei trotz der hohen Lagequalität für den Friedlinger Einwohner nicht erlebbar, abgesehen von der Querungsmöglichkeit über die Dreiländerbrücke. Aus diesem Grund müsse der **Rhein erlebbar gemacht** und durch eine öffentliche Zugänglichkeit des Uferbereichs gestärkt werden.

Aufgrund mangelnder Grün- und Freiräume innerhalb des Siedlungskörpers sei es konsequent und wünschenswert, den **Rheinpark zu erweitern** und die Pilotparzelle zu großen Anteilen als **Freizeit- und Erholungsfläche** im Sinne einer "grünen Lunge" zu entwickeln und Öffentlichkeit zu schaffen. Dabei wurde vor allem betont, dass die dort lokalisierten Angebote sich **an alle Alters- und Sozialgruppen** richten sollten, um die gerade in

Friedlingen sehr heterogenen Bevölkerungsgruppen zusammenzubringen.

Konkret wurden für diese Entwicklungsrichtung folgende Nutzungsbausteine mehrfach genannt:

- Rheinpromenade mit kombinierten Fußgänger-/ Radfahrerstreifen parallel entlang des Rheinufer
- Kleingastronomische Angebote: Kiosk, Buvette, Gastro-Hütte mit umgebendem Freisitzangebot
- Rheinstrand im Sinne eines weitläufigen Sandstrandes, der zu Aufenthalt und Entspannung einlädt und mit entsprechender Leichtmöblierung bestückt wird; dabei besteht die Option der Zusammenführung mit einer angrenzenden Kleingastronomie
- Beachvolleyballfeld
- Boulebahn und daran angeschlossene Sitzbänke
- Naturbad / Rheinbad mit umgebender Liegewiese (z.B. Berlin, Wien)
- Offene Pavillons bzw. eine Bühne zum Bespielen (Feste, Musik- und Kulturveranstaltungen, öffentliche Veranstaltungen), die auch anteilig zur privaten Anmietung für Feierlichkeiten genutzt werden können

- Sitztreppen / Sitzstufen als topographisch bewegte Aufenthaltsflächen im unmittelbaren Uferbereich

Neben der an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten orientierten Nutzungsbelegung wurde der Standort auch wiederholt als geeignete Fläche für eine **Stadthalle** angesehen. Da die Stadt bislang über geringe Veranstaltungskapazitäten verfügt und an dieser Stelle die repräsentative Lage am Wasser sowie die unmittelbare Verbindung zur Schweiz und zu Frankreich gegeben ist, sei diese Nutzung eine durchaus erwägenswerte Ergänzung zum schwerpunktmäßigen Freiraumcharakter. Dabei müsse auf eine angepasste Dimensionierung entsprechend der Größe und Veranstaltungsdichte der Stadt geachtet werden. Bezüglich der Gestaltung wären hierbei **unkonventionelle und künstlerische Formen bzw. Materialien** denkbar, die dem Gebäude einen einzigartigen Charakter verleihen (bis hin zur Teilintegration in das entsprechend zu modellierende Freigelände). Um durch diese Bebauung möglichst wenig an umgebender Freifläche zu verlieren und einen zeitgemäß gestalteten Außenbereich zu gewährleisten, sei für diese Option der Bau einer Tiefgarage erforderlich.

Punktuell wurde auch das Thema Wohnbauentwicklung andiskutiert, wonach hier auf Teilen der Fläche auch eine hochwertige

Wohnbebauung nach dem Motto "**Wohnen am Wasser**" erwägenswert wäre, die den Standort stärker in Zusammenhang mit den benachbarten Wohnbaugunstlagen in der Schweiz bringen würde.



1. Workshop am 07. Oktober 2014 | Kesselhaus Friedlingen

VERANSTALTUNGSABLAUF

Bereits im Rahmen des Auftakts wurden zahlreiche Ideen der Bürgerschaft gesammelt, dies bezogen auf den gesamten Stadtteil, wie auch im Hinblick auf die sog. Pilotparzelle mit exponierter Lage am Rhein. Ziel des 1. Workshops war es, diese **Ideen zu verdichten**, und über die **Vorstellung der Rahmenplanung** für den Stadtteil auch hierüber mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Dialog zu finden. Nach einem Informationsteil im Plenum mit Rückblick auf den Auftakt und Erläuterung der Rahmenplanung durch Pesch und Partner hatten die Besucher daraufhin Gelegenheit, sich an einzelnen Ausstellungstafeln zu den räumlichen Schwerpunkten Pilotparzelle, Stadtbalkon sowie Kulturband (als wesentliche Bausteine der Rahmenplanung) einen detaillierten Überblick zu verschaffen und mit Stadt, Planern und Moderatoren ins Gespräch zu kommen.



ERGEBNISSE

Raum: Kulturband

Grundsätzlich wurde das Kesselhaus, sozusagen als Kern der Kultureinrichtungen in Friedlingen als besonders wichtig und wertvoll für den Stadtteil eingeschätzt. Wie eine kluge Verknüpfung zwischen diesem Kern und ergänzenden Angeboten aussehen kann, war zunächst nicht einfach zu beantworten. Vielmehr wurde dargelegt, dass das Kesselhaus für die Bewohner des Stadtteils häufig keine bzw. nur selten eine Destination darstellt. Die kulturellen Angebote werden vielmehr von Besuchern angenommen, die nicht im Stadtteil Friedlingen wohnen. Um folglich diesen Bereich auch stärker für die Friedlinger selbst zugänglich zu machen und damit auch die Identifizierung mit diesem Bereich zu stärken, wurden insb. vorgeschlagen, bereits frühzeitig die **Verknüpfung von Stadtteileben und Kesselhaus** anzugehen. Hierfür seien vor allem die **benachbarten Schulen** geeignet, die z.B. über die Verlegung einzelner Unterrichtseinheiten (z.B. Musikunterricht, Kunst) in die Räumlichkeiten des Kesselhauses die Sensibilisierung für das Potenzial des Ortes befördern können. Somit findet eine „Raumaneignung“ sehr früh statt.



Hinsichtlich der **Angebotserweiterung des Kulturzentrums Kesselhaus** wurde von Seiten des Vereines (Kulturzentrum Kesselhaus e.V.) darauf hingewiesen, dass dieser für alle offen steht, und hier Angebote selbst mitgestaltet werden können.

Grundsätzlich wurde konstatiert, dass dieses **Quartier demographisch betrachtet in zwei Bereiche** untergliedert sei: der westliche Bereich mit Outlet-City und Colab Gallery werde insb. durch Jugendliche frequentiert, das Kesselhaus hingegen stärker durch Publikum der mittleren Altersgruppe. Eine Verknüpfung kann zumindest für die Outlet-Shopper dann



gelingen, wenn kulturelle Angebote für die entsprechenden Zielgruppen geschaffen werden, welche die Jugendlichen über das Shoppen hinaus am Standort halten. Als gutes Beispiel wurde hierfür die Colab-Gallery angeführt, die bereits ein solches Ergänzungsangebot im Bereich urbaner Kunst darstellt und ebenfalls eine tragende Rolle in diesem Quartier spielen sollte. Neben den Ausstellungen werde hier von den Jugendlichen – nach Aufenthalt in den Outlets – auch die Möglichkeit genutzt, sich auszuruhen („Chillen“). Gleiches gilt aber auch für weitere Freizeitangebote, wie sie z.B. die Skatehalle als Bestandteil des Rahmenplans vorsieht.

Des Weiteren wurde von einigen Besuchern angemerkt, dass neben den Nutzungen eines Quartiers, die **Gestaltung des öffentlichen Raumes ebenfalls von großer Bedeutung** sei. Insbesondere **Flächen zum Aufenthalt und Verweilen** werden derzeit in diesem Bereich noch vermisst und könnten ein Baustein zur Aufwertung des Kulturbands sein.

In diesem Zusammenhang wurde auch angemerkt, dass das **Kulturband als Verbindungselement** dann funktioniert, wenn die Destinationen an den „Endpunkten“ entsprechend attraktiv sind. Hier ist auch über die Outlet-City hinaus zu denken, und die Pilotparzelle in die Überlegungen miteinzubeziehen.



Unterstützt werden könne eine solche Achse über eine „Kulturwegeführung“, die stadträumlich wirkt und entsprechend gestaltet wie auch beschildert ist.

Raum: Stadtbalkon

Der Stadtbalkon im südlichen Grenzraum Friedlingens wurde als ein Element der Rahmenplanung ebenfalls in die Diskussion eingepeist. Allerdings war festzustellen, dass sich die **Teilnehmer eher auf die Pilotparzelle und den zentralen Bereich aus Ortskern und Kulturband konzentrierten und der Stadtbalkon nicht im Vordergrund der Überlegungen zu Friedlingens Zukunft** stand. Zudem wurde Skepsis geäußert, dass sich auf Schweizer Seite die Situation mit den großformatigen Silos und Industrie- und Gewerbegebäuden sowie der Abgrenzung (Zaun, Mauer) absehbar ändern werde.

Die Situation im Grenzraum im Übergang zum Hafenbecken wird jedoch als äußerst unattraktiv empfunden. Eine Verbesserung an dieser Stelle wird demnach grundsätzlich sehr begrüßt. **Folgende Aspekte werden besonders herausgestellt:**

Ein **linearer Park wird positiv bewertet**, insbesondere weil das künftige Grün einen gewissen Sichtschutz zu den Industrieanlagen darstellen kann.

Zu den vorgeschlagenen Wohngebäuden ist kein Stimmungsbild zu erzielen.

Die Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Stadtbalkons Richtung Weil am Rhein, Basel und Rheinufer sowie zum Naherholungsgebiet „Drei Länder Garten“ werden sehr begrüßt, da diese eine attraktive Alternative zur Strecke durch die Schanzstraße sein kann. Auch das Problem der Überquerung an den Zollanlagen wird als lösbar empfunden. Diese Strecke bildet darüber hinaus eine Vernetzung innerhalb des Stadtteils und zu den neuen geplanten Quartieren auf Pilotparzelle und nördlich davon und bindet auch die neue Rheininsel sowie über die Dreiländerbrücke Frankreich an.

Als Nutzungsmöglichkeit wird neben gestalteten Grünflächen auch die Anlage von Mietergärten vorgeschlagen, um den Bewohnern des



Visualisierung Stadtbalkon,

Quelle: Rahmenplan von Pesch und Partner

angrenzenden Quartiers eine gärtnerische Betätigung zu ermöglichen.

Im Bereich des Rheincenters wird eine Öffnung des Hafenschutzzauns empfohlen, um die Durchlässigkeit zu gewährleisten.

Auch die **dort vorgesehene Bebauung wird grundsätzlich positiv bewertet, allerdings wird davor gewarnt, den Blick auf den Rhein durch eine Bebauung** zu verstellen. Auch eine Erweiterung des Rheincenters würde aus ästhetischen Gründen als negativ empfunden.

Als Alternative zu einer Brücke zur neuen Insel im Rhein wird auch eine Kabinenseilbahn vorgeschlagen, mit der auch Fahrräder transportiert werden können.

Bezüglich des an den Stadtbalkon angrenzenden Wohnquartiers wird angemerkt, dass hier im nördlichen Teil die Lärmbelastung durch die Hauptstraße und die künftige Tram Einschränkungen in der Wohnqualität bringen wird. In diesem Quartier fehlen nach Aussage der Teilnehmer auch weitere Kinderspielmöglichkeiten. Diese könnten innerhalb des Quartiers oder in der geplanten Grünfläche des Stadtbalkons geschaffen werden.

Raum: Pilotparzelle

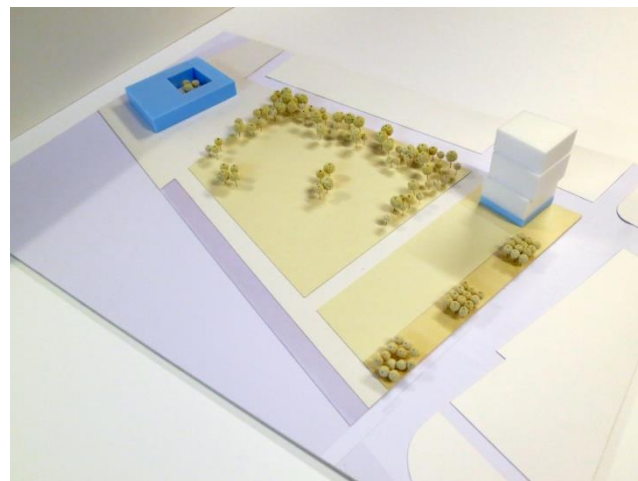
Der Austausch zum Themenkomplex Rheinpark - Pilotparzelle fand auf Basis von **drei unterschiedlichen Nutzungs- und Freiraumvarianten** statt.

Korrespondierend zur Rahmenplanung und in Bestätigung der Aussagen aus der Friedlinger Auftaktveranstaltung konnten folgende räumliche Leitgedanken für die Fläche als allgemeiner Grundtenor aufgenommen werden:

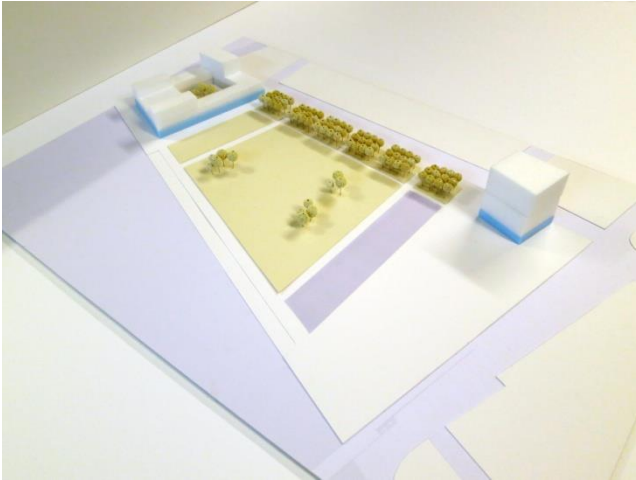
- Schaffung von freizeit- und erholungsbezogenen Freiräumen für alle Altersgruppen
- Konsequente Umsetzung der Rheinuferpromenade zwischen Dreiländerbrücke und Nordkante der Pilotparzelle

Pilotparzelle

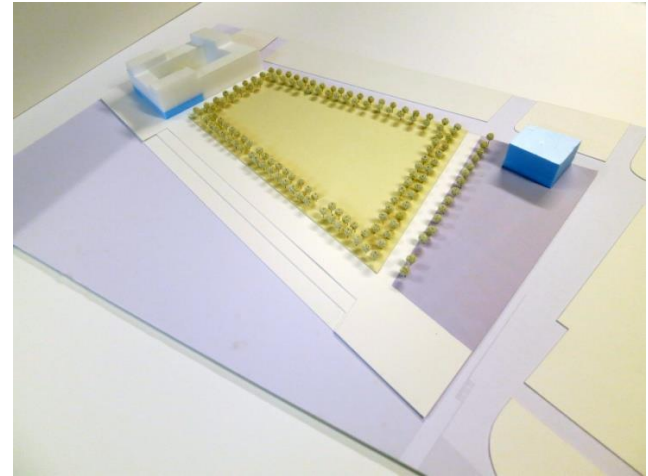
- Errichtung von Sitzstufen gemäß Referenzbeispielen im direkten Uferbereich entlang der Rheinuferpromenade auf Länge der Parkfläche
- Größtmögliche Öffnung des erweiterten Rheinparks hin zum Rhein und zentrale Freiflächenqualität durch Gestaltung eines offenen Parks



*Pilotparzelle – Variante 1,
Quelle: Pesch und Partner*



*Pilotparzelle – Variante 2,
Quelle: Pesch und Partner*



*Pilotparzelle – Variante 3,
Quelle: Pesch und Partner*

Themenfeld Gebäude

In Bezug auf die skizzierte **Bebauung im Betrachtungsraum** bestand ein heterogenes Meinungsbild. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die drei Entwicklungsvarianten bezüglich der aufgezeigten Raumverhältnisse von Freiflächen und Baukörpern durchweg auf Anklang stießen. Die Dimensionierung des Baublockes an der Nordkante der Pilotparzelle sowie des Turmgebäudes in der südöstlichen Ecke des Rheinparks wurde in Relation zum entstehenden Freiraum als sinnvoll erachtet.

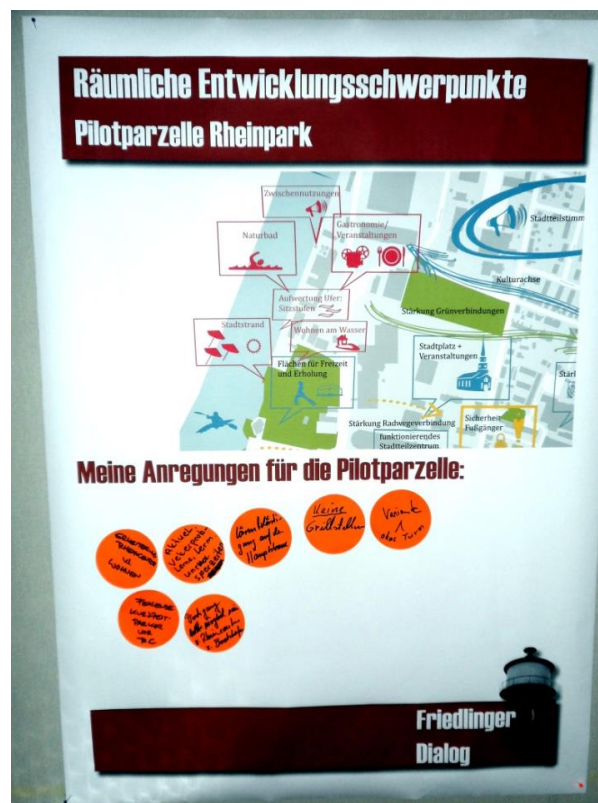
Bezüglich der **gebäudebezogenen Nutzungen auf der Pilotparzelle** fanden die beiden Optionen "Mischnutzung im Erdgeschoss mit Wohnen in den oberen Etagen" als auch "reine Veranstaltungsnutzung" sowohl Befürworter als auch Kritiker. Für den Fall der Wohnnutzung wurde jedoch auch ein potenzieller Konfliktpunkt genannt, der sich für die Anwohner aus dem Lärmaufkommen des angrenzenden Rheinparks ergeben könnte. In Bezug auf die Veranstaltungs- und Kulturnutzung wurde vereinzelt die ideale Eignung der Fläche als Standort für eine Stadthalle angeführt. Gegen eine reine Veranstaltungsnutzung spräche andererseits die mangelnde Auslastung der

Anlage, da in Anbetracht der regional bestehenden Veranstaltungsortlichkeiten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine tragfähige Auslastung erreicht werden könne. Zudem bestünde dann das Problem, den ruhenden Verkehr unterzubringen.

Tendenziell sprach sich eine Mehrheit der Teilnehmer für die erstgenannte Variante der **kombinierten Wohn- und Mischnutzung** aus, jedoch ohne dass sich ein einheitliches Meinungsbild dazu ergeben hätte. Dabei sollten in jedem Fall gastronomische Angebote im Erdgeschoss vorzufinden sein, Kunst, Kultur und nicht-störende Dienstleistungen seien daneben vorstellbar. Es wurde zudem betont, dass Wohnen am Standort auch für Weiler Bürger in Frage kommen müsse und sich – auch unter der Prämisse von hochwertiger Qualität – nicht ausschließlich auf das hochpreisige Segment beschränken dürfe. In diesem Kontext wurde auf die ausgewogene Mischung von preislich-differenzierten Wohnraumangeboten hingewiesen. Hinsichtlich der Form und Gestaltung des Gebäudes wurden kaum Ideen geäußert, ein Aufbrechen und/oder Teilen der aufgezeigten Blockrandbebauung, bspw. zur Schaffung einer Sichtachse, ist jedoch ebenso denkbar wie eine geschlossene Baustruktur. Vereinzelt wurde angemerkt, dass eine außergewöhnliche Farb- und Formsprache wünschenswert sei, um die

Lagegunst am Rheinufer mit einem unverwechselbaren architektonischen Blickfang zu versehen.

Auch zu dem in allen Varianten gleichermaßen dargestellten **Turmgebäude im südöstlichen Bereich des Rheinparks** konnte keine einheitliche Aussage erkannt werden. Mehrheitlich wurde die Idee der Errichtung eines markanten Turmgebäudes begrüßt. Hinsichtlich der angedachten Nutzungen wurden die offerierten Optionen Kunst/ Kultur/ Gastronomie



im Erdgeschoss als sinnvoll angesehen. Gerade auch an dieser Stelle seien vor allem gastronomische Angebote aufgrund der direkten Parkrandlage wesentlich. Vereinzelt wurde auch die Möglichkeit angesprochen, von der sich ergebenden Aussicht zu profitieren und in Ergänzung zum Erdgeschoss auch die oberste Etage des Gebäudes vollständig gastronomisch zu nutzen ("Turmcafé", Turmterrasse). Welche Nutzung für die dazwischen befindlichen Etagen (bspw. Büro, Kunst, Wohnen) vorzugsweise etabliert werden könnte, wurde nicht weiter ausgeführt. Im Hinblick auf Form und Gestaltung des Turmgebäudes wurde wiederholt geäußert, dass eine höhere, urbane Kubatur wünschenswert sei, die als Pendant zu dem Gebäude auf französischer Seite fungieren kann. Eine ungewöhnliche Architektur sei auch hier vorstellbar.

Mehrere Teilnehmer sprachen sich jedoch auch generell gegen die Neuerrichtung eines Gebäudes an der für das Turmgebäude skizzierten Stelle aus. Hauptgründe seien die beengende Raumwirkung sowie der gestörte Freiraumcharakter. Die Sichtverbindung in Richtung Dreiländerbrücke würde zudem beeinträchtigt, ebenso könne die Freiraumwirkung des Rheinparks zerstört werden.

Themenfeld Freiräume

Der **Nutzungsmix der Park- und Freifläche** fand in seinen skizzierten Formen prinzipiell Anklang. Eine Mischung aus grüner Parkfläche (Bereiche zur Erholung und Entspannung), konzentrierten Freizeit- und Sportbereichen, Raumangeboten zur punktuellen Realisierung von Festen und Kulturveranstaltungen sowie strukturgebender Begrünung wurde durchweg begrüßt. Nachstehende Aussagen konkretisieren die angeführten Einzelelemente:

- Freizeit- und Sportflächen (Boule, Beachvolleyball, Basketball) werden befürwortet. Sie sollten nach mehrheitlicher Ansicht im südlichen Grenzbereich des Rheinparks konzentriert werden, da sowohl eine trennende Wirkung zwischen Grünflächen und Wasser als auch eine Risikosituation entlang der stark befahrenen Colmarer Straße vermieden werden müsse. Zudem besteht hier eine direkte räumliche Verbindung zur Dreiländerbrücke sowie zu der zu schaffenden Rheinpromenade. Vereinzelt wurde der Erhalt der Minigolfanlage als erforderlich erachtet, da die Einrichtung als "kultig" angesehen werden kann und das Angebot von den Einwohnern angenommen würde.

- **Gemeinschaftsgärten** sind prinzipiell vorstellbar, wurden jedoch von den meisten Teilnehmern als ergänzende und nicht prioritäre Nutzung zu den sonstigen, aufgezeigten Freiraumnutzungen angesehen. Vereinzelt wurde die Möglichkeit genannt, die Kulturachse konsequent bis in den Park fortzuführen und hier das urbane Gärtnern durch Lehrgärten zu komplettieren. Ebenso sind interkulturelle Gärten nach Berliner Vorbild denkbar. Generell wird die räumliche Lage innerhalb des Betrachtungsraums jedoch nicht entlang der Colmarer Straße gesehen, da hier Risikopotenzial und Emissionskonflikte mit dem motorisierten Verkehr befürchtet werden. Alternativ zum Standort könnte die Verortung von Gemeinschaftsgärten auch innerhalb des zu entwickelnden Grünbandes des Stadtbalkons erfolgen, da hier die vorhandene Bebauungsdichte auf einen erhöhten Bedarf an Grünraumnutzung schließen lässt und die Nachbarschaften aus soziologischer Sicht von gemeinschaftsbildenden Maßnahmen profitieren könnten.
- **Raum für Feste, Musik- und Kulturveranstaltungen** wird ebenso wie Freizeit- und Sportflächen durchweg als notwendig erachtet und als integraler Bestandteil der verschiedenen Freiraumnutzungen begrüßt. Ein eigens dafür freigehaltener Bereich, wie bspw. ein Quartiersplatz, sei jedoch nicht in der skizzierten Größenordnung erforderlich. Vielmehr könne hier auch über eine punktuelle Nutzung der Spiel- und Sportflächen sowie auch der zentralen Grünflächen nachgedacht werden, sofern deren Oberflächenbelag für einen entsprechenden Aufbau (Bühne, Zeltkonstruktion, Pavillon, Bestuhlung etc.) geeignet ist. Die kombinierte Inanspruchnahme von bestehenden Freizeit-, Sport- und offenen Aufenthaltsflächen erscheint naheliegend. Als regelmäßiges Event zur Betonung der Standortqualität und Stärkung der Identifikation von Bürgern mit dem neuen Stadtraum wurde exemplarisch ein "Rheinfest" angeführt.

Die **räumliche Gestaltung der Park- und Freifläche** wurde weitgehend ohne Nennung von Details diskutiert. Einigkeit bestand darin, dass die in Variante 3 aufgezeigte Gestaltungsoption mit hart gefassten grünen Raumkanten zur Schaffung eines geschlossenen Parkbereiches abgelehnt wird, da hierdurch eine sterile Raumwirkung erreicht würde. Eine freie und nur durch vereinzelte Strukturelemente gegliederte Grünfläche mit konsequenter Öffnung zur Rheinseite hin und verstärkt gefasster Grün- und Baumbepflanzungen zur Colmarer Straße wurde wiederholt als wünschenswert erachtet. Dabei sollte die Bepflanzung weitestgehend aufgelockert-natürlich und weniger in regelmäßigen Strukturen erfolgen. Vereinzelt wurde die Möglichkeit der Wegeführung im Sinne eines Parcours um die Grün- und Freizeitflächen angesprochen.

Über die genannten Aspekte zu den Themenfeldern Bebauung und Freiraum hinaus wurde vereinzelt erwähnt, dass das gesamte Areal unbedingt als **autofreier Bereich definiert** werden sollte. Der bestehende Parkraumbedarf solle entsprechend über das geplante Parkhaus auf Höhe der Outlet City abgewickelt werden.

Auf mögliche Konflikte zwischen öffentlichen/kommerziellen Nutzungen und Wohnnutzungen am Wasser in Bezug auf Parkraum

und Anlieferung wurde hingewiesen. Im Bereich Rheincenter/Turmgebäude sollten in direkter Nachbarschaft zur Tram-Haltestelle verschiedene Mobilitätsangebote (u. a. E-Velo, Car-Sharing) gebündelt werden.

2. Workshop am 24. November 2014 | Kesselhaus Friedlingen

VERANSTALTUNGSABLAUF

Der 2. Workshop im Rahmen des Friedlinger Dialogs diente zum einen der Zusammenfassung der bis dorthin erzielten Ergebnisse, zum anderen sollte er ermöglichen, die Nutzung und städtebauliche Form der Pilotparzelle zu konkretisieren. Der **inhaltliche Bogen** im Rahmen des Friedlinger Dialogs reichte von den Themen Mobilität im Auftakt bis hin zur Rahmenplanung für den Stadtteil mit den Räumen „Stadtbalkon“ und „Kulturachse“, die im 1. Workshop genauer betrachtet und diskutiert wurden. Gleichwohl stieß von Beginn an **insbesondere die Pilotparzelle** auf besonderes Interesse, da hier auch von Seiten der Teilnehmer der größte Gestaltungs- und Hand-

lungsspielraum erkannt wurde. Es blieb jedoch zum Abschluss des Dialogs auch festzustellen, dass der „Gesprächsbedarf“ im Stadtteil besonders hoch ist und die meisten Themen, insb. Mobilität, noch nicht abschließend diskutiert sind. An dieser Stelle ist auch auf die bereits etablierte Stadtteilerunde zu verweisen bzw. auf einen ggf. zu gründenden Ortschaftsrat als eigene Stadtteilstimme und Diskussionsgremium. Als Input wurden den Teilnehmern drei Varianten für eine mögliche Gestaltung der Pilotparzelle durch das Büro Pesch und Partner vorgestellt, die im Nachgang im gewohnten Ausstellungsformat diskutiert wurden.



ERGEBNISSE

Pilotparzelle – Variante 1

Die Variante 1 wurde als Gesamtentwurf kontrovers diskutiert. So gab es sowohl Pro-Stimmen, die die gezeigte Variante als Vorzugsvariante werteten, als auch Kontra-Stimmen bezogen auf die Variante insgesamt. Zudem wurde die Kombination aus den Varianten 1 und 3 als optimale Variante vorgeschlagen.

Bezogen auf die einzelnen Entwurfs-elemente lassen sich folgende Aussagen treffen:

Die **Größe der Parkanlage** als auch die offene Gestaltung empfanden viele Teilnehmer als gelungen. Vielfach wurde auch die strikte (grüne) Abgrenzung der Colmarer Straße durch die dichte Bepflanzung als **raumbildendes und abgrenzendes Element** gelobt.

Hier fand auch der Vorschlag einer baulichen



Abgrenzung zwischen Colmarer Straße und Parkanlage, beispielsweise in Form einer Kolonnade, Eingang. Darüber hinaus wurden der Erhalt des Baumbestandes sowie die Vorhaltung einer entsprechenden Infrastruktur (Wasser, Strom) für Feste und ähnliches ange-regt. Die Verortung der Sport- und Freizeitanlagen war für die meisten Teilnehmer nachvollziehbar. Im Bereich der Promenade wurden jedoch breitere Sitzstufen – so wie in Variante 2 dargestellt – vorgeschlagen.

Die **Bebauung im Süden** („Dreiländerturm“) wurde sehr kritisch diskutiert und fand - insbesondere aufgrund der Höhe – nur bei wenigen Teilnehmern Anklang.

Eine **Höhenentwicklung, welche sich stärker an dem Bestand orientiert**, sei eher vorstellbar. Zum anderen bestanden Bedenken, dass die **Sichtbeziehung zur Dreiländerbrücke durch einen solchen Turm bzw. generell durch eine Bebauung stark beeinträchtigt** werde. Entgegen dieser negativen Einschätzungen fanden sich jedoch auch Teilnehmer, die sich einen **Turm als ein markantes Gebäude** durchaus vorstellen könnten.

Bezüglich der **Kubatur der nördlichen Bebauung** wurden **unterschiedliche Standpunkte** eingefangen: Der als **Gestaltungselement dargestellte Kanal** wurde **kontrovers** diskutiert. Einerseits wurde er als gute

Idee gewertet, andererseits wurde der fehlende Nutzen bemängelt. Die **temporäre Nutzung der nördlichen Fläche fand guten Anklang, die als sehr gute Idee** weiterverfolgt werden sollte. Bemängelt wurde nicht zuletzt die fehlende Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr. Insbesondere das Fehlen von Parkraum sei ein Problem, wobei eine Tiefgarage unter der Parkanlage als Lösungsansatz empfohlen wurde. Zudem sollten Abstellflächen für Fahrräder berücksichtigt werden.

Pilotparzelle – Variante 2

Das Stimmungsbild zu Variante 2 als Gesamtentwurf war durchaus unterschiedlich, grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die meisten Teilnehmer sich stärker für die Variante 1 oder 3 ausgesprochen haben. Demnach lassen sich in erster Linie Aussagen zu den einzelnen Entwurfselementen ableiten, die sich wie folgt darstellen:

Einen wesentlichen Unterschied zu den beiden anderen Varianten bildeten insb. die **breit angelegten Sitzstufen** entlang des Rheins, die ein stärkeres Abrücken des Rheinparks vom Wasser bedingten. Während viele diese Promenadensituation inkl. Verweilmöglichkeit als besonders positiv werteten, sahen einige darin die Schwierigkeit des Entwurfs, da man grundsätzlich hier von einem hohen Versiegelungsgrad ausging. Unter der **Prämisse, dass**

der Promenadenbereich mit Grünelementen sowie unterschiedlichen Oberflächenmaterialien – auch durchlässiger Art – ausgestaltet sein kann, bestanden gegenüber dem Entwurfselement deutlich weniger Ressentiments. Zudem wurden auch Hinweise zu einzelnen Gestaltungs- bzw. Nutzungselementen, wie z.B. Integration gastronomischer Bereiche, Aufenthaltsflächen mit Sonnensegel usw. gegeben.



Positiv wurde des Weiteren die **Ausgestaltung eines Quartiersplatzes** gesehen, was letztlich auch dem Dialog innerhalb der beiden vorherigen Veranstaltungen folgte, in welchem mehrfach der Wunsch nach einem Stadtplatz/Begegnungsraum in Friedlingen geäußert wurde.

Die **Grünstruktur bzw. Gliederung des Rheinparks** wurde grundsätzlich begrüßt, die Anordnung der Sport- und Freizeitflächen jedoch für den östlichen Rand als Abgrenzung zur Straße hin vorgeschlagen, um somit auch innerhalb des Parks eine klare Struktur von Flächen für Aufenthalt und Sport zu schaffen.

Als Entwurfsdetails fanden insbesondere der Kran als Reminiszenz an das ehemalige Industrieareal Anklang wie auch der Mobilitätspunkt, welcher an den Dreiländerturm angegliedert wurde.

Den **Dreiländerturm im Süden** des Areals werteten einige Teilnehmer als positiv, wenn auch Höhe und Form sich in die Strukturen des Stadtteils einfügen müssten. Andere Teilnehmer werteten den Turm bzw. eine Bebauung im Süden grundsätzlich als schwierig, dies insb. bezogen auf die Wirkung im Zusammenhang mit der Dreiländerbrücke, die als Highlight nicht verdeckt werden sollte. (vgl. Diskussion innerhalb der Variante 1)

Hinsichtlich der **nördlichen Bebauungsstruktur** wurde durchweg angemerkt, dass diese Überlegungen in der dargestellten Form nicht befürwortet werden. Aufgrund der noch offenen Zeitschiene der Freigabe der Flächen werde hier vor allem die in den Varianten 1 und 3 dargestellte Zwischennutzung für das Teilgebiet als realistisch und zunächst zielführend eingeschätzt. Für jede weitere bauliche Ausnutzung der Fläche müsse zudem eine entsprechende Verkehrslösung gefunden werden (Stichwort: Verlegung der Colmarer Straße).



Pilotparzelle – Variante 3

Die von einer eher behutsamen Entwicklung ausgehende Variante 3 erfährt insgesamt eine positive Resonanz, da sie sich stark an der Bestandsstruktur orientiert, zum einen was den Baumbestand, aber auch was die Höhenentwicklung der Bebauung betrifft.

Allerdings wurde häufig bemängelt, dass die **Bebauung im Süden** die Grünfläche insgesamt reduziert. Bezüglich der langgezogenen Ausprägung des Gebäudes wurde vielfach angemerkt, dass einerseits die Blickachse zur Brücke gestört wird und eine Konkurrenz zur Brücke entsteht, die dieses architektonische Highlight schwächt. Auch sind durch diese Gebäude **Blick und Zugang in den Rheinpark** gestört. Auch die offene Passage als Tor zum Rheinpark („noch ein Tor“) fand wenig Anklang. Positiv wurde vermerkt, dass die Bebauung durchaus als Filter zwischen den Grün- und Erholungsflächen des Rheinparks und dem architektonisch wenig ansprechenden Rheincenter fungieren kann. Als Gegenentwurf wird ein **Punkthochhaus (Dreiländerturm)** vorgeschlagen bzw. die Bebauung in den Norden zu verlegen.

Hinsichtlich des Entwurfs für die **Park- und Grünfläche** wurden die einfache Struktur, die Durchlässigkeit in Richtung Rhein und die Querbeziehungen sowie die Aufnahme des

Bestandes ebenso positiv hervorgehoben wie das Angebot von Flächen für Sport und Freizeit. Die Zugänge zum Rhein und die Promenade auf zwei Ebenen empfanden die meisten Teilnehmer als positiv. Als besonderes Highlight wird das Badeschiff bezeichnet. In Erweiterung der Badeschiff-Idee wurde auch vorgeschlagen, weitere Bademöglichkeiten im Norden anzubieten und in diesem Abschnitt Bootsanlegestellen vorzusehen.



Den Kritikern der Promenaden-Lösung fehlen sanft abfallende Uferböschungen sowie die stärkere Betonung der Flusslandschaft (weniger Versiegelung, sondern eher naturnah).

Im Zusammenhang mit der Nutzung des Rheinparks wurde jedoch von einigen Teilnehmern hinterfragt, ob die künftig noch stärkere **Verkehrsbelastung** auf der Colmarer Straße (u.a. durch die Umgehung Haltingen) eine Erholungsnutzung im Park überhaupt noch möglich macht. Bezüglich des ruhenden Verkehrs kamen ebenso Zweifel auf, ob dieser ausreichend bedacht worden ist, insbesondere wenn durch zusätzliche Nutzungen mehr Stellplatzbedarf erzeugt werde. Neue Stellplätze sollten möglichst unter der Erde geschaffen werden.

Die **temporären Nutzungen im Norden** fanden insbesondere vor dem Hintergrund der ungeklärten Aktivierbarkeit der Flächen Anklang. Eine Räumlichkeit für Events sei in diesem Bereich denkbar, zumal die in den letzten Planungen noch enthaltene Stadthalle mittlerweile fehle. Im Zusammenhang mit der nördlichen Fläche, dem sog. Hafenviertel wurde auch die Erhaltung der Kräne als Hafen- bzw. Industriedenkmal und als „Wahrzeichen“ begrüßt. Eine weitere Landmarke wurde in der Blickachse Colmarer Straße in Höhe der Kreuzung vorgeschlagen.

Grundsätzlich wurde nach langfristigen Lösungen (also nicht nur bis 2020) sowie einem **Gesamtkonzept** gefragt, das auch die schwierigeren Themen wie die Verkehrslösung, das Parken, die Eigentumsverhältnisse, aber auch die Detailfragen von Hochwasserschutz oder die Anforderungen aus der Nutzung des Rheins als Wasserstraße berücksichtigt.

Ziele und Handlungsempfehlungen

DIE ZUKUNFTSCOLLAGES ALS AUSGANGSBASIS – ZIELE FÜR DEN STADTTEIL FRIEDLINGEN

Bereits auf Basis der Auftaktveranstaltung konnten für Friedlingen einige Handlungsschwerpunkte – sowohl inhaltlich wie auch räumlich – gefiltert werden, die aus Sicht der Teilnehmer besonders von Bedeutung für die Entwicklung Friedlingens sind. Diese wurden für den 1. Workshop in Form einer Collage zusammengefasst und spiegeln grundsätzliche Handlungsbedarfe und Ideen für Friedlingen wider.

Über den Dialog mit der Bürgerschaft haben sich vor allem drei wesentliche Aspekte herauskristallisiert, die grundsätzlich für die **Zukunftsperspektive Friedlingens** eine besondere Rolle übernehmen:

- 1) Die räumliche Lage Friedlingens sowohl im Stadtgefüge von Weil am Rhein, aber auch im Hinblick auf die Grenzlage birgt Chancen, bedarf jedoch auch einer besonderen Aufmerksamkeit. So ist in Bezug auf die Gesamtstadt festzustellen, dass Friedlingen stadträumlich, insbesondere durch die Bahn, von der Kernstadt isoliert wirkt. Eine stärkere Verknüpfung wird demnach

von der Bevölkerung einerseits stadträumlich, andererseits aber auch ressortübergreifend, u.a. in Bezug auf die Aspekte Soziales und Kultur gewünscht. Stadträumlich wird über die Einführung der Tram eine stärkere Verbindung zwischen Friedlingen und Kernstadt erfolgen. Dies könnte durch eine Fortführung der Tram über die Hangkante hinaus in Richtung Zentrum noch weiter befördert werden.

Hinsichtlich der Grenzlage kann man zunächst davon sprechen, dass der Stadtteil privilegiert ist und grundsätzlich von guten Prognosen (Bevölkerung, Demographie, Wirtschaft) ausgehen kann. Gleichwohl ist es für einen Stadtteil **in einer solchen Grenzlage schwierig, die eigene Positionierung und Identität zu stärken**, insbesondere vor dem Hintergrund eines im Verhältnis überaus prosperierenden Nachbarrums der Schweiz im Süden. Hier sehen viele Teilnehmer der Workshops Bedarf, die Stadtteilentwicklung in Zukunft noch stärker an den Bedürfnissen der Bewohner Friedlingens zu orientieren. Dies kann sich in ganz unterschiedlichen Bereichen widerspiegeln (Wohnen, öffentlicher Raum).



Während Haltingen, Ötlingen und Markt bereits **über ihre Ortschaftsräte eine Stadtteilstimme** haben, wurde eben ein solches Gremium als Instrument gesehen, Friedlinger Interessen in die Stadtentwicklung von Weil am Rhein besser einspeisen zu können.

Alternativ hierzu ist auch die Einrichtung einer stadtteilbezogenen Managementstruktur denkbar, wie dies beispielsweise über das Städtebauförderprogramm der Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren über ein Zentrenmanagement gewährleistet wäre. Auch die in dem Programm bewährten Lenkungsgruppen aus Händlern und weiteren Innenstadtakteuren würden eine entsprechende Einbindung der Protagonisten in Friedlingen ermöglichen, die in regelmäßigen Abständen Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des Stadtteils im Dialog aushandeln könnten.

> Ziel #1: Stärkung der Identität und Selbstorganisation des Stadtteils!

- 2) Bereits frühzeitig wurde auch deutlich, dass über die Stadtteilentwicklung in Friedlingen die Möglichkeit besteht, dem Namen der Stadt „Weil am Rhein“ über die **Entwicklung der Bereiche zum Rhein hin stärkere Bedeutung** zu geben. Neben der Unterbringung verschiedener Nutzungsbausteine, wurde auch der Wunsch

nachdrücklich geäußert, zum einen **Freizeitangebote und Verweilzonen am Rhein** zu schaffen, und zum anderen durchgängige Wegeverbindungen am Wasser entlang zu fördern. Von diesen Qualitäten könne der ganze Stadtteil profitieren und eine Verbesserung des Images herbeigeführt werden.

> Ziel #2: Inwertsetzung der Flächen am Wasser im Sinne der Zugänglichkeit zum Rhein, Chancen über Pilotparzelle nutzen!

- 3) Trotz oder gerade wegen der **beschriebenen Gemarkungsecke des Stadtteils** war auch eine wesentliche Forderung im Rahmen des Dialogs, entsprechende **Flächen für Erholung, Begrünung und Aufenthalt** zu schaffen, da diese bislang im Stadtteil nur wenig vorhanden seien. Besondere Beachtung fand dabei der Rheinpark inkl. möglicher Erweiterungsoptionen, aber auch eine insgesamt stärkere Durchgrünung des Stadtteils (straßenbegleitend, Pocketparks). Neben den grünen Erholungsflächen wurden jedoch auch städtische Platzräume als notwendig für den sozialen und kulturellen Austausch gesehen.

> Ziel #3: Schaffung von Aufenthaltsqualität!

MASSNAHMENSCHWERPUNKTE

NUTZUNGEN

Das Themenfeld Nutzungen wurde im Rahmen des Auftakts intensiv diskutiert. Hierbei stand insbesondere die **Hauptstraße**, aber auch die Pilotparzelle als zentralem Entwicklungsraum in Friedlingen im Fokus.

Für die Hauptstraße wurde konstatiert, dass sich hier die **Nutzungsstruktur in den letzten Jahren negativ entwickelt hat** und man Abwärtstendenzen aufgrund einer Häufung von Wettbüros bzw. -annahmestellen und einer damit einhergehenden Monostruktur feststellen kann.

Um die **Konfliktpotenziale**, wie Lärmbelästigung und Beeinträchtigung des Stadtbildes einzuschränken und der weiteren Verdrängung traditioneller Nutzungen Einhalt zu gebieten, kommen verschiedene Steuerungsmöglichkeiten in Betracht.

Für den unbeplanten Bereich gem. 34 BauGB ist demnach innerhalb des Instrumentariums des Allgemeinen Städtebaurechts die **Aufstellung eines Bebauungsplans nach §9 2(b) BauGB** möglich, der – auch für Teile des räumlichen Geltungsbereichs – festsetzt, dass Vergnügungsstätten oder bestimmte Arten von Vergnügungsstätten zulässig oder nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zuge-

lassen werden können. Dieses Instrument greift jedoch nur bedingt in der Hauptstraße, da hier insbesondere Wettbüros bzw. -annahmestellen die Nutzungsstruktur prägen, womit eine bauleitplanerische Steuerung sich als schwieriger darstellt. Demnach wäre ein Bebauungsplan hier Grundlage, um ein weiteres städtebauliches Trading-Down zu verhindern. Das für die Stadt Weil am Rhein vorliegende Spielhallenkonzept bildet hierbei eine wichtige Grundlage.

Des Weiteren ist innerhalb des Instrumentariums des **Besonderen Städtebaurechts** abzuwägen, ob bereits über das Trading Down innerhalb der Hauptstraße genügend **Tatbestände für eine Sanierung** vorliegen. Mit der Festlegung eines Sanierungsgebiets in Kombination mit den § 144 Abs. 1 und 2 BauGB besteht die Möglichkeit einer stärkeren Einflussnahme der Kommune auf Grundstücksverkehre. In Rückkopplung zu der städtebaulichen Förderkulisse, kann eine solche Vorbereitende Untersuchung auch **Grundlage für die „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“** dienen. Das Programm hat insbesondere die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen im Fokus, bedarf jedoch eines Zentrenkonzepts (in Weil am Rhein vorhanden) und einer förmlichen Gebietskulisse (u.a. Sanierungsgebiet). Grundsätzlich ist die Gebietskulisse für den zentralen Versorgungsbereich geeignet, insbesonde-

re auch vor dem Hintergrund, dass hierüber ein **Zentrumsmanagement im Sinne eines Kümmerers für den zentralen Versorgungsbereich in Friedlingen eingesetzt** werden kann. Zudem können über einen Verfügungsfonds, der private und öffentliche Mittel bindet und über eine Lenkungsgruppe aus Händlern, Gewerbetreibenden usw. verwaltet wird, gemeinsam Maßnahmen zur Stärkung des Friedlinger Zentrums auf den Weg gebracht werden.



*Abgrenzungsvorschlag Untersuchungsraum
für die Vorbereitenden Untersuchungen*

Die beiden **aufgezeigten Handlungsansätze schließen sich nicht gegenseitig aus**. Jedoch ist von Seiten der Verwaltung zu prüfen, welche Schritte – auch vor dem Hintergrund der Aktivität in anderen Stadtteilen – zielführend und leistbar sind.

Die Diskussion hat sich des Weiteren – wie eingangs erwähnt – im Themenfeld Nutzungen auf die Pilotparzelle konzentriert, da hier der größte Gestaltungsspielraum gesehen wurde. Die Ergebnisse werden innerhalb des Kapitels zur Pilotparzelle.

Maßnahmenübersicht	
Allgemeines Städtebaurecht	Aufstellung eines Bebauungsplans nach §9 2(b) BauGB
Besonderes Städtebaurecht	Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen gem. §§ 141 BauGB ff zur Festlegung eines Sanierungsgebiets
Städtebauförderkulisse	Prüfung des Einsatzes des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“



MOBILITÄT

Das Themenfeld Mobilität wurde zum Auftakt ebenfalls diskutiert. Ausgangspunkt war zum einen die **Einführung der Tram** ab Dezember 2014 wie auch die **damit zusammenhängende Parkraumbewirtschaftung** im Stadtteil.

Der Dialog hat gezeigt, dass in Bezug auf Mobilitätsaspekte – wie auch schon in den anderen Dialogprozessen - seitens der Bevölkerung großes Interesse besteht.

Während Fragen und Anregungen zur **Parkraumbewirtschaftung** durch das Büro FICHTNER während der Veranstaltung weitgehend abschließend beantwortet und aufgenommen werden konnten, erschien der Diskussionsbedarf hinsichtlich des Themas Hauptstraße wie auch in Bezug auf den Radverkehr noch nicht abgeschlossen.

Vielfach wurde gerade zu Stoßzeiten (insbesondere an Samstagen) die Verkehrssituation bezogen auf den MIV in der Hauptstraße als äußerst schwierig beschrieben. Das Stauaufkommen stellt für die Anwohner demnach insbesondere bezogen auf den Lärm eine große Belastung dar.

Gleichwohl ist festzustellen, dass die Einführung der Tram auch im Sinne eines Pull-Faktors eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit der Verkehrsmittelwahl

nach sich ziehen wird. Eine **Erhebung des Modal-Splits**, sprich der Verkehrsmittelnutzung, in Weil am Rhein bzw. in Friedlingen kann somit über die nächsten Jahre darstellen, **inwieweit die Tram auch zu einer Änderung in der Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel** geführt hat.

Auch im Hinblick auf den Radverkehr wurde die Hauptstraße kritisch beurteilt. So sind die **vorhandenen Querschnitte nicht dazu geeignet, einen Radweg oder Angebotsstreifen zu integrieren**. Hierzu haben Interessenvertreter der IG Velo einen konstruktiven Vorschlag für eine mögliche Radwegführung unterbreitet, der eine Verbindung von der Dreiländerbrücke Richtung Stadtmitte bzw. Märkt, Neuenburg ermöglicht und hierbei die Hauptstraße auslässt. Die **Radverkehrsführung über vorhandene Verbindungsachsen** müsse jedoch konsequent ausgeschildert werden. Zur Umsetzung des Vorschlags wird empfohlen, die vorgeschlagene Routenführung mit der Verkehrsplanung bzw. FICHTNER abzustimmen und dann die Ausschilderung vorzunehmen.

Maßnahmenübersicht	
Monitoring Verkehrsmittelwahlverhalten	Jährliche Erhebung des Modal-Split, u.a. als Grundlage für ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept
Durchgängige Radwegführung	Beschilderung des Streckenverlaufs Dreiländerbrücke – Weil Zentrum, Abstimmung mit IG Velo

STADTBALKON

Die Idee des Stadtbalkons, die aus dem Rahmenplan für den Stadtteil resultiert und im Rahmen des 1. Workshops im Mittelpunkt stand, ist innerhalb der drei Betrachtungsräume als der **langfristig umsetzbare bzw. visionäre Projektansatz** anzusehen. Die derzeit vorhandenen Strukturen im Bereich der Zollanlage und die industriellen Baukörper (inkl. Hochbehälter) auf der Schweizer Seite haben in den Workshops für die Teilnehmer wenig Handlungsspielraum erkennen lassen, dies zumindest bezogen auf die heutige Situation. Grundsätzlich wurden die vorgestellten Ideen für den Stadtbalkon begrüßt, wobei eine Durchgrünung generell für wichtiger erachtet wurde als bauliche Strukturen. Insbesondere die Verbindungsfunktion dieses Raumes wurde hervorgehoben.



Für den Bereich des Stadtbalkons werden demnach folgende Handlungsansätze festgehalten:

- Abstimmung einer Zeitachse zu Umgang mit bzw. Rückbau von industriellen Strukturen auf Schweizer Seite, da dies die **Prämisse zur Entwicklung** des Stadtbalkons ist
- **Fokussierung auf Durchgrünung und Durchwegung**, Einbindung in überregionales, aber auch lokales Radwegekonzept (Abstimmung auch mit IG Velo, siehe Ergebnisse zu Mobilität)
- **Diskussion von Nutzungen und Gebäudestrukturen** in diesem Bereich insb. vor dem Hintergrund der angrenzenden kleinteiligen Wohnstrukturen (Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Kleingartenanlagen)
- Auswahl eines **geeigneten städtebaulichen Verfahrens** (ggf. Wettbewerb), um Klarheit über Nutzungen, Kubaturen und Dichten zu erhalten, Voraussetzung ist ein interdisziplinär aufgestelltes Team aus Stadtplanern, Architekten und Freiraumplanern.
- Umsetzung der Ergebnisse über **bauplanungsrechtliches Verfahren**

- Sicherung der Plankonzeption über Integration der Schweizer Verwaltungsbehörden

Maßnahmenübersicht	
Definition Zeitschiene	Abstimmung mit Basel zu Beräumung der Flächen und Erarbeitung gemeinsamer Entwicklungsperspektive
Durchführung städtebauliches Verfahren	Auswahl eines geeigneten städtebaulichen Verfahrens (z.B. Wettbewerb, Mehrfachbeauftragung), Erarbeitung der Auslobung/Aufgabenstellung mit Rahmenparametern (z.B. Durchgrünung /Durchwegung, bauliche Dichten usw.)
Umsetzung der Planung	Sicherung der Ergebnisse des Verfahrens über Bebauungsplan

KULTURBAND

Das Kulturband ist ebenfalls ein Baustein innerhalb des Rahmenplans für den Stadtteil Friedlingen und war ebenfalls Diskussionsgegenstand im 1. Workshop.

Innerhalb der Diskussion im Workshop war besonders interessant, dass die Friedlinger Bürger zwar das Angebot um Kesselhaus und Colab-Gallery kennen, jedoch selbst wenig nutzen. So zumindest die Einschätzung aus der Teilnehmerschaft. Die **Angebote werden vielmehr von Besuchern in Anspruch genommen und wirken wenig in den Stadtteil hinein**. Ein Baustein der Analyse war auch, dass die zentralen Elemente aus Kesselhaus und Outlet-City nur wenig voneinander profitieren, da die Zielgruppen unterschiedlichen Altersgruppen zuzuordnen sind.

Hinsichtlich eines **Handlungsprogramms** zur Stärkung dieses Bereiches wurden einige Maßnahmen genannt, die nicht alle dem Spektrum der Planung zuzuordnen sind:

- Aufbau einer „**Kulturwegeführung**“, um die Bausteine Outlet-City/Colab-Gallery und Kesselhaus besser miteinander zu verknüpfen (Beschilderungssystem, ggf. auch über den Stadtteil hinaus > Vitra)

- Prüfung **stadträumlicher Verbindungselemente mit Aufenthalts- und Gestaltungszonen** zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums in diesem Bereich
- Stärkung der **Kooperation zwischen Friedlinger Bildungseinrichtungen/Schulen mit dem Kesselhaus**, Kooperation mit dem Amt für Soziales, Schulen und Sport sowie dem Kulturamt zur Definition erster Impulsprojekte

Maßnahmenübersicht	
Kulturwegeführung	Installation einer einheitlichen Beschilderung zur Verbindung von Outlet-City und Kesselhaus, ggf. auch darüber hinaus
Stadträumliche Verbindungselemente	Schaffung von Raum-/Gestalt- und Aufenthaltsqualitäten in den Verbindungsbereichen, Durchführung eines Wettbewerbs im Bereich der Freiraumarchitektur
Kooperationen	Verankerung des Kesselhauses im Stadtteil über frühzeitige Kooperationen zwischen Kultur und Schulen, Einbindung der notwendigen städtischen Ressorts > Auftaktworkshop

PILOTPARZELLE

Die Entwicklung der Pilotparzelle wurde bereits zu Beginn des Friedlinger Dialogs intensiv diskutiert. Dies einerseits bezogen auf ihre attraktive Lage direkt am Rhein, die insgesamt für den Stadtteil stärker genutzt werden kann, andererseits auch bezogen auf eine große Interventions- und Handlungsmöglichkeit, u.a. im Zusammenhang mit der IBA 2020.

Im Auftakt zum Friedlinger Dialog konnte eine breit aufgestellte Ideensammlung eingefangen werden, die in erster Linie **freizeit- und freiraumbezogene Nutzungselemente** für die Parzelle wiedergegeben hat. Offenbar hat die Teilnehmerschaft hier einen besonderen Bedarf in Friedlingen erkannt und – wie in der Zukunftscollage zu sehen ist – auch formuliert. Insbesondere die **Zugänglichkeit zum Fluss spielte eine übergeordnete Rolle** und es wurden – auch im Nachgang an den Auftakt – Gestaltungsbeispiele und –ideen für den „direkten Kontakt“ zum Wasser in den Prozess eingespielt. Jedoch standen auch andere Nutzungsbausteine, wie z.B. Wohnen oder kulturelle Einrichtungen, im Mittelpunkt. Vor dem Hintergrund einer **nachhaltigen Ausnutzung der Fläche wurden im Nachgang an die Ideensammlung die unterschiedlichen Nutzungsbausteine zusammengetragen.**

Diese **ersten, grob strukturierten Varianten** für eine bauliche, aber auch freiraumbezogene Entwicklung der Pilotparzelle bildeten die Grundlage für den 1. Workshop. Viele Meinungen und Eindrücke konnten hier von der Bürgerschaft eingefangen werden, u.a., dass ein über Grünstrukturen abgegrenzter Freiraum nicht den Anforderungen an einen offenen, zugänglichen Park nach Ansicht der Teilnehmer entspricht. Weitgehender Konsens bestand auch darin, dass die Fläche, wenn sie denn für Wohnzwecke zu nutzen sei, als wichtiger Entlastungsbereich für den eher angespannten Wohnungsmarkt insbesondere für die Friedlinger Bürger zu sehen ist.

Jedoch ist auch zu konstatieren, dass die einzelnen Nutzungsbausteine für die Pilotparzelle durchaus kontrovers diskutiert wurden. Dies hat sich insbesondere im 2. Workshop gezeigt, in welchem die **Varianten für die Pilotparzelle weiter ausdifferenziert** vorlagen. Demnach sind die folgenden Nutzungsbausteine, die als Entwicklungsperspektive für die Pilotparzelle dargestellt werden, weniger als Konsens zu verstehen, sondern vielmehr als gemeinsamer Nenner resultierend aus dem Dialog:

- **Rheinpark.** „Zentraler, zu erweiternder Freibereich in Friedlingen mit begünstigter Lage am Rhein.“

Da der Stadtteil selbst bislang nur we-

nige Frei- bzw. Erholungsflächen aufweist, hat sich die Mehrheit der Teilnehmer für eine Erweiterung des Parks Richtung Norden ausgesprochen, verbunden mit einer klaren Gliederung des Parks in Erholungszonen sowie in Freizeit- und Spielflächen. Um die Verkehrseinwirkungen der Colmarer Straße zu reduzieren, wird eine Abgrenzung des Parks in diese Richtung über entsprechende Grünelemente vorgeschlagen.

- **Promenade/Uferbereich.**

„Wesentlicher bzw. prominenter Entwicklungsbereich für Friedlingen, der unter der Prämisse der Zugänglichkeit und Durchgängigkeit entwickelt werden soll.“

Dabei darf die Uferpromenade breit angelegt sein, wenn eine entsprechend abwechslungsreiche Gestaltung gelingt. Dies kann u.a. über die Einbindung verschiedener Oberflächenmaterialien sowie die Integration von Grün, Aufenthaltsbereichen, Cafébereich etc. erreicht werden. Als zentrales Element der Promenade wurden Sitzstufen bzw. ein unmittelbarer Zugang zum Rhein auf einem langen Abschnitt gewünscht. Insbesondere die Idee, ein Badeschiff in diesen Bereich zu integ-

rieren, wurde von vielen Teilnehmern als charmant empfunden.

- **Südliche Kante der Pilotparzelle.**

„Sensibler Bereich, u.a. wegen Eingangssituation zur Dreiländerbrücke, kontrovers diskutiert innerhalb des Dialogs.“ Während kein klares Pro oder Contra im Hinblick auf eine Bebauung der Fläche herausgefiltert werden konnte, lässt sich eine Punktbebauung, deren Standort eine freie Einsehbarkeit der Dreiländerbrücke ermöglicht und deren Höhenentwicklung sich in den Bestand einfügt, als Kompromiss für beide Gruppen ableiten. Die architektonische Qualität muss hierbei in besonderem Maße Beachtung finden und ist über einen Wettbewerb für das Gebäude sicherzustellen. Die Gestaltung eines Quartiersplatzes ist im Zusammenhang mit der Bebauung und in Abhängigkeit zur Erweiterung des Rhein-Centers weiterzuentwickeln.

- **Nördliche Kante der Pilotparzelle.**

„Experimentierraum für erste Flächenpioniere und Entwicklungsraum für kompakte Baustruktur mit den Nutzungen Wohnen, Kultur, Dienstleistung“. Die Entwicklung des nördlichen Areals ist zunächst im Zusammenhang mit ihrer Flächenverfügbarkeit sowie einer

möglichen alternativen Trassenführung für die Colmarer Straße zu sehen. Als Einstieg in die nördliche Flächenentwicklung werden demnach temporäre Nutzungen (ggf. Einbindung von Kulturschaffenden am Standort > Kesselhaus) vorgeschlagen. So kann eine erste Flächenaneignung und „-erprobung“ stattfinden, die ggf. auch Aufschluss für dauerhafte, funktionierende Nutzungen am Standort bringt. Für eine zukünftige Bebauung wird grundsätzlich von einer kompakten Bauweise mit einer Nutzungsmischung von Wohnen, Kultur, Dienstleistung, ausgegangen.

- **Reminiszenz.** *„Erhalt und Inwertsetzung identitätsstiftender Elemente“*
Um an die vorherige Nutzung der Fläche als Hafen zu erinnern und ihr damit ein individuelles Gesicht zu geben, soll insbesondere die alte Krananlage erhalten bleiben und zukünftige Baustrukturen bzw. Freiräume sinnvoll ergänzen und ggf. in diese eingebunden werden.

Fazit & Ausblick

Die Themenvielfalt zeigt, dass der Dialog in Friedlingen auf Interesse in der Bürgerschaft gestoßen ist und hinsichtlich vieler Aspekte Gesprächsbedarf bestand und nach wie vor besteht. Demnach kann festgehalten werden, dass der durchgeführte Friedlinger Dialog nur ein Auftakt zum „Miteinanderreden“ im Stadtteil sein kann. Insbesondere hieran sollte im Rahmen der Umsetzungsstrategie angeknüpft und über eine Bündelung von Akteuren im Stadtteil, z.B. über eine Lenkungsgruppe, gefördert werden.

Besondere Bedeutung hat im Rahmen des Friedlinger Dialogs die Pilotparzelle eingenommen, die für den Stadtteil einen besonderen Entwicklungsraum darstellt. Hier wurde auf Basis der Workshops ein gemeinsamer Nenner bzw. Entwurf unter Abwägung der unterschiedlichen Vorschläge gefunden, der in unterschiedlichen Abschnitten nun realisiert werden kann.



IMPRESSUM

Herausgeber

Stadt Weil am Rhein
Stadtbauamt
Rathausplatz 1
79576 Weil am Rhein

Bearbeitung

FIRU – Forschungs- und Informations-Gesellschaft für
Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung
Bahnhofstraße 22
67655 Kaiserslautern

pp a|s
pesch partner architekten stadtplaner BDA | SRL
Herdecke | Stuttgart
Büro Stuttgart
Firnhaberstr.5
70174 Stuttgart

Stand

Februar 2015

Machsch au mit?