

## Friedlinger Dialog – Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse des 2. Workshops vom 24.11.2014

---



### Begrüßung und Einführung in den Workshop (Susanne Eisenbarth, FIRU mbH)

Der 2. Workshop im Rahmen des Friedlinger Dialogs diente zum einen der Zusammenfassung der bisherigen 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 Handlungsspielraum erkannt wurde. Es blieb jedoch zum Abschluss des Dialogs auch festzustellen, dass der „Gesprächsbedarf“ im Stadtteil besonders hoch ist und die meisten Themen, insb. die Mobilität, noch nicht abschließend diskutiert sind. An dieser Stelle ist auch auf die bereits etablierte Stadtteilrunde zu verweisen bzw. auf einen ggf. zu gründenden Ortschaftsrat als eigene Stadtteilstimme und Diskussionsgremium.

### Vorstellung der 3 Varianten für die Pilotparzelle (Mario Flammann, pp a|s)

Als Diskussionsgrundlage stellte Mario Flammann die drei Entwürfe für die Pilotparzelle vor, die im Nachgang mit den Teilnehmern eingehend diskutiert werden sollten. Basis für die Entwürfe bildeten die zuvor durch die Bürgerschaft eingebrachten Entwicklungsvorstellungen. Im Kern zeigten die Entwürfe einen unterschiedlichen Umgang mit der Freifläche und Erweiterungsoption Rheinpark auf, eine potenzielle Bebauung für den angrenzenden nördlichen Bereich in unterschiedlichen Kubaturen sowie eine mögliche städtebauliche Neuordnung des angrenzenden südlichen Areals. Wesentlicher Entwurfsbestandteil war auch die Zugänglichkeit zum Rhein, die über unterschiedliche Spielarten (Sitzstufen ins Wasser, durchgängiger Rheinuferweg) dargestellt wurde.





## Pilotparzelle – Variante 1

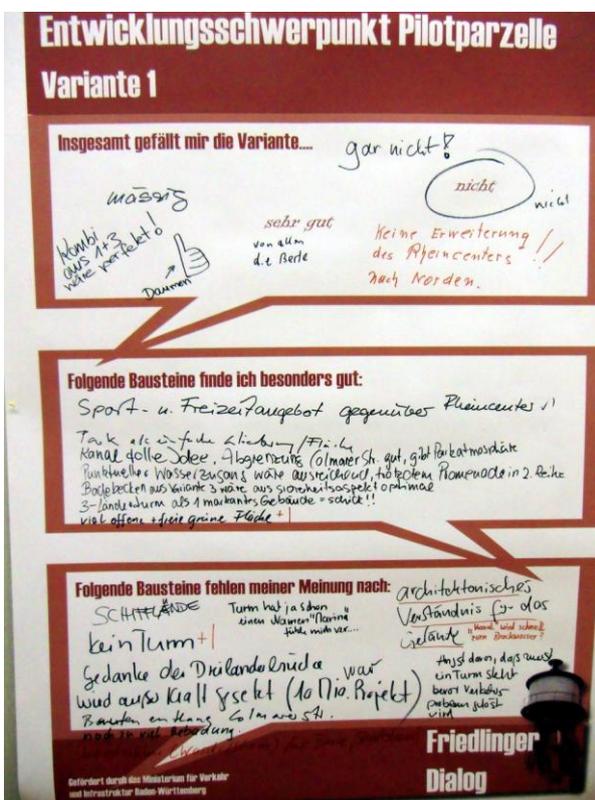
Die Variante 1 wurde als Gesamtentwurf kontrovers diskutiert. So gab es sowohl Pro-Stimmen, die die gezeigte Variante als Vorzugsvariante werteten, als auch Kontra-Stimmen bezogen auf die Variante insgesamt. Zudem wurde die Kombination aus den Varianten 1 und 3 als optimale Variante vorgeschlagen.

Bezogen auf die einzelnen Entwurfselemente 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 angeregt. 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. Zum einen wurde der Turm als zu hoch und damit für diesen Standort unpassend empfunden.





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 werden: 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.

**Entwicklungsschwerpunkt Pilotparzelle Variante 2**

**Insgesamt gefällt mir die Variante...** *gut* *sehr gut* *nicht besonders* *X nicht* *Teil Turm* *besser wenn* *Reinweg* *nicht gut*

*gut, Mobilitätspunkt ist eine sehr gute Idee, am besten über den Turm ist eine Kontaktstelle!*

**Folgende Bausteine finde ich besonders gut:**

*Beide Steinsteinstufen + Promenade +++* *Sitztreppen* *Erkalt des Franz (Anschlusspunkt) + 1* *zum Rhein hin abfallendes Gelände*

*Quartiersplatz* *Stufe zum Rhein zu breit - ergibt*

*Grünstruktur Park* *3 - Laubbäume* *Beide Hauptfläche am Vorhof + Punkt können + Sitzgruppe / temporäre Sportflächen als Abgrenzung vor Straße =* *Sonnenplatz* *Café*

*kein wilder Mischbau: Stadthaus ist nicht die Größe, sondern die Dichte der Nutzung ist das Entscheidende*

**Folgende Bausteine fehlen meiner Meinung nach:** *Beide Flächen nach Norden* *24 vel. Bebauung*

*Türme* *Kulturelle Nutzung* *Straßen zu breit (zu wenig Grün)* *+ 1*

*nicht gut: 3 Türme im Norden* *Türme sind möglich* *Sinn* *Brücke ist Möglichkeit und nicht Turm*

*Neueste bautechnische Lösung* *vorher andere Projekte kurzfristig um 18A 2020*

*Friedlinger Dialog*

gefördert durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

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).



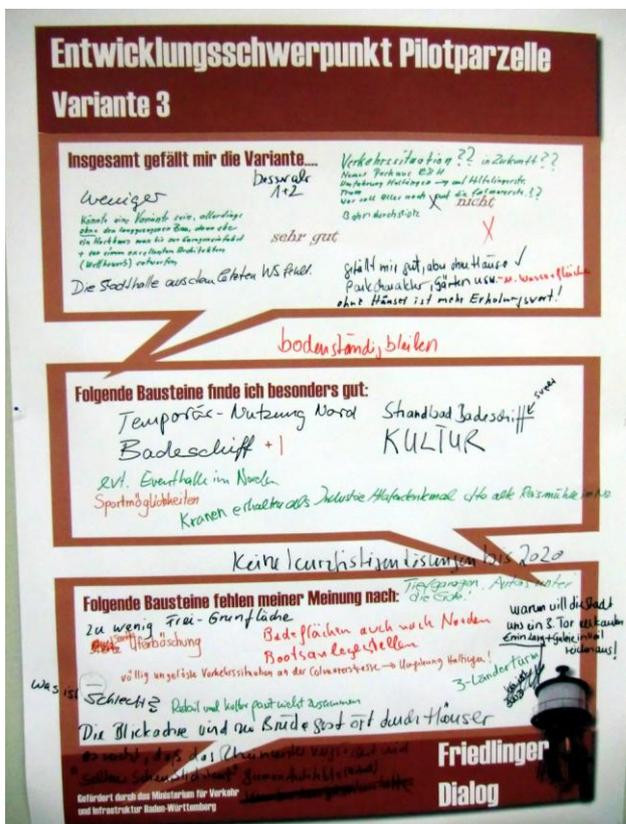
### Pilotparzelle – Variante 3

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 dies 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. Hafenquartier 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.

## Schlussfolgerungen: Entwurfselemente für die Pilotparzelle

---

- **Rheinpark:** Erweiterung Richtung Norden gewünscht, klare Gliederung des Parks in Erholungszonen sowie Freizeit- und Spielflächen, Abgrenzung des Parks in Richtung Colmarer Straße über entsprechende Grünelemente
- **Promenade/Uferbereich:** Uferpromenade darf breit angelegt sein, wenn keine komplette Versiegelung und damit die Einbindung verschiedener Oberflächenmaterialien sowie die Integration von Grün, Aufenthaltsbereichen, Cafébereich etc erfolgt., Sitzstufen bzw. unmittelbarer Zugang zum Rhein auf langem Abschnitt gewünscht, Aufnahme des Sondernutzungsbausteins Badeschiff oder adäquater Alternative
- **Bebauung im Süden:** eine Punktbebauung, deren Standort eine freie Einsehbarkeit der Dreiländerbrücke ermöglicht und deren Höhenentwicklung sich in den Bestand einfügt, Gestaltung eines Quartiersplatzes im Zusammenhang mit der Bebauung und in Abhängigkeit zur Erweiterung des Rhein-Centers
- **Bebauung im Norden:** Einstieg in die nördliche Flächenentwicklung über temporäre Nutzungen (ggf. Einbindung von Kulturschaffenden am Standort > Kesselhaus), Klärung der Verkehrsführung Colmarer Straße und Definition von möglichen Baufeldern, grundsätzlich Bebauung in kompakter Form mit der Nutzungsmischung Kultur, Dienstleistung, Wohnen anzustreben
- **Reminiszenz:** Erhalt und Inwertsetzung identitätsstiftender Elemente, wie z.B. der Krananlage