



Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Rahmen des 2. Workshops „Weil am Rhein macht mobil...und schön!“ am 08.08.2013

Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 1 - Weiterführung Nordwestumfahrung Haltingen

Die Diskussion in der Arbeitsgruppe knüpft an die Gesprächsinhalte vom 11.07.2013 an. Zwischenzeitlich haben stattgefunden:

- Ortsbegehung unter Leitung von Herrn Effert mit ca. 10 Personen vom 23.07.2013
- Aufbereitung der Begehungsergebnisse in Karte und Fotos durch das Büro Fichtner (Herr Wieland)

Als Intro berichtet Herr Effert von der Ortsbegehung vom 23.07.2013, die ausgehend vom zukünftigen Kreisverkehr „Rumänenfriedhof“ die Variante „Junkerfeld und Modifikation“ abgegangen ist. Hieraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- Variante läuft komplett parallel zur BAB 5,
- die Lustgartenstraße ist für diese Variante in Folge gewerblichem Verkehr nicht zu verwenden,
- in überwiegenden Teilen verläuft die Variante außerhalb eines Korridors von 40 Metern Abstand zur BAB 5,
- in Annäherung an die Rebgartenbrücke wird dieser Abstand der Trasse unterschritten,
- die Trasse hat eine Breite von ca. 11,0 Meter,
- die Trasse unterfährt die sogenannte Hafenbahn,
- die Trasse bindet an der Rebgartenbrücke auf die B 532 an,
- diese Anbindung ist in Form eines Lichtsignal gesteuerten Kreisverkehrs auszubilden.

Der vorgenannte erste Abschnitt der neuen Nordwestumfahrung Haltingen wird **plantechnisch als Variante 1.5 – 1. Abschnitt** bezeichnet.

Der 2. Abschnitt der vorgenannten Trassierung verläuft ausgehend vom zukünftigen Kreisverkehr mit der B 532 zwischen zwei Naturschutzgebieten auf einer ehemaligen Bahntrasse (Gleisdamm) und nähert sich der sogenannten Güterstraße. Von hier aus verläuft die Trasse gleisparallel bis zur Friedensbrücke und von dort bis zum sogenannten Stuhlkreisel. Die ost-westliche Anbindung müsste dann durch einen neuen Durchstich als Ersatz für die Friedensbrücke oder über die Friedensbrücke erfolgen.

Die Fortführung dieser Variante 1.5 – 2. Abschnitt nach Süden über die „Hardstraße“ ist zu verwerfen, wegen Anbindungsproblemen auf Schweizer Seite infolge Ausbau des dortigen Hafenbeckens 3.

Aus Sicht der Teilnehmer ist vorzugsweise die Umsetzung des 1. Abschnitts der Variante 1.5 weiter zu diskutieren. Mit der Variante werden folgende Vorteile verbunden:

- Flächensparnis
- Bündelung von Schallquellen (BAB 5 und neue Umfahrungsstraße)
- Inanspruchnahme lediglich eines bebauten Grundstücks (Abriss erforderlich)
- geringer Ausgleichsflächenbedarf

Als zu lösende Aspekte sind zukünftig zu berücksichtigen:

- Unterschreitung des Mindestabstandes von 40 Metern zur BAB 5 in Teilen der Variante 1.5
- Unterführung Hafenbahn und Umsetzung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (Vollkostenübernahme)
- Unterführung Rebgartenbrücke (kostenaufwändig)
- Anbindung an B532 in Form eines Lichtsignal gesteuerten Kreisverkehrs (Kostenaufwand)

Diskussion in der Arbeitsgruppe und weitergehende Ergebnisse

Seitens des Verkehrsplaners werden die von der Arbeitsgruppe im Rahmen der Ortbegehung identifizierten Trassenabschnitte im Einzelnen kommentiert sowie mit Fotos und Skizzen bebildert. Insbesondere der **1. Abschnitt in Verbindung der B 3 (Nordeingang Haltingen) bis zur B 532 wird verkehrstechnisch als leistungsfähig** eingeschätzt. Genauere Angaben sind im Wege der **Auswertung der Verkehrsbefragung** noch ausstehend.

Seitens der Teilnehmer wird alternativ auch nochmals die Variante 3 – d.h. unmittelbare Anbindung vom Rumänenfriedhof auf die BAB 5 unter Herstellung einer neuen Autobahnauffahrt im Wege sogenannter holländischer Rampen ins Gespräch gebracht. Diese Variante ist dann zielführend, soweit es gelingt:

- Änderung des Grenzregimes für Transitabfertigung für LKWs und Aufhebung des Staus (sogenanntes Transito-Verfahren)
- Modifikation oder Akzeptanz weitergehender Art zum Nachtfahrverbot für LKWs
- Akzeptanz des örtlichen Verkehrs, das BAB 5 im Sinne einer „Stadtautobahn“ Verkehrsfunktionen übernehmen kann

Seitens der Teilnehmer, sowohl aus Haltingen wie auch aus Märkt, werden die Vorteile der Variante 1.5 – 1. Abschnitt und deren autonome Gestaltung durch die Stadt Weil am Rhein im Wege eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans bzw. einer Planfeststellung herausgearbeitet. Hinsichtlich der Alternative der Variante 3 wird angeführt, dass hier eine (zu große) Abhängigkeit von der Änderung des Transitregimes und einer Zulassung einer weitergehenden Autobahnauffahrt durch die Autobahnverwaltung bestehen könnte.

Empfehlungen an Verwaltung und politische Gremien

Die Arbeitsgruppe stellt nach zwei Arbeitssitzungen vom 11.07.2013 (45 Minuten Arbeitszeit mit ca. 40 Teilnehmern) und vom 08.08.2013 (90 Arbeitszeit mit 22 Teilnehmern) zunächst fest, dass **eine weitergehende Vertiefung der Arbeitsergebnisse vom Vorliegen nachfolgender Informationen** abhängig ist:

- Auswertung der Verkehrsbefragung von Verkehrsteilnehmern seitens Büro Fichtner
- Ermittlung der Eigentumsverhältnisse zu Parzellen für Umsetzung der Variante 1.5 – 1. Abschnitt

Auf dieser Grundlage wird seitens der Arbeitsgruppe an Stadtverwaltung und Gremien empfohlen, **beide Varianten planerisch vorzubereiten** und hinsichtlich des Einsatzes von:

- Rechtsinstrumenten (BPlan, Planfeststellung, Plangenehmigung, usw.) bzw.
- freihändiger Erwerb von Parzellen
- Flächentausch, usw.

zu prüfen.



08/08/2013

Weil am Rhein macht mobil...und schön!



AG | Weiterführung NWU Haltingen - die Variante 1a Ergebnisse der Diskussion

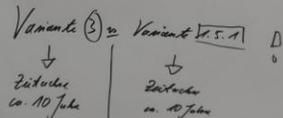
→ Debatte + Optimierung (Vor- / Nachteilsbetrachtung)

→ Variante 1a 1. Abschnitt B3-Nord - B532
2. Abschnitt B532 - Freilandstraße

→ Breite: 40mtr Abstand / Geländebau
Vorteile "Halt" / "Haltingen"

→ ZEITACHSE ... BIS 2017 NUTZEN! → PLANFESTLEGUNG
D-PLAN

→ ERMITTLUNG FLÄCHENKONTAKT (STADT!)



- ZOLLREGIME
- NACHTFAHRVERBOT
- FLÄCHENART
- KEINERLEI FAHREN VOR ORT

DURCHSTICH / FRIEDENSBRÜCKE
KONSEQUENT MIT DENKEN

D PROGNOSEN → VERKEHRSENTLASTUNG
• TEILVARIANTEN!



Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 2 – Entwicklung Zentrum/ Hauptstraße

Zu Beginn der Arbeitsgruppensitzung erfolgte ein thematischer Input durch Herrn Florian Krentel, Fichtner Water + Transportation. Basierend auf den Ergebnissen des 1. Workshops wurde ein **Vergleich von Citybus- und Tramsystemen** in Innenstädten aufbereitet. Eine Gegenüberstellung beider Modelle erlaubt folgende Aussagen:

- Die Einsatzparameter zur Beurteilung, inwieweit ein Bus- oder Tramsystem tragfähig sind (z.B. Stadtgröße, Fahrgäste), erlauben **zunächst kein klares Votum pro oder contra Tram**
- Genauer zu berücksichtigen sind jedoch die **Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens durch eine Tram, der Anschluss Basel sowie die Destination Vitra**
- Abschließende Aussagen sind erst nach einer genaueren Untersuchung (standardisierte Bewertung inkl. Potentialabschätzung) möglich

Aus fachlicher Sicht ist unter der Prämisse, dass die Tram im Einsatzbereich betrieben werden kann, zunächst festzuhalten, dass diese **rentierlicher als ein Citybus** betrieben werden könnte, dies insbesondere vor dem Hintergrund der Forderung einer hohen Taktfrequenz, die ungleich höhere Personalkosten nach sich ziehen würde. Für eine abschließende Aussage müssen jedoch – wie oben dargestellt – zunächst genauere Analysen folgen.

(Präsentation siehe Anlage 2)

Die darauffolgende Diskussion hat aufgezeigt, dass im Bereich Mobilität/Verkehr von Seiten der Bürger noch viel Gesprächsbedarf bestand. Zum einen bezogen auf den Citybus, der nach Ansicht einiger Teilnehmer der AG durchaus weiter zu verfolgen sei (Ideen wurden hierzu bereits ausgearbeitet und weitergegeben), da insbesondere beim Tram-Ausbau von sehr hohen Kosten auszugehen wäre. Zum anderen war ein **wesentlicher Konsens**, dass über **Gestaltungsoptionen im Zentrum** (das generell genauer zu definieren sei) erst dann abschließend gesprochen werden kann, wenn die Verkehrssituation klar sei. Die Varianten reichen hierbei von **verkehrsberuhigtem Bereich, über Einrichtungsverkehr bis hin zu einer Fußgängerzone**. Bei letzterem Modell sind jedoch die Verkehrsverlagerungseffekte im Sinne einer Verkehrsbelastung benachbarter Wohnquartiere auszuschließen.

Im Folgenden werden die diskutierten Themen geclustert, um einen Einblick in die wesentlichen Diskussionsstränge zu geben.

Großräumige Verkehrslösung

Für die Diskussionsteilnehmer ist es **von großer Bedeutung, vor Festlegung einer „neuen“ Verkehrsführung für die Hauptstraße**, genauen **Einblick in die alternativen Verkehrsrouten** abseits des Zentrums zu erhalten, um sicher gehen zu können, dass hier die **Belastungen für angrenzende Quartiere auszuschließen** sind. Die bereits zu Beginn des 1. Workshops dargestellten Maßnahmen zur „Widerstandserhöhung“ für den Verkehrsdurchfluss in den Quartiersstraßen sind auf Basis des Verkehrsmodells demnach genauer darzulegen. Auch für **Altweil wird Handlungsbedarf** in Bezug auf Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gesehen, die vor Öffnung der zollfreien Straße zum Tragen kommen sollten. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs sind konkrete Aussagen erst möglich, wenn für die Hauptstraße eine neue Verkehrslösung gefunden ist. Aus Sicht des Teilnehmerkreises reichen hier die Anregungen

von einer alternativen Aufstellung der Stellplätze bis über die dezentrale Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Hauptstraße – relevanter Zentrumsbereich

Hinsichtlich des „zentrumsrelevanten“ Bereichs der Hauptstraße werden insb. folgende Varianten diskutiert:

- Hangkante bis Sparkasse (nur von wenigen Teilnehmern favorisiert)
- Hangkante bis Berliner Platz (von mehreren Teilnehmern favorisiert)
- Hangkante bis Läublinpark (von mehreren Teilnehmern favorisiert)

Demnach lässt sich festhalten, **dass eine „kurze“ Variante der Hauptstraße** als Zentrumsbereich nicht die mehrheitliche Zustimmung der AG-Teilnehmer findet.

Zudem wird in Frage gestellt, inwieweit die Boulevardbreite der Hauptstraße im jetzigen Zustand den Ansprüchen an eine moderne Einkaufsstraße gerecht wird, dies insbesondere auch vor dem Hintergrund der Stadtgröße von Weil am Rhein. Hier ist im Sinne der Neugestaltung des Straßenraums über seine Proportionen für Fußgänger, ggf. Autofahrer und Radfahrer neu nachzudenken.

Gestaltung des öffentlichen Raums

Trotz des eher zurückhaltenden Diskussionsverlaufs in Bezug auf Gestaltungsoptionen lassen sich folgende Aspekte festhalten:

- Die Ausgestaltung von Oberflächen sollte niveaugleich erfolgen, dies erlaubt u.a. eine Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer.
- Eine Sequenz kleiner Platzfolgen soll Fußgängern ein Verweilen in regelmäßigen Abständen in der Hauptstraße ermöglichen.
- Eine Überdachung in Teilbereichen wird von der AG als eine Möglichkeit zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung der Hauptstraße angesehen.
- Gestaltelemente wie z.B. Wasser sollen so angelegt werden, dass insbesondere für Kinder eine Interaktion möglich ist.
- Integration zeitgemäßer Fahrradabstellmöglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs im Zentrum

Einzelhandel als wesentlicher Frequenzbringer für das Zentrum

Die AG konstatiert, dass die Funktionsfähigkeit des Weiler Zentrums maßgeblich von der Attraktivität des vorhandenen Einzelhandels geprägt wird, hier werden folgende Handlungsbedarfe zusammengefasst:

- Zeitgemäße Gestaltung der Ladengeschäfte als eine wichtige Aufgabe
 - Einzelhandelsbesatz bzw. Sortimentsergänzungen zu prüfen
 - Kaufring mit vorhandenem Sortiment wird als wichtig für die City angesehen
- 

Weil am Rhein macht mobil...und schön!



AG | Entwicklung Zentrum/Hauptstraße

Was bedeutet gute Gestaltung im öffentlichen Raum?

Stadtmöblierung?



Wasser? Grün?



Gute Gestaltung heißt...

- BERLINER PLATZ - SPEAKERS' CORNER
- SITZBELEGENHEIT
- ÜBERDACHUNG - ARCADEN
- BSP: HUNINGEN | PLATZGESTALTUNG BASEL
- WASSERSPIELE / FONTÄNE
- KLEINE PLATZSITUATIONEN FÜR FUSSGÄNGER
- EBENER BODENBELAG - D AUCH WS. SAUBERKEIT
- PAVILLONS
- HOT SPOTS

Weil am Rhein macht mobil...und schön!



AG | Entwicklung Zentrum/Hauptstraße + **ACTWEIL NICHT VERGESSEN!** Die Ansprüche und Beiträge an die Gestaltung des Zentrums...

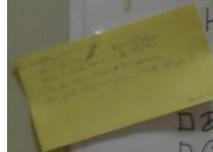
...aus Sicht des Passanten

- GUTE GESTALTUNG D. HAUPTSTRASSE
- MEHR RAUM FÜR CAFÉS, ETC
- AUTOVERKEHR UMLENKEN → WOHIN? RUMHENDER VERKEHR! EINGANGSTR. 120ER ZONE!
- GESTALTQUALITÄT ABHÄNGIG VON VERKEHRSITUATION
- " " " " VOM EINZELHÄNDLERSBESATZ
- EINSCHLIESSUNG BERLINER PLATZ BZW. GEBÜDLENPARK
- ÖPNV: WENIGE UMSTIEGE
- KAUFRING WICHTIG

→ VOR ÖFFNUNG ZOLLFREIE!

...aus Sicht des Einzelhändlers

- HAUPTSTRASSE IN BOULEVARDBREITE ... SINNVOLL?
- " - RADWEG?
- " - FARRADSTÄNDER? → MODERNE
- BEBENTRAGTE STELLPLATZE + LGA
- GESTALTUNG D. LADENGESCHÄFTE
- VERKEHRSLÖSUNG FÜR ACTWEIL → LSA! STRASSENQUEERSCHNITT
- CITYBUSSE! → TARIFSYSTEM GESTAFFELT!



...aus Sicht der Stadt

- FUSSGÄNGER ÜBER SCHLAUFENKREISEL
- VERKNÜPFUNG BASEL + WEIL ÜBER TRATT 8
- SCHRÄGABSTELLUNG STELLPLATZE

Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 3 - Entwicklung Hangkante

Zu Anfang der Diskussion wird die Bebauung der Hangkante mit einem Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum skeptisch hinterfragt. Es werden Gefahren für den vorhandenen Einzelhandel in der Hauptstraße gesehen. Bei der Verbindung dieser beiden Einkaufsstätten wird die vorhandene, dazwischen liegende Bebauung als klare Barriere begriffen. Vor allem auch das Kaufring-Gebäude stellt mit seiner nicht mehr zeitgemäßen (Fassaden-) Gestaltung ein klares Hindernis zwischen Hangkante und Hauptstraße dar, welches Kunden des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums Hangkante von einem Besuch der Innenstadt abhalten könnte. In Bezug auf die Hangkante wurde aber auch deutlich, dass hier die **Initiative des Eigentümers/ Mieters gefragt ist** und eine Veränderung der Situation nur aus deren Initiative hin erfolgen kann. Von den Bürgern erfolgte eine **klare Forderung zur Einbeziehung der betroffenen Personen** in diese Diskussion. Allerdings wurde - auch vor dem Hintergrund der Kommunikation der Kaufring-Akteure im Vorfeld des zurückliegenden Bürgerentscheids - angezweifelt, ob dies möglich ist bzw. ob dies zu einem Handeln führen würde.

Im Gespräch über die **voraussichtlichen Nutzungen** in der zukünftigen Hangkanten-Bebauung wird angenommen, dass diese im Bereich des Einzelhandels vorwiegend aus bekannten, größeren Filialisten besteht. **Diese stellen nach der Bürgermeinung eine Gefährdung für die bestehende Handelsstruktur dar.** Neben den größeren Konkurrenzeffekten wird damit und durch die ggf. folgenden Schließungen alteingesessener Facheinzelhändler, aber auch eine sog. Banalisierung des Angebots befürchtet, wodurch der Weiler Einzelhandel seinen individuellen Charme verliere. Es wurde geschlussfolgert, dass der Handel sich bereits vor der Bebauung der Hangkante positionieren muss und als Gegenpol zu den Filialisten eigenständige, individuelle Angebote vorhalten sollte, welche Kunden zum Besuch der Hauptstraße animieren. Es wurde allerdings auch deutlich, dass der **Einzelhandel in Weil zur Zeit Lücken im Angebot** aufweist, wodurch die Kunden verstärkt auf benachbarte Zentren (v.a. Lörrach) ausweichen. Es besteht Einigkeit darüber, dass diese **Kaufkraft in die Stadt zurückgeholt** werden soll.

Als potenzielle Nutzungen in einem Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum sind folglich gerade solche Angebote gewünscht, die bisher in der Weiler Innenstadt fehlen. Zusätzlich zu den Handelsnutzungen sollen weitere **ergänzende Nutzungen zum Beispiel soziale oder kulturelle Einrichtungen** angeboten werden. Besonders der Vorschlag eines „Bürgersaals“ fand allgemeinen Anklang. Auch Angebote für junge Leute fehlten, weshalb viele ihre in Freizeit benachbarten Zentren verbringen. Indes wurde der Bedarf an Lebensmittelgeschäften als weitgehend gedeckt angesehen. Weitere Einzelhandelsnutzungen sollten auch unter Berücksichtigung der bestehenden kleineren Versorgungseinheiten in den kleineren Quartierszentren unterbleiben.

Die **Gestaltung und Anbindung des Centers soll offen in Richtung Hauptstraße** erfolgen. Zur Ausformung des davor liegenden Platzbereichs wurde eine ebenerdige Lösung vorgeschlagen, sodass eine niveaugleiche Verbindung entsteht. Alternativ dazu wurde auch eine Brückenlösung zur Querung der Straße vorgeschlagen. So könnten auch Behinderungen im Verkehrsfluss vermieden werden. Die **Größe des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums** wurde mehrmals hinterfragt. So wurde unter anderem eine kleinere Lösung vorgeschlagen zu der komplementär am Sparkassenplatz eine weitere Bebauung erfolgen sollte um dem sog. „Knochenprinzip“ Rechnung zu tragen.

Im Zuge der Diskussion zur Hangkanten-Bebauung wurden auch die **Baustrukturen entlang der Hauptstraße hinterfragt**. Thema war unter anderem die unter Denkmalschutz stehende Bebauung. Jedoch stellt auch dies ein Thema dar, welches vom **Handeln der Eigentümer** abhängt und nur bedingt von der Stadt beeinflusst werden kann. Gleiches gilt für Überlegungen zu Geschäftswechselln, -verlagerungen oder –zusammenlegungen. Auch die Überbauung der Hauptstraße mit Arkaden kann als eher Visionär angesehen werden.

Letztlich wurde klargestellt, dass eine Diskussion über die Hangkante allein nicht zielführend ist. Vielmehr muss **eine gesamtheitliche Betrachtung der Innenstadt** erfolgen und im Zuge einer **Gesamtkonzeption entwickelt** werden. Dieses Kredo spiegelt auch den Diskussionsverlauf wider, bei der nicht nur die Bebauung der Hangkante zur Sprache kam, sondern auch verkehrliche Aspekte (Parken, Fußgängerzone, Tram), als auch Gestaltungs- und Nutzungsaspekte in der Hauptstraße beleuchtet wurden. Zum Abschluss wurden die unterschiedlichen Elemente der Innenstadtentwicklung gesammelt und auf einem Zeitstrahl dargelegt, welche Maßnahmen wann umzusetzen sind.

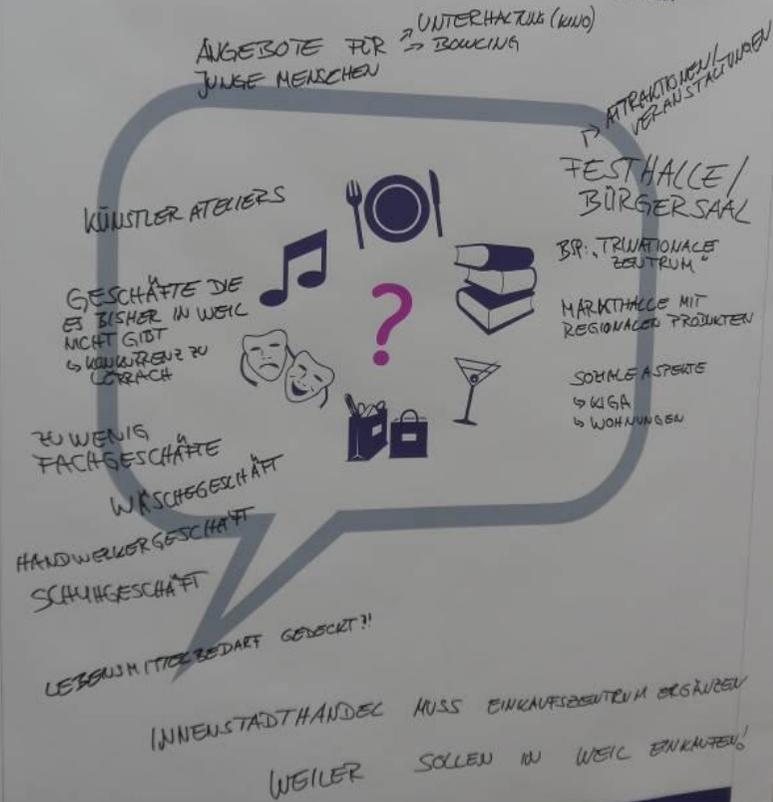


Weil am Rhein macht mobil...und schön!



AG | Entwicklung Hangkante

Welche Nutzungen ergänzen die Hauptstraße sinnvoll?



Weil am Rhein macht mobil...und schön!



AG | Entwicklung Hangkante

Wie kann die städtebauliche und verkehrliche Anbindung an die Hauptstraße aussehen?

