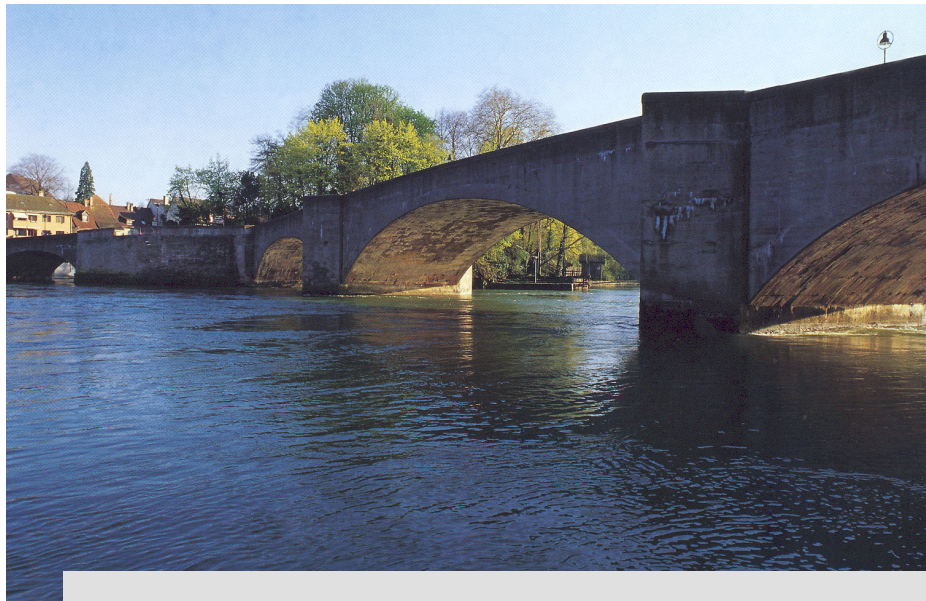




Trinationale Agglomeration Basel - TAB
Agglomération Trinationale de Bâle - ATB
ENTWICKLUNGSPROJEKTE TAB-OST



Trinationale Agglomeration Basel - TAB
Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH

Team Metron / Planungsgruppe Süd West
Schlussbericht
18. November 2005

Leitungsgremium TAB Ost

Hans-Georg Bächthold
Christian Brodmann
Jean-Michel Damm
Dr. Frederic Duvinage
Urs Felber
Susanne Fischer
Gottfried Hage
Hans Krusche
Ekkehart Lindner
Eberhard Niethammer
Franz Ressnig

Amt für Raumplanung, Kanton Basel Land
Kreisplaner Kanton Aargau
Regionalverband Hochrhein Bodensee
Generalkoordinator Planungsbüro TAB
Stadtammann Rheinfelden CH
Kanton Basel Land
Hage+ Hoppenstedt Partner, Projektleitung
Stadtverwaltung Rheinfelden D
Stadtverwaltung Rheinfelden D
OB Rheinfelden Baden
Stadtverwaltung Rheinfelden CH

Berater:

Werner Siegrist
Stefan Stieglat

Berater Stadt Rheinfelden CH
Wirtschaftsförderer Stadtverwaltung Rheinfelden D

Bearbeitung

Metron AG

Beat Suter
Peter Wolf
Rupert Wimmer
Brigitte Nyffenegger

Dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
Dipl. Ing. Landschaftsplaner, SRL
Dipl. Ing. Verkehrsplaner TU
Dipl. Ing. Landschaftsarchitektin FH/BSLA/SIA

Planungsgruppe Süd-West

Hans-Rudolf Güdemann
DWB SRL
Peter Heinrich Egi

Dipl. Ing. Ing. Freier Architekt und Stadtplaner BDA
Dipl. Ing. Stadtplaner

Kontaktadresse:

Metron AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg

T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	5
Résumé	7
2 Aufgabenstellung und Vorgehen	9
2.1 Aufgabenstellung Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH	9
2.2 Vorgehen und Arbeitsweise	9
3 Die beiden Rheinfelden als Teil der trationalen Agglomeration Basel	11
3.1 Städte und Landschaft am Rhein	11
3.2 Dynamik der Agglomeration Basel	11
3.3 Die Rolle der beiden Rheinfelden in der Agglomeration	12
4 Gemeinsame Stadtentwicklung	14
4.1 Identitäten, Chancen und Konflikte	14
4.2 Ziele der Stadtentwicklung	14
4.3 Angebote für den gemeinsamen Stadtentwicklungs-Dialog	15
4.4 Konzeptansätze für gemeinsame Stadtentwicklungsaufgaben	15
4.4.1 Die neue Funktion der Brücke	16
4.4.2 Die Umnutzung der Brückenköpfe	16
4.4.3 Das gemeinsame Verkehrskonzept	17
4.4.4 Der Rhein als gemeinsame Mitte	19
4.4.5 Transformation Kraftwerk	19
4.4.6 Grün-Freizeit-Erholung der beiden Rheinfelden	21
5 Vertiefung 1: Zentrumsentwicklung	23
5.1 Ausgangssituation und Potentiale	23
5.2 Handlungsfelder	24
5.3 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Rheinfelden CH	25

5.3.1 Ziele	25
5.3.2 Städtebauliches Konzept	25
5.3.3 Verkehrskonzept	26
5.3.4 Weiteres Vorgehen	27
5.4 Entwicklungsschwerpunkt Bahnareal	
Rheinfelden D	28
5.4.1 Ausgangssituation	28
5.4.2 Ziele	29
5.4.3 Städtebauliches Konzept	29
5.4.4 Weiteres Vorgehen	31
6 Vertiefung 2: Gewerbeentwicklung in der Landschaft – Die Rheingärten	32
6.1 Ausgangssituation	32
6.2 Stadt und Landschaft / Prinzip Rheingärten	33
6.3 Verkehrliche Erschliessung	35
6.4 Freiraumkonzept	35
6.4.1 Landschaftliche Einbettung und Elemente	35
6.4.2 Ordnungsprinzipien auf der Parzelle	36
6.4.3 Ökologische Ausgleichsmaßnahmen	36
6.5 Weiteres Vorgehen	37
6.5.1 Abstimmung des Konzeptes	37
6.5.2 Abstimmung des Konzeptes	37
6.5.3 Planungsrechtliche Sicherung	37
6.5.4 Sicherung durch Grunderwerb	37
6.5.5 Sicherung der Inhalte des Rahmenplanes im Bebauungsplan	38
6.5.6 Marketing	38
6.5.7 Bauabschnitte	39
7 Weiteres Vorgehen – Maßnahmenkatalog	40
7.1 Aufbau Dialog Stadtentwicklung	40
7.2 Maßnahmenkatalog	41

1 Zusammenfassung

Aufgabe und Ziele

Das Schlüsselprojekt P9 „Entwicklung beider Rheinfelden“ der Entwicklungskonzeption der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) im Rahmen des INTERREG III-Programms hat gemäss dem Projektbeschrieb die Attraktivitätssteigerung des „Entwicklungspols Rheinfelden“ zum Ziel. Die beiden Rheinfelden sollen sich gleichberechtigt an die Entwicklungsräume Basel, Saint-Louis/Hunigue und Weil am Rhein/Lörrach anbinden und diese komplettieren. Mit der geplanten Schließung der Stadtbrücke im Zuge des Baus des Autobahnzubringers N3 – A98 besteht die Chance und Verpflichtung, die neue Rolle der Stadtbrücke, die Zentrenentwicklung und die gemeinsamen Stadtentwicklungsziele abzustimmen und daraus grenzüberschreitende Projekte zu entwickeln.

Dabei steht die Auslotung der Synergien und Entwicklung gemeinsamer Vorstellungen und Ziele über die grenzüberschreitende Entwicklung der beiden Städte im Vordergrund.

Vorgehen

Der vorliegende Bericht gibt die mit dem Leitungsgremium abgestimmten Aufgabenfelder und Inhalte des Bearbeitungszeitraumes der Jahre 2004 / 2005 wieder und macht Vorschläge für das künftige Vorgehen. Es werden verschiedene Bereiche einer möglichen gemeinsamen Stadtentwicklung thematisiert, die Chancen für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit bieten. Demnach behandelt das erarbeitete Stadtentwicklungskonzept beider Rheinfelden nicht das gesamte Spektrum eines Stadtentwicklungskonzeptes, sondern betrachtet vertiefend schwerpunktmäßig Ausschnitte.

Während der 2jährigen Bearbeitung wurden auch aktuelle Fragestellungen aufgenommen und Schwerpunkte neu gesetzt.

Nach Absprache mit dem Leitungsgremium sind die Themen Zentrenentwicklung und deren Vernetzung über die Rheinbrücke (Kapitel 5) sowie die Gewerbeflächenentwicklung im Bereich der neuen Autobahnspange (Kapitel 6) entsprechend vertieft worden.

Inhalte

Bei allen angesprochenen Themen der Stadtentwicklung handelt es sich um planerische Vorschläge, die dem Ziel der gemeinsamen, positiven Entwicklung und der gemeinsamen Identität dienen. Sie sind als Angebote für einen **gemeinsamen Stadtentwicklungsdialog** zu verstehen. Dieser Intension folgend wurden die bebilderten Ergebnispräsentationen zu einem separaten Stadtlesebuch zusammengestellt. Die ersten Projekte wurden mit dem gemeinsamen AGENDA-Prozess bereits durchgeführt, neue Maßnahmen sind lanciert und die Zusammenarbeit soll in Zukunft weiter intensiviert werden.

Wesentliche konzeptionelle Aussagen dieses Berichts betreffen folgende Themenbereiche:

- **Dialog führen** und gemeinsame grenzüberschreitende Projekte erarbeiten: Abstimmen der Entwicklungsziele;
- **Verbindungen ausbauen**: Alte und neue Brücken und gemeinsame Verkehrssysteme;
- **Synergien nutzen**: unterschiedliche Profile der Zentrumsentwicklung aufgrund städtebaulicher Ausgangslage und unterschiedlichem Preisniveau beiderseits des Rheins;
- **Identitäten bewahren und entwickeln**: Aufgabe der Stadtbrücke; Zentrumsverbindung; Annäherung Rheinfelden D an den Rhein und damit an die historische Altstadt. Potentiale am Bahnhof; Zentrumserweiterung Rheinfelden CH aufgrund geänderter Verkehrsregime;
- **Chancen nutzen und Entwicklungen abstimmen**: Gewerbeflächenentwicklung an der Autobahnspange.

Rheinfelden / Rottenburg / Brugg / Lörrach, im November 2005

Résumé

Tâches et objectifs

Le projet clé P9 «Développement des deux Rheinfelden», faisant partie de la conception de développement de la l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) dans le cadre du programme INTERREG III, a, selon la description du projet, l'objectif d'une augmentation de l'attractivité du «pôle de développement de Rheinfelden». Les deux Rheinfelden doivent être reliés à pied d'égalité aux espaces de développement de Bâle, Saint-Louis/Hunig et Weil am Rhein/Lörrach et les compléter. Avec la planification de fermeture du pont urbain dans le cadre de la construction du périphérique autoroutier N3 – A98, il y a une chance et une obligation de coordonner le nouveau rôle du pont urbain, le développement des centres et les objectifs de développement communs et, au-delà, de développer des projets transfrontaliers.

Dans ce cadre, l'identification de synergies et le développement de représentations et d'objectifs communs sur le développement transfrontalier des deux villes sont au premier plan.

Démarche

Le présent rapport présente les champs d'activités et les contenus des périodes d'étude des années 2004 / 2005, décidés d'un commun accord avec le comité de direction, et émet des propositions pour la future démarche. Plusieurs domaines concernant un développement urbain commun possible et offrant des chances pour une coopération transfrontalière sont thématiques. Par conséquent, les concepts de développement urbain élaborés pour les deux Rheinfelden ne traitent pas tout l'éventail d'un concept de développement urbain mais considèrent de manière approfondie les aspects importants.

Au cours des deux années d'étude, les questions actuelles ont été prises en compte et des nouvelles priorités ont été déterminées.

Après discussion avec le comité de direction, les thèmes du développement des centres et leur relation au-delà du pont sur le Rhin (chapitre 5) ainsi que le développement des surfaces artisanales et industrielles dans la zone de la nouvelle bretelle autoroutière (chapitre 6) ont été approfondis.

Contenus

Pour tous les thèmes de développement urbain considérés, il s'agit de propositions de planification qui poursuivent l'objectif d'un développement commun et positif et d'une identité commune. Il faut les comprendre comme des possibilités pour un **dialogue pour un développement urbain commun**. Suivant cette intention, les présentations illustrées des résultats ont été mises ensemble en un ouvrage séparé de lecture de la ville. Les premiers projets ont déjà été réalisés lors du projet commun AGENDA, de nouvelles mesures sont lancées et la coopération devra encore s'intensifier à l'avenir.

Les informations conceptionnels et essentielles de ce rapport concernent les thèmes suivants :

- **Mener le dialogue** et élaborer des projets transfrontaliers de manière commune : coordonner les objectifs de développement ;
- **Développer les liaisons** : les anciens et les nouveaux ponts ainsi que les systèmes de transport communs ;
- **Utiliser les synergies** : les différents profils de développement des centres sur la base de la situation urbaine de départ et des niveaux de prix différents ;
- **Conserver et développer les identités** : rôle du pont urbain ; liaison des centres, rapprochement de Rheinfelden D vers le Rhin et ainsi vers la vieille ville historique. Potentiels de la gare ; élargissement du centre de Rheinfelden CH sur la base de la modification du régime de trafic ;
- **Utiliser les chances et coordonner les développements** : développement des surfaces artisanales et industrielles près de la bretelle autoroutière.

Rheinfelden / Rottenburg / Brugg / Lörrach, novembre 2005

2 Aufgabenstellung und Vorgehen

2.1 Aufgabenstellung Stadtentwicklung Rheinfelden D-CH

Aufgabenstellung TAB

Seit Ende 1995 arbeiten PolitikerInnen und PlanerInnen gemeinsam an grenzüberschreitenden Entwicklungskonzepten und -projekten für die Trinationale Agglomeration Basel (TAB) im Rahmen des INTERREG III-Programms. Für die Bearbeitung wurden zwei Aktionsräume gebildet: Der Aktionsraum Nord und der Aktionsraum Ost.

Der Osten der Agglomeration ist durch die besondere städtebauliche Situation mit den Verbindungen zum Hochrheintal und durch die angrenzenden Landschaften des Juras und des Dinkelbergs geprägt.

Die Schaffung eines gemeinsamen grenzübergreifenden Siedlungsraumes im Hochrheintal, verbunden mit der Förderung einer flussübergreifenden Identität der Landschaft, ist ein wesentliches Ziel des Raumentwicklungsprogramms Ost. Es gilt, die Kommunikationswege als Voraussetzung für die vielfältig möglichen Kooperationen der einzelnen Gemeinden untereinander zu stärken, um so die Siedlungs-, Infrastruktur- und Freiraumentwicklung zielorientiert aufeinander abzustimmen sowie Synergien zur Schaffung eines gemeinsamen Vorteiles für alle auszuloten.

Das Schlüsselprojekt P9 „Entwicklung beider Rheinfelden“ der Entwicklungskonzeption TAB hat gemäss dem Projektbeschrieb die Attraktivitätssteigerung des „Entwicklungspols Rheinfelden“ zum Ziel. Mit der geplanten Schließung der Stadtbrücke im Zuge des Baus des Autobahnzubringers N3 – A98 besteht die Chance und Verpflichtung, die neue Rolle der Stadtbrücke, die Zentrenentwicklung und die gemeinsamen Stadtentwicklungsziele abzustimmen und daraus grenzüberschreitende Projekte zu entwickeln.

2.2 Vorgehen und Arbeitsweise

In einer ersten Arbeitsphase wurde eine gesamthafte Projektidee, eine Vision für das Gebiet entwickelt und bereits Vorschläge für die weitere, vertiefende Bearbeitung aufgezeigt. Wesentliche inhaltliche und räumliche Schlüsselstellen des Projekts wurden benannt. Diese erste Phase wurde von drei interdisziplinären und international besetzten Bearbeitungsteams im konstruktiven Wettbewerb vom Februar bis Mai 2004 bearbeitet. Die Arbeit wurde durch das Leitungsgremium und Herrn Prof. Sieverts, Bonn und Herrn Wehrlin, Bern begleitet. Nach dieser ersten Phase wurde die Arbeitsgemeinschaft Metron und Planungsgruppe Süd-West ausgewählt, um die weiteren Phasen der Stadtentwicklung zu bearbeiten.

In der zweiten Phase von August 2004 bis Oktober 2005 wurden zwei der sieben Themen für einen gemeinsamen Stadtentwicklungsdialog vertiefend bearbeitet:

1. *Die städtebauliche Unterstützung der Zentrumsentwicklung beiderseits der Rheinbrücke. Die Aufwertung der Bahnhofsituation Rheinfelden D und CH und deren Verknüpfung.*
2. *Entwicklung im Rheingarten: Koexistenz von Gewerbeflächen, landschaftlicher und ökologischer Vernetzung.*

Die Inhalte wurden in vier Workshops mit dem Leitungsgremium abgestimmt. Das grenzüberschreitende Stadtentwicklungskonzept ist interdisziplinär in Zusammenarbeit der Bereiche Stadtplanung, Verkehrsplanung und Landschaftsplanung erarbeitet worden.

3 Die beiden Rheinfelden als Teil der trinationalen Agglomeration Basel

3.1 Städte und Landschaft am Rhein

Die beiden Rheinfelden sind als Stadt am Rhein in der Kette der Rheinstädte zwischen Basel und Waldshut lesbar. Ähnlich gelagert ist diese Doppelstadtstruktur in:

- Gross- und Kleinbasel
- Rheinfelden-Rheinfelden
- Stein-Säckingen
- Laufenburg-Laufenburg
- Waldshut-Koblentz

Die Städte liegen alle direkt am Rhein und sind vom Rhein aus in die Rheinebene gewachsen. Die Stadtgründungen am Rhein unterscheiden sich dabei deutlich von den Dörfern an der Hangkante des Juras und des Schwarzwaldes. Die Rheinebene war ursprünglich eine offene Landschaft, die sich bis zu den beidseitigen Hügellagen Schwarzwald und Jura erstreckte.

Bis zum Bau des Kraftwerkes 1895 existierte praktisch nur die Zähringerstadt Rheinfelden Schweiz. Erste Ansiedlungen in Rheinfelden Baden erfolgten mit dem Bau der Eisenbahnlinie 1856 von Basel nach Säckingen und der Station „bei Rheinfelden“ (noch zu Nollingen gehörend). Erst mit der beginnenden Industrialisierung in der Folge des Kraftwerksbaus begann die Stadt zu wachsen und ist heute zusammen mit den Eingemeindungen von Warmbach und Nollingen auf eine Grösse von 32'400 Einwohnern angewachsen.

Die Geschichte Rheinfeldens Schweiz ist ebenso stark mit dem Rhein verbunden. Die Rheinbrücke sicherte schon seit dem Mittelalter die Beziehungen zur landwirtschaftlichen Ebene um Warmbach und Nollingen. Mit der Salzgewinnung seit 1844 entstand in der Folge das Natursolebad und damit der Grundstein der Kur- und Bäderstadt. Die Brauereien Cardinal und Feldschlösschen machten Rheinfelden zur größten Brauereistadt der Schweiz.

3.2 Dynamik der Agglomeration Basel

Die ehemals offene Landschaft der Rheinebene wurde im Zuge der Entwicklung immer mehr in Siedlungsgebiet umgewandelt, so dass heute von Basel kommend auf der Südseite entlang des Rheins bis Kaiseraugst, auf der Nordseite entlang der Hangkante bis Wyhlen ein fast durchgängiges Siedlungsband besteht. Der Siedlungsraum hat sich in der Rheinebene ausgedehnt. Die Siedlungsentwicklung folgt dabei den Verkehrswegen. Die Haupt-Verkehrsbeziehungen laufen parallel zum Fluss und betonen die Ausrichtung auf die Kernstadt der Agglomeration.

Die beiden Rheinfelden sind in der Agglomeration noch als eigenständige Siedlungskerne wahrnehmbar. Das Siedlungsband ist noch nicht geschlossen. Mit der Autobahn N3/A98 wird eine Verkehrserschließung jedoch genau in eine noch bestehende Zäsur gelegt, der die beiden Rheinfelden räumlich vom sonst durchgehenden Siedlungsband trennt. Dies erhöht den Druck auf die angrenzenden Landschaftsräume insbesondere in der Nähe Ab- und Auffahrten zur Autobahn. Die angrenzenden Gemeinden erwarten eine weitere Nachfrage nach Bauland im Umfeld der Zubringer. Ein Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete mit einem Verlust der räumlichen Eigenständigkeit der beiden Rheinfelden ist vorprogrammiert, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.



Siedlungsraum heute

3.3 Die Rolle der beiden Rheinfelden in der Agglomeration

Die Stadt in der Agglomeration

Rheinfelden ist Teil der Agglomeration Basel Ost und hat vielfältige Beziehungen nach Basel und zur Region Hochrhein. Aufgrund der Größe, dem Potenzial der beiden Städte und der räumlichen Lage besteht die Chance, ein eigenständiges Profil als Regionalzentrum in der Agglomeration zu wahren und zu fördern. Durch die Nutzung von Synergien kann mehr als nur die Summe der beiden Teilstädte erreicht werden. Hierzu ist es erforderlich, dass die beiden Rheinfelden sich als eigenständige Kleinstadt im Wirtschaftsraum Basel – Hochrhein definieren und positionieren. Ein gemeinsames Verständnis und eine gemeinsame Identität soll über grenzüberschreitende Projekte und Initiativen entwickelt und gestärkt werden. Über eine gemeinsame Identität kann die eigenständige Rolle

der Städte innerhalb der Agglomeration Basel und der Region Hochrhein hervorgehoben werden. Insbesondere die Leistungen der beiden Städte in den Bereichen Arbeitskräftepotenzial, Verkehrsbewältigung und Naherholung innerhalb der TAB sind dabei zu würdigen.

.Die Stärken und Potenziale der beiden Rheinfelden liegen in:

- Der landschaftlichen Einbettung zwischen Dinkelberg und Jura mit Wald und Wiesenflächen mit einzigartigen Naherholungsmöglichkeiten;
- Dem eigenen Standbein in den Bereichen Wellness, Kur und Healthcare mit möglichen Synergien zum Pharmacluster Basel;
- Dem Potenzial für Bildung / Forschung und Neue Arbeit ausgehend von der Industriekultur und den Transformationsprozessen in Richtung Ökologie, Wissen, Energie und Recycling;
- Der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und Visionen;
- Im Wettbewerb der unterschiedlichen Steuer- und Wirtschaftssysteme;
- Dem (heute – insbesondere im öffentlichen Verkehr – noch mäßigen) vernetzten Verkehrssystem und den beiden Bahnhofsarealen;
- Einer Ergänzung der unterschiedlichen Einkaufsprofile und Zentrenstrukturen;
- Attraktiven Wohnlagen mit Bezug zum Rhein und zur Landschaft;
- Der Nähe zum Wissen- und Hightec-Markt der Chemie / Pharma und den damit verbundenen Synergien in Richtung Basel und in Richtung Hochrhein (Informationsaustausch z.B. Bio-Valley).
- Den beiden unterschiedlichen Stadtzentren mit ihren räumlichen und historischen Spannungsfeldern;
- Den vorhandenen fußläufigen Verbindungen mit der alten Rheinbrücke, dem Kraftwerksteg und künftig der Autobahnbrücke;

4 Gemeinsame Stadtentwicklung

4.1 Identitäten, Chancen und Konflikte

Die **Potenziale** und das mögliche Profil einer eigenständigen Entwicklung sind bereits unter 3.3 genannt. Konkrete Chancen der gemeinsamen Stadtentwicklung bestehen in folgenden Bereichen:

- Verkehr / Verbindungen, Vernetzung der ÖV-Systeme, neue Verbindungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen;
- Der Rhein als gemeinsame Mitte, Wege zum Rhein und Stadträume am Rhein;
- Umstrukturierung ehemaliger Industrieareale;
- Umstrukturierung des historischen Kraftwerks am Rhein als gemeinsamer Ort der Identifikation;
- Landschaft und Grünräume, grenzüberschreitende Freizeit und Erholungskonzepte.

Gefahren der Entwicklung liegen vor allem in folgenden Bereichen:

- Konkurrenzen bei Gewerbe und Handel (auch innerhalb der beiden Städte), konkurrierende Ausweisung von Bauflächen für gewerbliche Ansiedlungen und Wohnbauflächen unter Ausnutzung der jeweiligen Vorteile im Steuer- und Wirtschaftssystem.
- Zersiedelung der Landschaft und Verlust der landschaftlichen Einbettung, Zusammenwachsen des Siedlungsbandes Basel – Rheinfelden. Verlust der räumlich strukturellen Eigenständigkeit der beiden Rheinfelden in der Agglomeration Basel.
- Verlust an geschichtsträchtigen und identitätsbildenden Objekten und Bauten (Kraftwerk, Kurhotel, Brauereigebäude).

4.2 Ziele der Stadtentwicklung

Die historische Brücke ist das stärkste Symbol für die gemeinsame Stadt.

1. *Die Zusammenarbeit und den gemeinsamen Lebensraum stärken. Den begonnenen Dialog weiterführen.*
2. *Synergien nutzen und ausbauen. Entwicklungen und Planungen aufeinander abstimmen und miteinander koordinieren.*
3. *Unterschiede als Vielfalt der bipolaren Stadt beibehalten und kultivieren. Befruchtenden Wettbewerb der unterschiedlichen Strukturen und Rahmenbedingungen leben, nutzen und fördern.*
4. *Lokale Achse über die Rheinbrücke stärken und als gemeinsame Identität ausbauen. Sperrung der Rheinbrücke für den Mfz-Verkehr als Chance wahrnehmen.*

5. *Bewusstes Einfügen in die Wirtschaftsachse Basel-Hochrhein und die Eigenständigkeit, nicht zuletzt in räumlicher Hinsicht bewahren.*

4.3 Angebote für den gemeinsamen Stadtentwicklungs-Dialog

Für die Stärkung der eigenständigen Regionalstadt erscheint es zunächst wichtig, die Unterschiede und das Gemeinsame der beiden Seiten zu thematisieren. Es gilt, für die derzeit noch weitgehend geteilte Situation am Rhein Synergieeffekte zu lokalisieren. Auf Basis dieser Erkenntnisse werden den beiden Rheinfelden Angebote für einen grenzüberschreitenden Stadtentwicklungsdialog unterbreitet, aus dem dann einzelne Projekte resultieren können. Die Angebote behandeln konkrete planerische Aufgabenstellungen, die für eine gemeinsame Entwicklung von Relevanz sind.

Das durch das Team Metron/Planungsgruppe Süd-West vorgeschlagene Stadtentwicklungskonzept beider Rheinfelden beschäftigt sich mit konkret folgenden acht Themen:

1. *Die Brücke mit ihren Brückenköpfen als Symbol der Verbindung und als Ort der gemeinsamen Rheinfelder Lebensqualität.*
2. *Ein gemeinsames Verkehrskonzept, welches insbesondere die Innenstadtentwicklung positiv unterstützt und attraktive öffentliche Straßenräume schafft.*
3. *Die städtebauliche Unterstützung der Zentrumsentwicklung beiderseits der Rheinbrücke. Die Aufwertung der Bahnhofsituationen Rheinfelden D und CH. Verknüpfung der beiden Bahnhöfe sowie der beiden Zentren (vertiefend behandelt in Kapitel 6).*
4. *Den Rhein als gemeinsame Mitte stärker in die Wahrnehmung rücken (Orte am Wasser, Wege zum Wasser).*
5. *Altes Kraftwerk: Freizeit, Kultur und Neue Arbeit-„Campus“ Rheinfelden.*
6. *Grün-Freizeit-Erholung in der Stadt: die Ausbildung eines grünen Rheinfelder Parkrings.*
7. *Die Eigenständigkeit und die Qualität der Stadt in der Landschaft bewahren und weiterentwickeln: Stadtbegrenzung sowie strukturierte und strukturierende Kulturlandschaft.*
8. *Entwicklung im Rheingarten: Koexistenz von Gewerbeflächen mit landschaftlicher und ökologischer Vernetzung (vertiefend behandelt in Kapitel 7).*

4.4 Konzeptansätze für gemeinsame Stadtentwicklungsaufgaben

Von den in Kapitel 4.3 behandelten Themen werden nachfolgend Konzeptansätze dargestellt. Die Themen Zentrumsentwicklung und gewerbliche Entwicklung am Siedlungsrand sind dagegen in Kapitel 5 und 6 vertiefend behandelt.

4.4.1 Die neue Funktion der Brücke

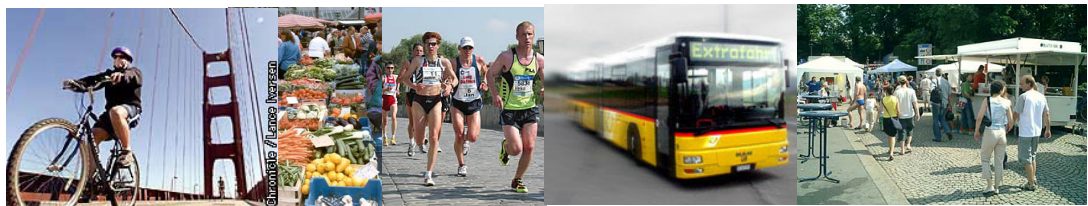
Die Brücke bildet die zentrale Verbindung zwischen den beiden Stadtzentren und wird als solche aktiv bespielt.

Neue Funktionen

Mit der Entlastung der Brücke vom Mfz-Verkehr werden zwei Funktionen an Attraktivität gewinnen:

1. **Die Brücke verbindet** die beiden Stadtzentren für die Bevölkerung der Stadt und ihre Gäste. Funktional liegen die Prioritäten bei den FußgängerInnen, den FahrradfahrerInnen und dem öffentlichen Verkehr. Die Brücke steht für die lokale Identität und gemeinsame Entwicklung.
2. **Die Brücke ist ein Erlebnis**, indem sie den Blick öffnet auf den Rhein und die beiden Städte. Die Brücke ist ein Ort, welcher als landschaftlich geprägte Mitte der beiden Städte gerne aufgesucht werden soll. Die Brücke ist somit Ort und Ausgangspunkt für Begegnung, Freizeit, Landschafts- und Stadterlebnis.

Die Brücke ist heute bereits ein Ereignis. Eine besondere Inszenierung der Brücke ist nicht erforderlich und eher kontraproduktiv. Mit dem neuen Verkehrskonzept besteht jedoch die Möglichkeit Brücke, Burgstell und Brückenköpfe (Zollstationen) **aktiv zu bespielen**.



4.4.2 Die Umnutzung der Brückenköpfe

Mit dem neuen Verkehrsregime und dem möglichen Wegfall der Zollanlagen können die Brückenköpfe neu genutzt werden. Daraus ergeben sich neue Potenziale:

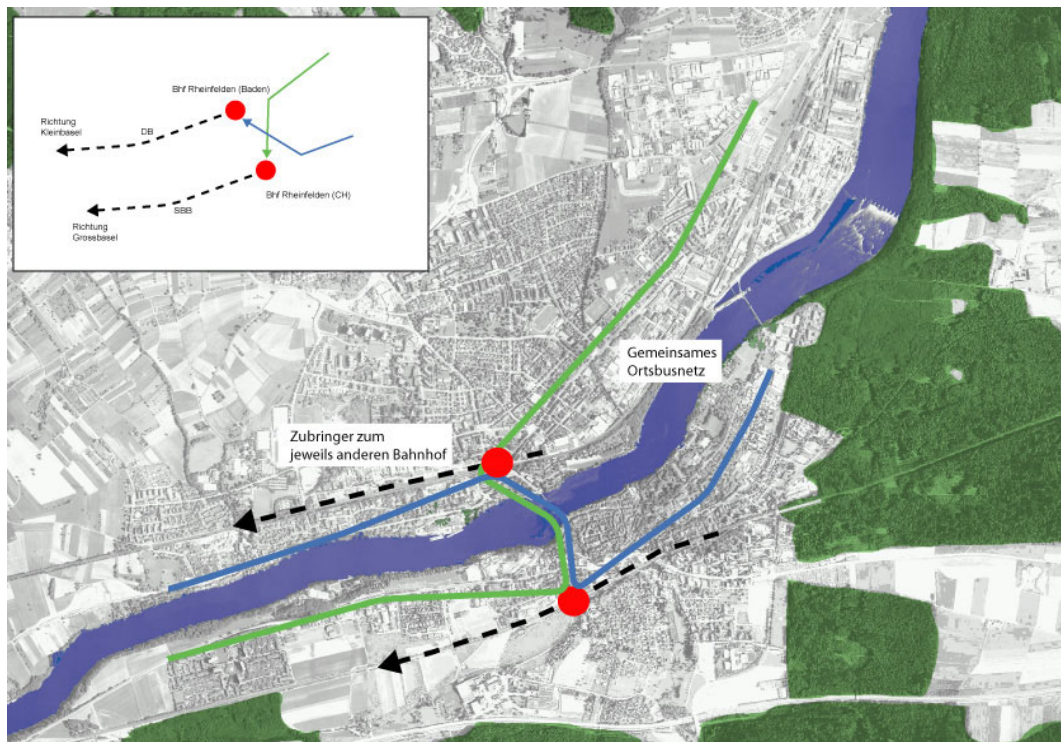
- Umgestaltung Fröschweid als Teil der Altstadt
- Umnutzung beider Zollgebäude, (Neu-)Besetzung der Brückenköpfe z.B. als:
 - Stadtlabor „Rheinfelden²“ (Stadtmarketing, Ateliers, Werkstätten, Agenda 21-Büro, Bar,)
 - Touristeninformation
 - Regionale Wirtschafts- und Bildungsakademie Baden-Württemberg / Deutschschweiz
- Temporäre Bespielung der Brücke mit Festen, Märkten, Kunst, Kultur- und Sportveranstaltungen, sonstige Events etc.
- Intensivere Nutzung der Insel für Freiraumaktivitäten, ggf. mit kleinem Gastrobetrieb im Sommer

4.4.3 Das gemeinsame Verkehrskonzept

Gemeinsames Buskonzept: das grosse X

Über die Brücke und die beiden Bahnhöfe kann ein gemeinsames Buskonzept umgesetzt werden, welches aus der speziellen Lage Rheinfeldens eine eigene Stärke entwickelt.

Die parallelen Bahnlinien in Rheinfelden D und Rheinfelden CH und die beidseitigen Städte werden über die Brücke durch ein X-förmiges Bussystem verbunden und stark vernetzt. Der Busverkehr übernimmt damit eine deutlich stärkere Rolle in der Innenstadt-erschließung sowie der Anbindung des jeweils anderen Bahnhofes. Die bestehenden Potenziale im öffentlichen Verkehr (doppelte Anbindung an Basel) können besser genutzt werden. Rheinfelden übernimmt eine wichtige Torfunktion für die Agglomeration und als Umsteigepunkt, vorausgesetzt die Anschlüsse können synchronisiert werden. Das heißt für Fahrgäste, die auf Schweizer Seite vom Hochrhein / Raum Zürich ankommen und zur Messe / Badischer Bahnhof / Klein-Basel wollen, können bereits in Rheinfelden die Seite wechseln. Gleiches gilt für den ÖPNV auf Deutscher Seite in Richtung Groß-Basel / SBB.



Öv-Konzept: Das grosse X

Grenzüberschreitende Buslinie

Erweiterung der städtischen Busnetze über die Grenze (Vernetzung mit der Bahn) mit folgenden Maßnahmen:

- Möglichst gestreckte Linienführung (Durchbindung Richtung Osten - Kurbezirk)
- Neue Haltestelle „Altstadt“
- Sicherstellung einer möglichst ungehinderten Fahrt (öV-Priorisierung)

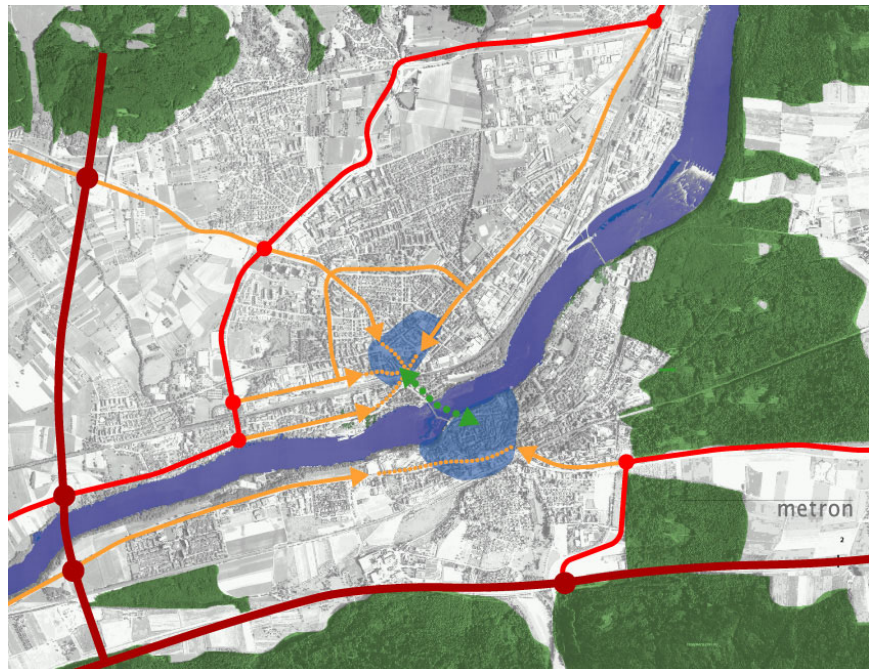
- Ausrichtung auf die S-Bahn bzw. Regionalzug nach Basel
- In der Schweiz: Ausrichtung auf den Fernverkehr, primär nach Zürich

Ringsystem und innerstädtische Stadtachsen

Die Autobahnen und die übergeordneten Hauptstrassen (rot) schaffen ein gutes Stadtringsystem.

Darauf abgestützt werden die innerörtlichen Hauptstrassen auf ihre innerstädtische Funktion ausgerichtet und umgestaltet (orange).

Im Zentrumsbereich werden die ehemaligen Hauptstrassen als attraktive, urban gestaltete Zentrumsbereiche umgestaltet und aufgewertet. Ihre heute zum Teil trennende Wirkung wird aufgehoben. Sie werden zu verbindenden Elementen (Querbeziehungen). Die Querungsmöglichkeit und die Aufenthaltsqualität wird wesentlich verbessert, die Geschwindigkeiten werden reduziert (Flanierzonen) (orange gepunktet).



Verkehrskonzept Miv

Die neue Funktion der innerstädtischen Hauptstrassen

Das Neue Verkehrskonzept mit Wegfall des Durchgangsverkehrs erlaubt die Neuinterpretation und Neugestaltung der Durchgangsstrassen Kaiserstrasse, Habich-Dietschy-Strasse, Rheinbrückstrasse, B34 als integrierte Stadtstrassen, gemeinsamer Lebensraum und Erweiterungen bzw. Ergänzungen der Zentren.

4.4.4 Der Rhein als gemeinsame Mitte

Um den Rhein stärker als gemeinsamen Stadtraum erlebbar zu machen wird vorgeschlagen, als gemeinsame Aufgabe die Orte am Rhein zu entwickeln und gleichzeitig die Wege zum Rhein und über den Rhein zu verbessern.

Orte und Wege am und zum Rhein

Verbindungen (Sprossen und Holmen)

- Die alte Brücke als zentraler Verbindungs- und Erlebnisort;
- Das alte Kraftwerk als Transformationsraum: Verbindung über den Steg erhalten, beiderseits neue Nutzungen ermöglichen. Campus Kraftwerk: Freizeit, Kultur und neue Arbeit am Wasser;
- Neue Fussgängerbrücke bei der St. Gallus Kirche als zusätzliche Verbindung der beiden Rheinfeldern;
- Zusätzliche optionale Verbindungen Sporthafen-Cardinal und Kurpark-Schwarzer Weg (Landesgartenschau);
- Zusätzliche Querverbindungen zum Rhein durch die angrenzenden Quartiere.

Orte

- Beidseitige durchgehende Rheinuferwege, speziell auch im Abschnitt westlich der Rheinbrücke: Cardinalareal, neuer Sporthafen, Badi, Rheingarten;
- Korridore im Industriegebiet (langfristige Strukturierung und Durchlässigkeit);
- Alter Rheinhafen: Verlegung des Güterhafens nach Warmbach, Umnutzung des alten Hafens für Wohnen und Sporthafen.

4.4.5 Transformation Kraftwerk

Nach letzter Beschlusslage wird das alte Kraftwerk durch einen Neubau ersetzt, die alten Gebäude einschließlich des Steges sind für den Abriss vorgesehen. Das alte Kraftwerk ist, wie die Brücke, ein starkes, verbindendes Symbol und ein gemeinsames, denkmalwürdiges Kulturerbe. Das erste große Laufkraftwerk seiner Art ist auch ein national und international bedeutsames technisches Zeugnis, dem die „neue“ Stadt Rheinfeldern überhaupt erst ihre Existenz verdankt. Die Entwicklungslinien der beiden Städte könnten unterschiedlicher nicht sein. Auf der einen Seite die historisch, aus kleinen Ansätzen über Jahrhunderte gewachsene Stadt mit solidem Kern und auf der anderen Seite eine Boom-Town der Moderne, deren heutige strukturelle Defizite überwiegend auf das schnelle Wachstum der Anfangsjahre zurück zu führen sind.

Die ersten Industriebetriebe siedelten sich in unmittelbarer Nähe an. Die heutigen Industrieareale befinden sich fast ausnahmslos in einer Umbruch- und Erneuerungs-Phase. Brachflächen und moderne High-Tech-Produktionsanlagen liegen dicht beieinander. Wis-

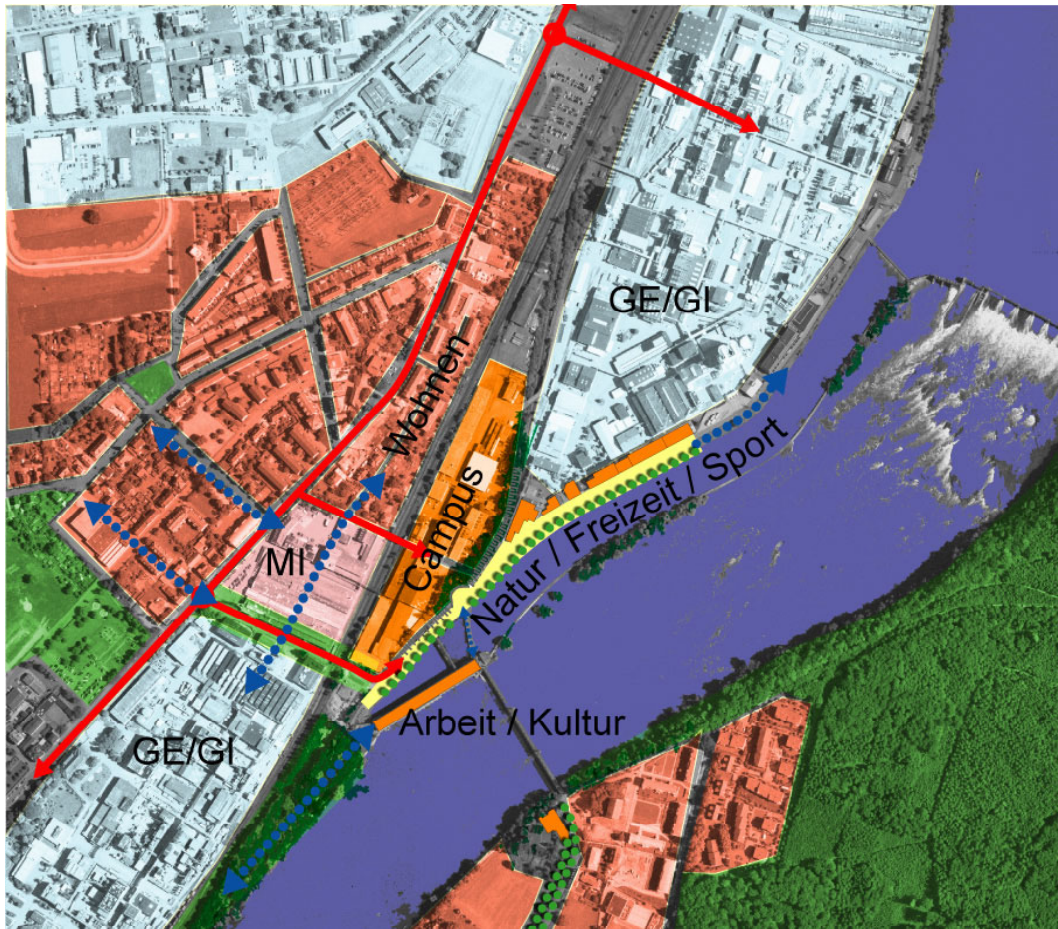
sen und Wissenstransfer sind die Motoren künftiger Innovationen, die Wirtschaftsstandorte sichern. Was das Kraftwerk vor einem Jahrhundert bewirkte, kann heute von Bildungs- und Forschungsstätten ausgehen.

Aus dieser vorhandenen einmaligen Situation in Rheinfelden heraus, mit der Chance einen alten Innovationsmotor neu zu besetzen und neu zu starten, entstand die Idee des Campus-Rheinfelden. Ausgehend von der alten Turbinenhalle des Kraftwerkes soll der Campus in die ehemaligen Industrieareale, insbesondere in die bastionsartig oberhalb liegende Rheinterrasse reichen. Die atmosphärisch spürbare Dynamik des Ortes, die sowohl vom Fluss und seinen Maschinen-Installationen als auch von den Strukturbrüchen des Industriegebietes ausgeht, ist in besonderer Art und Weise geeignet Kreativität zu fördern und freizusetzen, in dem sich die vorhandenen Kraftfelder gegenseitig aufladen.

Daraus abgeleitet sollte zusammen mit der Industrie die Umstrukturierung des Areals durch folgende Maßnahmen initialisiert werden:

- Das alte Kraftwerk muss als historisches Stadtgründungssymbol unbedingt erhalten werden!
- Den Fußgängersteg über den Rhein als wichtiges Verbindungselement ebenfalls unbedingt erhalten!
- Umnutzung des Kraftwerkes als multifunktionalen Aktionsraum für Nutzungen im Bereich Kultur, Wirtschaftsentwicklung, Bildung, Freizeit, Ökologie und Sport.
- Mittel- und langfristige Vision eines „Campus“ beim alten Kraftwerk: Nutzungen wie Forschung, Entwicklung und Bildung in den Bereichen Umwelttechnologie und Nachhaltigkeit. Der Campus oberhalb des alten Kraftwerkes auf der Rhein-Terrasse hat eine einmalige, spektakuläre Lage.
- Den Raum des Kanals für Freizeit- und Sportnutzungen umgestalten.
- Zum Stadtteil Friedrichstrasse und Karl-Fürstenberg-Strasse einen offeneren Freiraumkorridor gestalten (Aufwertung, Umgestaltung der heutigen Zufahrt).
- Runder Tisch mit Stadt, Industrie, Experten, Bürger
- Gründung eines Vereines (Erhalt Kraftwerk / Steg, Förderung Campus etc.)





Initialprojekt Kraftwerk / Campus

4.4.6 Grün-Freizeit-Erholung der beiden Rheinfeldern

Der innere Parkring

Ausgehend von den bestehenden Grünanlagen beider Rheinfeldern und dem Konzeptvorschlag für die Aufwertung des Rheins wird ein innerer Parkring gestaltet und ausgeprägt. Wesentliche Bestandteile sind in Rheinfeldern D die Sport- und Grünanlagen am äusseren Ring und die Anlagen Pestalozzistrasse / Hardstrasse. Über den Schwarzen Weg wird die Verbindung zum Rhein / Landesgartenschau hergestellt. Auf der Schweizer Seite umfasst der Ring den Kurpark, den Altstadtgraben und die Grünanlagen beim Cardinalareal. Zur Vernetzung über den Rhein sind eine Verbindung Schwarzer Weg Kurpark und eine neuer Steg Höhe St. Galluskirche sinnvoll.

Der äußere Grüngürtel

Der äußere Grüngürtel befindet sich außerhalb der Ringstrasse und der Innenstadtzone. Er wird auf Schweizer Seite am Hangfuß im Wald fortgeführt.

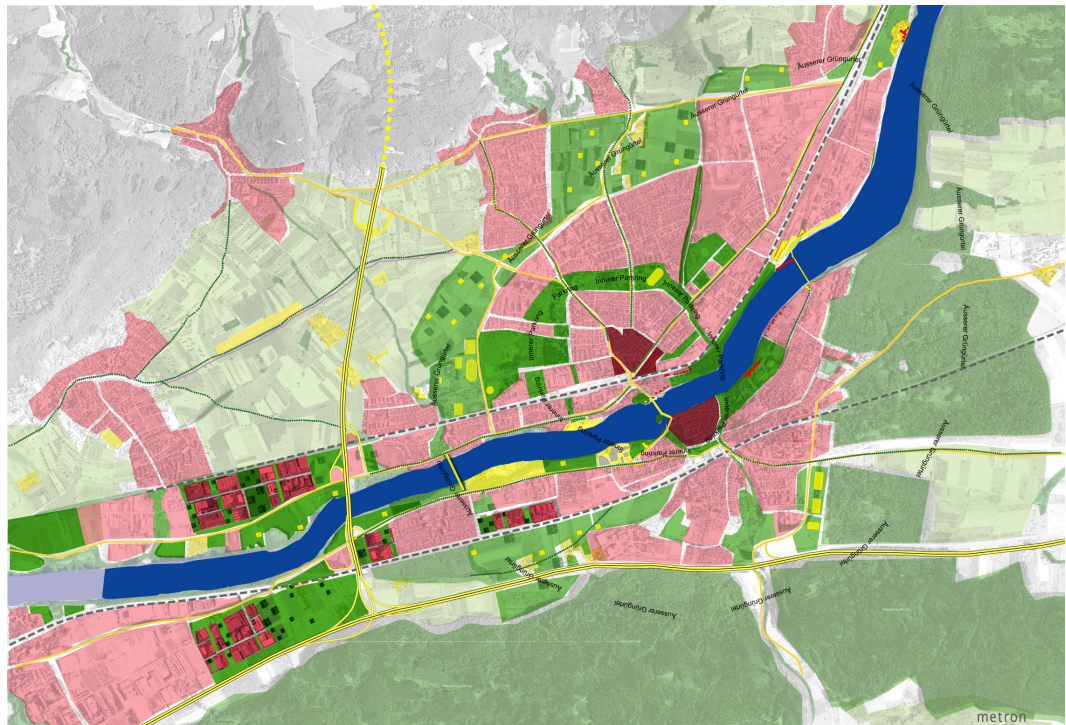
Auf deutscher Seite ist er primär landwirtschaftlich genutzt, hat aber einen hohen Stellenwert für:

- Naherholung
- Wohnqualität
- Siedlungsgliederung
- Stadtrandgestaltung.

Die Landschaft

Die offenen Landschaftsbereiche sind überwiegend landwirtschaftlich genutzt mit einzelnen strukturierenden Elementen.

Aufbauend auf den landschaftsräumlichen Gegebenheiten wie Bächen, Hecken und Streuobstwiesen wird eine vielfältige Kulturlandschaft angestrebt.



Grünsysteme beider Rheinfelden

5 Vertiefung 1: Zentrumsentwicklung

5.1 Ausgangssituation und Potentiale

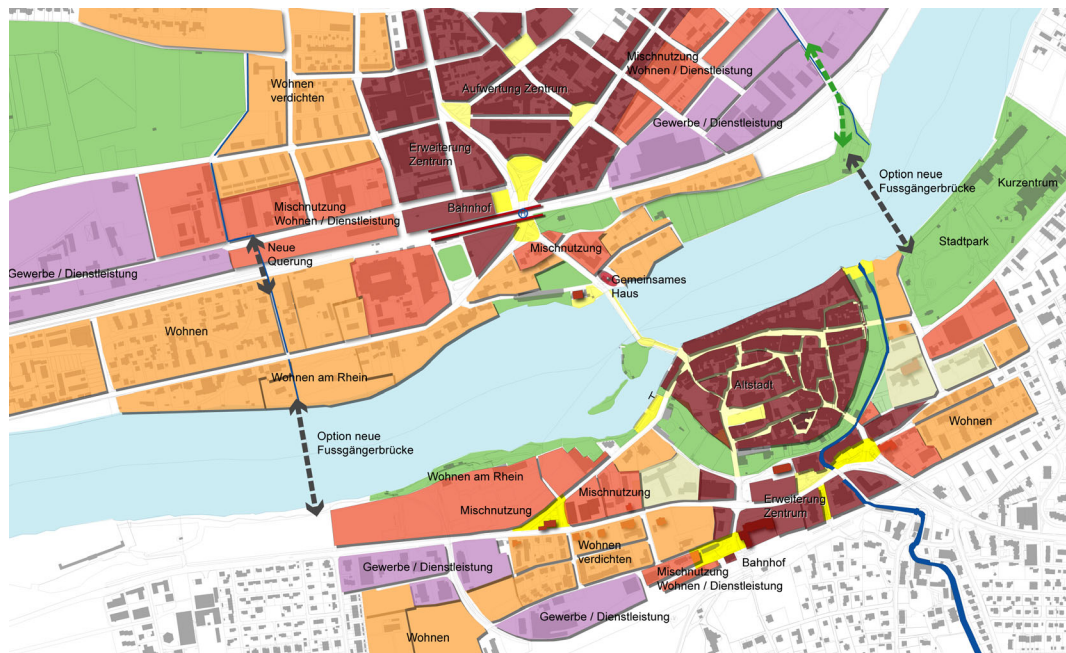
Die Ausgangssituation der beiden Zentren stellt sich aufgrund der Stadtstruktur und der Wirtschafts- und Steuersysteme recht unterschiedlich dar. Bezüglich Stadtstruktur und Erlebniswert bestehen Synergien, im Bereich der Einkaufsnutzung Konkurrenzen und auch Ergänzungen, die aber bei einer gemeinsamen Strategie durchaus Vorteile für eine grenzüberschreitende Positionierung bieten können. Gemeinsame Mitte ist der Rhein und die Rheinbrücke.

Das Zentrum Rheinfelden D basiert auf der gründerzeitlichen Stadtstruktur mit einem gut eingebundenen Strassen- und Platzsystem. Das Zentrum wird jedoch von Hauptverkehrsstrassen gerahmt und liegt abgewandt vom Rhein hinter der Bahnlinie. Der Zugang zum Rhein, zum Bahnhof und zur Rheinbrücke ist nur durch die Bahnunterführung gegeben. Zudem liegt das Bahnhofsgebäude historisch bedingt auf der „falschen“, der Innenstadt abgewandten Seite. Die Verbindung in die Schweiz ist jedoch städtebaulich und nutzungsstrukturell schwach ausgeprägt. Das Rheinufer stellt sich dagegen sehr grün dar.

Das Zentrum Rheinfelden CH basiert auf einem mittelalterlichen Grundriss, das an der Kaiserstrasse einzelne Erweiterungen erfahren hat. Der mittelalterliche Kern ist der Identifikationsort für beide Rheinfelden und besitzt mit seinen Einzelhändlern und Gastronomiebetrieben einen hohen touristischen Wert. Mögliche Erweiterungspotenziale bestehen im Raum Kaiserstrasse und Bahnhof.

Mit der Eröffnung der Autobahnbrücke und der Aufgabe der Stadtbrücke für den grenzüberschreitenden Verkehr ergeben sich neue Potenziale zur Integration der Hauptstrassen und zur Anbindung der Stadträume jenseits dieser Strassen.

Grosse Bau- und Umstrukturierungspotenziale liegen im Umfeld der Bahnhöfe D und CH, beiderseits der Kaiserstrasse, zwischen Rhein und bestehendem Zentrum in D sowie auf Schweizer Seite westlich des Zentrums (Cardinal-Areal).



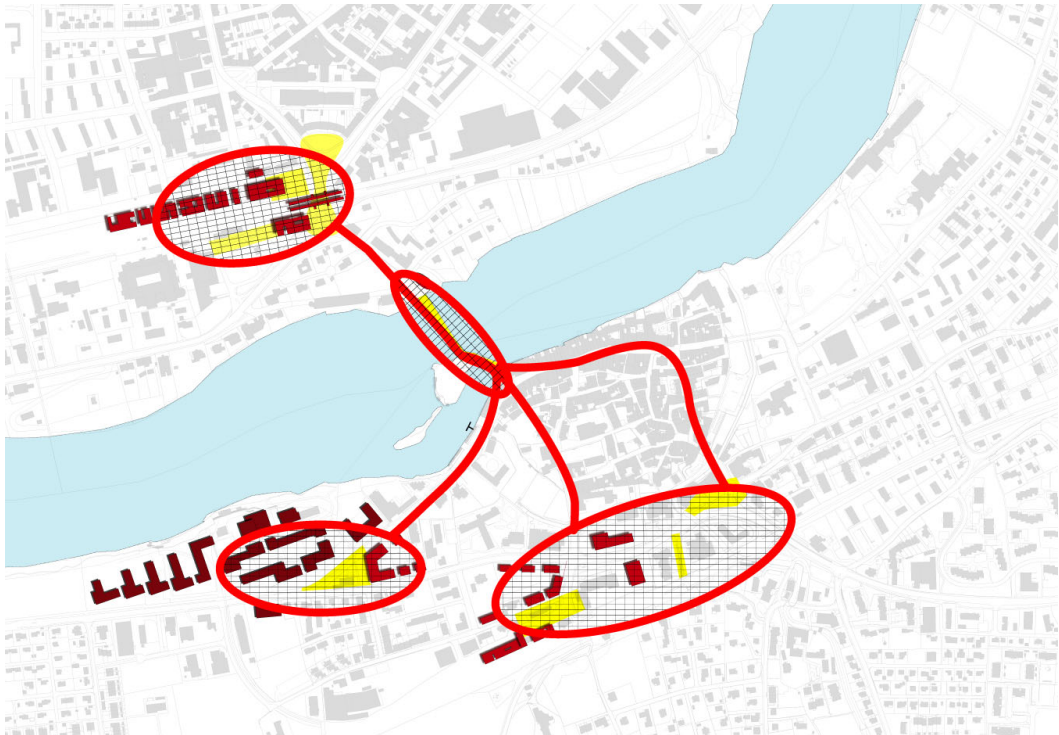
Nutzungskonzept Zentren beider Rheinfelden

5.2 Handlungsfelder

Mit der Schließung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt sich die Aufgabe der Wege und Verbindungen über die Brücke, Neubesetzung der Brückenköpfe und Zwischenräume. Eine städtebauliche Verknüpfung der beiden Zentren über den Rhein hinweg kann entlang einer Linie von Bahnhof zu Bahnhof erfolgen. Schlüsselaufgaben für grenzüberschreitende Projekte sind:

- eine gemeinsame Nutzungsstrategie (Marktsynergien und gemeinsame Positionierung);
- die Neubesetzung der Brückenköpfe mit Wirtschafts- und/oder Kultureinrichtungen;
- die städtebauliche Neuformulierung der Bahnquerung und Bahnhofsituation auf deutscher Seite;
- die bauliche und nutzungsstrukturelle Erweiterung der Innenstadt CH unter Abstimmung der Nutzungen in den verschiedenen Arealen;
- die vertiefte Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten zwischen Zoll und Cardinal Rheinfelden CH (Entwicklungsgebiet Fröschweid);
- ein gemeinsames Bussystem, das die Verbindung über die gesperrte Brücke sicher stellt;
- eine verbesserte Verbindung für den Fuß- und Fahrradverkehr aufgrund des veränderten Verkehrsregimes.

Letztendlich ist auch hier die Kommunikation, das Festlegen gemeinsamer Strategien, das Führen eines gemeinsamen Stadtentwicklungsdialogs die Grundlage für grenzüberschreitende Entwicklung der Zentren.



Handlungsfelder

5.3 Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Rheinfelden CH

5.3.1 Ziele

Ausgehend von der Zielsetzung einer gemeinsamen Zentrumsentwicklung und der besseren Verknüpfung der Zentren und Bahnhöfe für den öffentlichen Verkehr und den Fuß- und Fahrradverkehr stellen sich die Aufgaben für Rheinfelden CH primär im Bereich Bahnhofplatz und Knoten Kaiserstrasse. Folgende Zielsetzungen werden dabei verfolgt:

- Neugestaltung und Fassung Bahnhofplatz
- Aufwertung und Rückbau Kaiserstrasse
- Umbau und Fassung Knoten Kaiserstrasse / Bahnhofstrasse, Eingang Altstadt
- Umgestaltung Knoten Zürcherstrasse / Salinenstrasse, Aufgabe Unterführung

5.3.2 Städtebauliches Konzept

Für die weitere Entwicklung sollten folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Bauliche Fassung Bahnhofplatz Nordseite (Quellenstrasse) und Bahnhofstrasse Westseite;

- Bauliche Verdichtung Kaiserstrasse mit Bebauung Schützenparkplatz (ggf. unter Integration Parkplätze) und Baulücke neben Bahnhofsaal;
- Rückbau Kaiserstrasse mit Aufgabe Unterführung bei Post/Ochsen;
- Neubaupotential heutiger Güterschuppen;

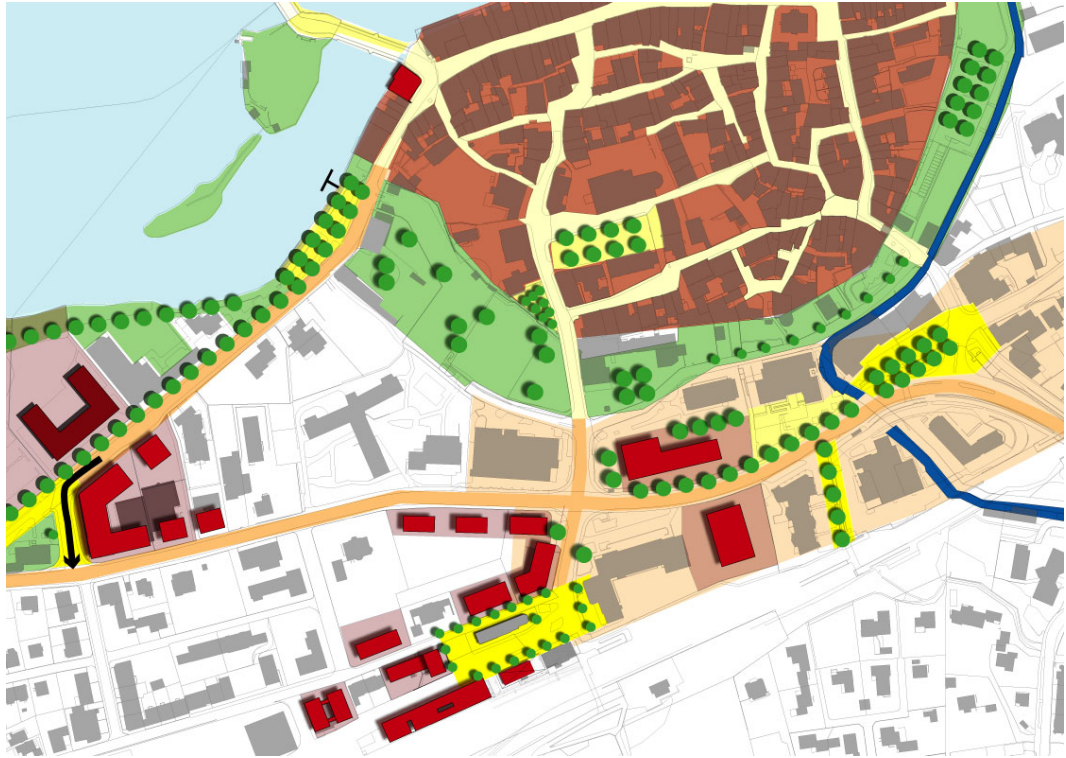


Abbildung städtebauliches Konzept Rheinfelden CH

5.3.3 Verkehrskonzept

Erschliessung

Das Konzept basiert auf nachfolgenden verkehrlichen Überlegungen:

- Die Erschliessung des Bahnhofs erfolgt weiterhin über die Bahnhofstrasse sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im motorisierten Individualverkehr.
- Der Knoten Kaiserstrasse – Bahnhofstrasse kann dank der Entlastung der Ortsdurchfahrt als Standardknoten beibehalten werden. Mit einer Umgestaltung sollen jedoch die Querbeziehungen und Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrende verbessert werden. Die LSA kann aufgehoben werden.
- Mit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Rheinfelden (Kaiserstrasse) können die Busse wieder auf der Kaiserstrasse geführt werden und müssen nicht durch das Quartier Quellenstrasse geführt werden.
- Neben den bestehenden Verbindungen soll eine weitere Bahnquerung für den Fuss- und Radverkehr im Bereich Brauerweg geschaffen werden.

- Mit einer weiteren Verdichtung und Umstrukturierung im westlichen Bereich Quellenstrasse / Bereich Gerstenweg bildet die Quellenstrasse eine wichtige Radroute in Richtung Augarten. Die Rahmenbedingungen für eine attraktive und sichere Radroute sind frühzeitig zu sichern und bei weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Verkehrliche Neuorganisation und Neugestaltung Bahnhofplatz:

Der Bahnhofsvorplatz soll als Zugangsort zu Rheinfelden CH sowie als wichtiger Verkehrsknotenpunkt neu organisiert und gestaltet werden. Wichtige Elemente der Neuorganisation und –gestaltung sind:

- Zufahrt Bahnhof über Bahnhofstrasse für MIV und öV Bushof;
- Park & Ride (konkrete Ausbaupläne seitens SBB) im südwestlichen Bereich (Zu- und Wegfahrt über Quellenstrasse, Verbreiterung 6.5m zweckmässig);
- Bushof (Kiss&Ride, Taxi, etc.) im östlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes (kein längeres Parkieren zulässig);
- Bushof mit 5 – 6 Buskanten, alle Richtungen mit Orientierung Richtung Osten (Bahnunterführung, Zugang Bahnperrens), kein motorisierter Individualverkehr im Bereich Bushof.

5.3.4 Weiteres Vorgehen

Strukturplan Bahnhofsareal

Die Vorarbeiten (Eigentümergegespräche) zum Gestaltungsplan Bahnhofsareal sind bereits abgeschlossen, die Leitsätze in einem Strukturplan – Positionspapier beschrieben. Über die städtebauliche Entwicklungsrichtung besteht Konsens. Kernstücke des Strukturplanes sind¹:

- Verkehrs-Gesamtkonzept für das Bahnhofgebiet
- Konzeption eines attraktiven Bushofes
- Ermöglichung der vorgesehenen Nutzungserweiterung des Bahnhofgebäudes
- Schaffung eines Baufeldes Güterschuppen
- Schaffung von attraktiven und sicheren Fuß- und Veloverbindungen im Umfeld des Bahnhofs

Im Weiteren sollen für drei Teilgebiete einzelne Gestaltungspläne erarbeitet werden. Mit dem Gestaltungsplan wird das Planungsrecht für mögliche Bauprojekte verbindlich geregelt.

¹ Gemäss Positionspapier Strukturplanung Bahnhof Rheinfelden, 03/2005

Machbarkeit Stadt- und Verkehrsraum Kaiserstrasse

Für die Kaiserstrasse im Abschnitt zwischen Bahnhofstrasse und Zürcherstrasse kann aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung ein Rückbau/Umbau analog zum westlichen Abschnitt erfolgen. Für die weitere Auslotung und Machbarkeit der städtebaulichen Potenziale und stadträumlichen Verknüpfungen über die Strasse hinweg (Zugang Bahnhof Ost, Stadtbach, Straßenunterführung) sollte eine vertiefte Untersuchung erfolgen.

Für die Klärung der Fragen der Verkehrsgestaltung und Dimensionierung der Strassen ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept notwendig.

5.4 Entwicklungsschwerpunkt Bahnareal Rheinfelden D

Im Gegensatz zum Bahnareal auf Schweizer Seite liegt der Bahnhof auf der Deutschen Seite von der Rheinbrücke aus gesehen vor der Innenstadt und bildet dadurch deren städtebauliche Verknüpfung zur älteren Schwesterstadt. Die städtebaulich funktionale und gestalterische Aufwertung des Bereiches ist vordringliches Ziel der Innenstadtentwicklung. Die vorgeschlagenen Maßnahmen konzentrieren sich im Wesentlichen auf das Bahnhofsareal und sein Umfeld.

5.4.1 Ausgangssituation

Die Bevölkerung soll gemäss der Prognose des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg weiterhin erheblich zunehmen. Die Zuwächse sind überwiegend auf Wanderungsgewinne zurück zu führen. Eine Innenentwicklung kann nur Erfolg haben, wenn es gelingt einen nicht unerheblichen Teil der zuwandernden Bevölkerung in der Innenstadt anzusiedeln. Hierzu ist es erforderlich ein attraktives Umfeld zu schaffen und Flächenausweisungen an der Peripherie restriktiv zu handhaben.

Potenziale

- Große Baupotenziale mit Holzverladestation, Güterstrasse, ehemaliges Sägewerk und derzeitiger Busbahnhof vorhanden;
- Gute fußläufige Anbindung an Zentrum Rheinfelden D / Oberrheinplatz sowie Altstadt Rheinfelden Schweiz;
- Gute MIV-Verkehrsanbindung an Nollingerstrasse und Mouscronallee (B34-Umfahrung);
- Eignung des Areals am Kopf zur Innenstadt hin auch für die Ergänzung von Zentrumsfunktionen;
- Viel und raumbildendes Grün.

Schwächen

- Große gestalterische Defizite und geringe Aufenthaltsqualität;
- Bestandssituation mit Erschliessung des Bahnhofs von Süden, der innenstadtabgewandten Seite;
- Schlechte fußläufige Zugänglichkeit von der Stadt, unzureichende Personenunterführung;
- Verladestation und Spedition an der Güterstraße sowie der Rangierbahnhof als Emitenten;
- Umwegfahrten für den öV;
- Die Innenstadt Rheinfelden D wird durch die neue Autobahnbrücke benachteiligt, die peripheren Bereiche wie z.B. die „Schildgasse“ sind mit dem PKW besser erreichbar;
- Erschließungs- und Grundstückfragen im Bereich der Güterstraße sind zu klären.

5.4.2 Ziele

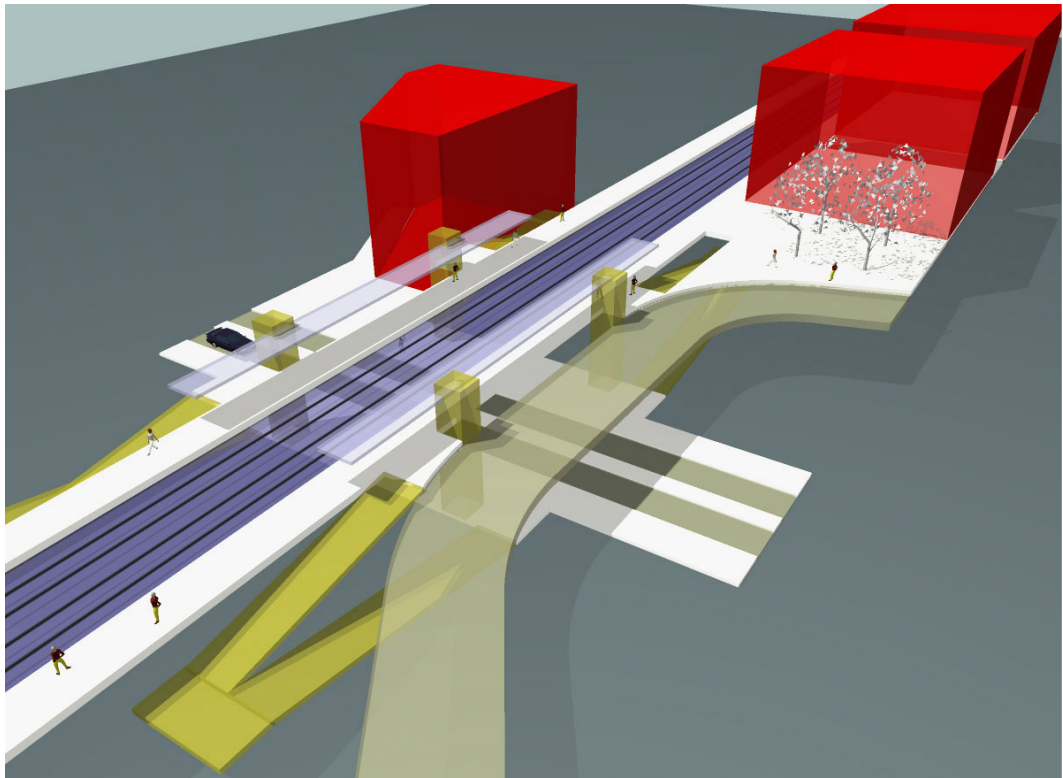
Vorrangig ist die Innenentwicklung als nachhaltige Strategie mit Nachverdichtungen der bereits gut erschlossenen Lagen:

- Neuorientierung des Bahnhofes zur Innenstadt mit Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Bahnhof als Scharnier zwischen Innenstadt und Rheinbrücke;
- Stärkung Zentrumsfunktion Rheinfelden D (Erhöhung der Nutzungsdichte und Nutzungsvielfalt);
- Attraktivierung der Innenstadt und Innenstadt-Randlagen durch gestalterische und funktionale Maßnahmen;
- Steigerung der Zusammenarbeit und Nutzen der Synergien mit Rheinfelden CH;
- Stärkung ÖV-Angebot und Verknüpfung der ÖV-Angebote, Bahn / Bus – D / CH.

5.4.3 Städtebauliches Konzept

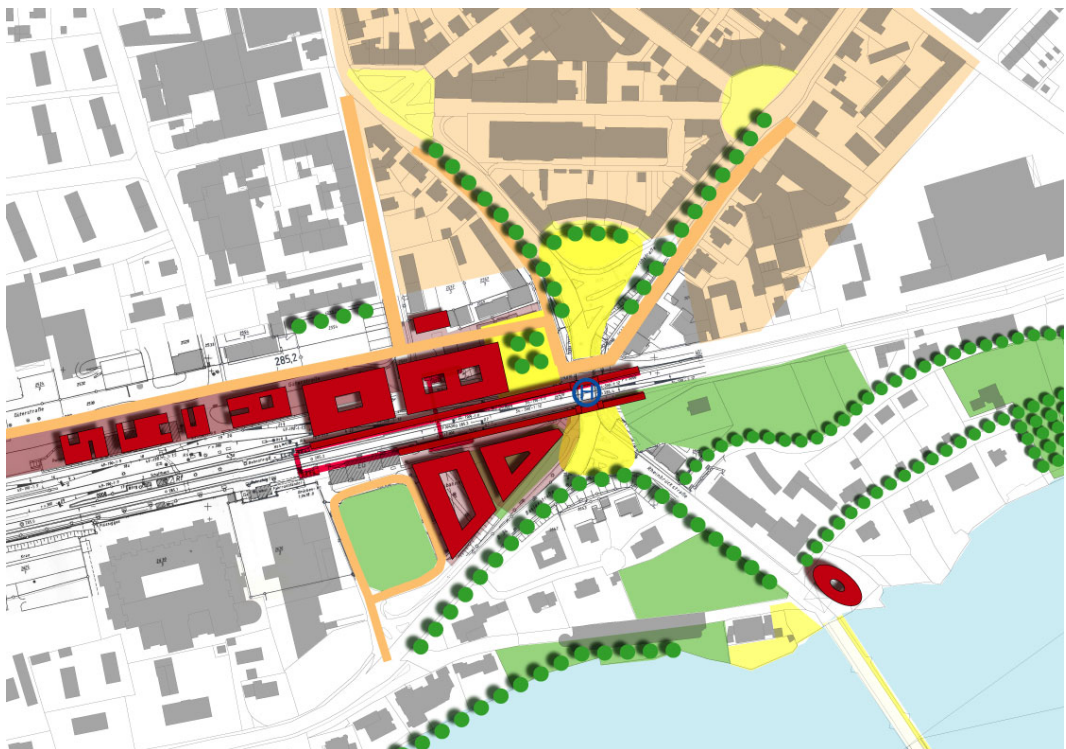
Die Elemente der neuen Eingangssituation Bahnhofsareal

- Mit der Verschiebung der Perronanlage auf die Brücke Baslerstrasse (blau) und der Anordnung der zentralen Bushaltestelle unter der Brücke (weiß) entsteht eine funktional optimierte, attraktive vertikale Erschliessung (grün).
- Städtebauliche Akzentuierung der Ecke Baslerstrasse mit einem hohen Gebäude in den Achsen Friedrichstrasse-Baslerstrasse und Rheinbrückstrasse.
- Bildung eines oberen neuen, der Innenstadt zugewandten Bahnhofplatzes mit Vorfahrmöglichkeiten und Taxistand.



Prinzip neuer Umsteigeknoten / Blick aus der Alten Landstrasse

- Stärkere Einbindung der Güterstrasse mit Nutzung der Zufahrt ab Friedrichstrasse über die Alte Landstrasse.
- Bahnbegleitende Bebauung an der Güterstrasse mit Innenstadtorientierung.



städttebauliches Konzept Bahnhof Rheinfelden D (Vollausbau)

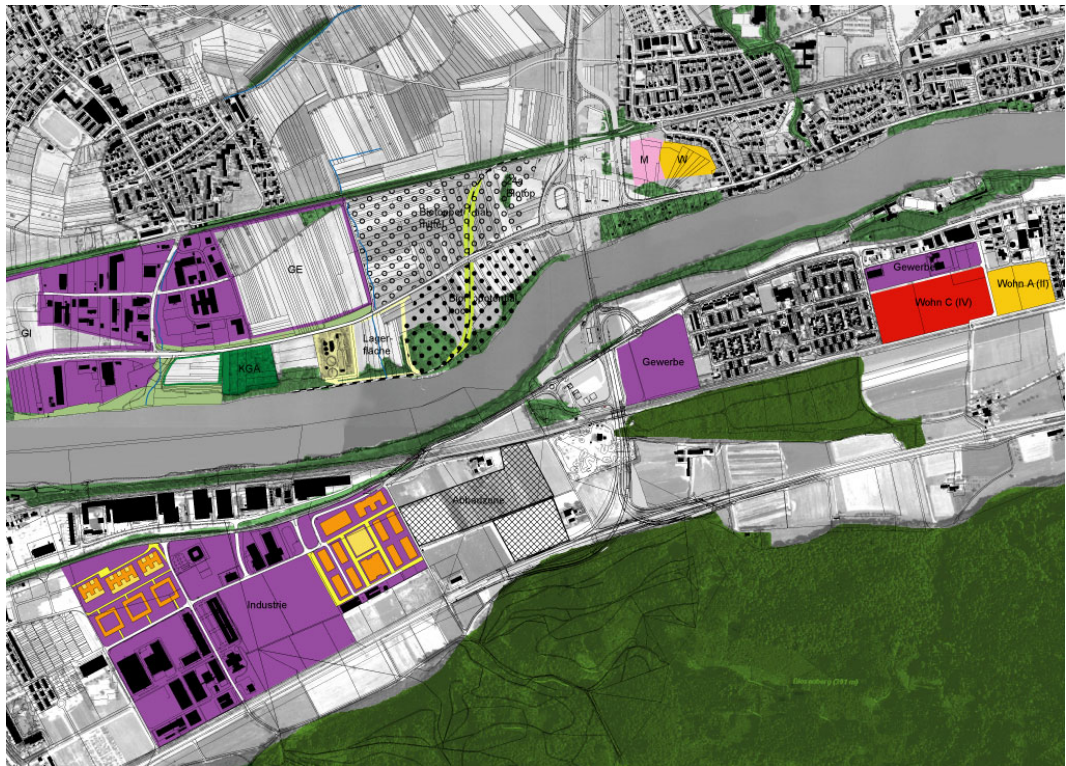
5.4.4 Weiteres Vorgehen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen im wesentlichen die vorhandenen strukturellen und funktionalen Defizite mit wenigen aber teilweise massiven Eingriffen beheben. Stadtkosmetik mit einer „Verhübschung“ der Oberfläche ist ungeeignet diese Strukturprobleme zu lösen. Bei der grundsätzlichen Weichenstellung zur Entwicklung des Gebietes sind erschließungstechnische Fragestellungen und Verdichtungsmöglichkeiten vorrangig zu thematisieren. Die Umsetzung erfordert einen breiten Rückhalt in der Bürgerschaft und das Engagement der Eigentümer. Im Rahmen der Bearbeitung des Projektes wurde das Konzept am 22.04.05 bereits Vertretern der Deutschen Bahn AG vorgestellt. Die Aufnahme in das Landessanierungs-Entwicklungsprogramm sollte für das weitere Verfahren geprüft werden. Der Umbau des Bahnhofsareals ist das Impulsprojekt für die künftige Entwicklung der gesamten Innenstadt von Rheinfelden-Baden.

6 Vertiefung 2: Gewerbeentwicklung in der Landschaft – Die Rheingärten

6.1 Ausgangssituation

Das Gebiet „Rheingärten“ liegt am östlichen Ortsrand von Herten zwischen Bahnlinie, B 34 und der neuen Autobahn A 861. Großräumlich liegt es in dem Landschaftsraum zwischen Warmbach und Herten, der derzeit noch eine Zäsur im Siedlungsband von Basel nach Rheinfelden darstellt. Auch auf Kaiseraugster Seite dehnen sich die Siedlungsflächen weiter Richtung Westen aus. Im aktuellen Zonenplan der Gemeinde Kaiseraugst besteht zwischen Bauzone und Autobahn eine großflächige Abbauzone. Rheinfelden hat ebenfalls eine Gewerbezone zwischen dem Gebiet Augärten und der Autobahn ausgewiesen.



Vorgaben und Nutzungen beiderseits des Rheins

Durch die direkten Autobahnanschlüsse an die B 34 und die Kantonsstrasse verfügen die Gebiete über eine hervorragende Verkehrsanbindung und damit auch über ein hohes Entwicklungspotenzial. Ca. die Hälfte des Gebietes ist im aktuellen Flächennutzungsplan auf deutscher Seite als GE gewidmet. Derzeit ist das Gebiet landwirtschaftlich genutzt. Für die südlich angrenzende Fläche existieren Pläne für den Bau eines Hafens mit Gleisanschluss.

Positionierung

Für die Einordnung und Entwicklung des Gebietes der Rheingärten sind zu beachten:

- a) die Situation der Innenstädte beider Rheinfelden;
- b) die Situation zu den bereits vorhandenen bzw. geplanten Gewerbegebieten im Stadtgebiet und innerhalb der TAB (Nutzungen, Konkurrenten, Größenordnung);
- c) die potenziellen Nachfragegruppen.

Damit die Innenstädte nicht weiter geschwächt werden, sollten keine innenstadtrelevanten Nutzungen in den "Rheingärten" vorgesehen werden. Dies betrifft insbesondere den Handel, aber auch soziale, religiöse, kulturelle Nutzungen und öffentlichkeitswirksame Verwaltungseinheiten. Im Vergleich mit den Gewerbegebieten in der TAB (Basel "Dreispitz", Weil / Binzen "Dreispitz", geplante Entwicklung Kaiseraugst, etc.) sind die "Rheingärten" ein eher kleines Gebiet. Die Besonderheit ist die hervorragende Lage direkt an der Autobahn und an der Grenze zur Schweiz.

Die großen Projekte in Kaiseraugst und in Rheinfelden (Schweiz), die bereits in der Umsetzungsphase sind, lassen einen Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt eher unwahrscheinlich erscheinen. Die Neuanlage großflächiger industrieller Produktionsstätten ist ebenfalls unrealistisch. Aufgrund der Lage und Anbindung werden die Nachfragegruppen aus den Bereichen Logistik, dem örtlichen/regionalen Handwerks- und Dienstleistungssektor sowie von Schweizer Betrieben, die einen EU-Firmensitz planen, bestimmt (Telefonat mit Herrn Stieglat, Wirtschaftsförderer der Stadt Rheinfelden vom 08.11.04). Die größte Nachfrage wird jedoch voraussichtlich durch den Einzelhandel entstehen. Die Nutzung in diesem Bereich sollte jedoch aufgrund ihrer Auswirkungen auf bestehende Gebiete und insbesondere die Innenstadt ausgeschlossen werden.

Hinweis: Sollte wie in einer Studie vorgeschlagen, der Rheinhafen direkt unterhalb der Rheingärten verlegt werden, so wird dies die Nutzungsstruktur des künftigen Gewerbegebietes erheblich beeinflussen. Die Erforderlichkeit der Hafenplanung ist im Rahmen der TAB-Planungen zu prüfen.

6.2 Stadt und Landschaft / Prinzip Rheingärten

Aufgrund der Lage im Landschaftskorridor wird die Koexistenz von Gewerbeflächen und landschaftlicher und ökologischer Vernetzung vorgeschlagen.

Es handelt sich dabei um Bauzellen, die durch Nord-Süd-gerichtete Grünräume unterbrochen werden. Diese Grünflächen sind gestaltete und nutzbare Freiräume, die gleichzeitig die ökologischen Ausgleichsflächen (Retention) aufnehmen. Zwei großräumliche Zäsuren unterbrechen das Siedlungsband zur Sicherung der übergeordneten Landschaftszäsur. Gleichzeitig werden die Rheinufer von Bebauung freigehalten. Diese neuen Bauflächen im Agglomerationsband werden als Prinzip auch für die Schweizer Seite vorgeschlagen, wobei die begonnene Entwicklung auf Basis des Zonenplans nur noch geringe Modifika-

tionen zulässt. Zur Sicherung des übergeordneten Landschaftskorridors ist in erster Linie eine Begrenzung der Bauflächen auf die eingezonten Areale notwendig.



Grundstruktur und Einfügung in den Landschaftsraum

Ordnungsprinzipien

Für die Realisierung der zusammenhängenden kompakten Grünbereiche (Kammern) werden die nach Bauordnung notwendigen Grünflächen (20 % des Grundstücks) am Rande der Baufelder zusammengelegt. Je nach Größe der Parzellen, tragen ein oder mehrere Grundstücke zur Realisierung der grünen Kammern bei.

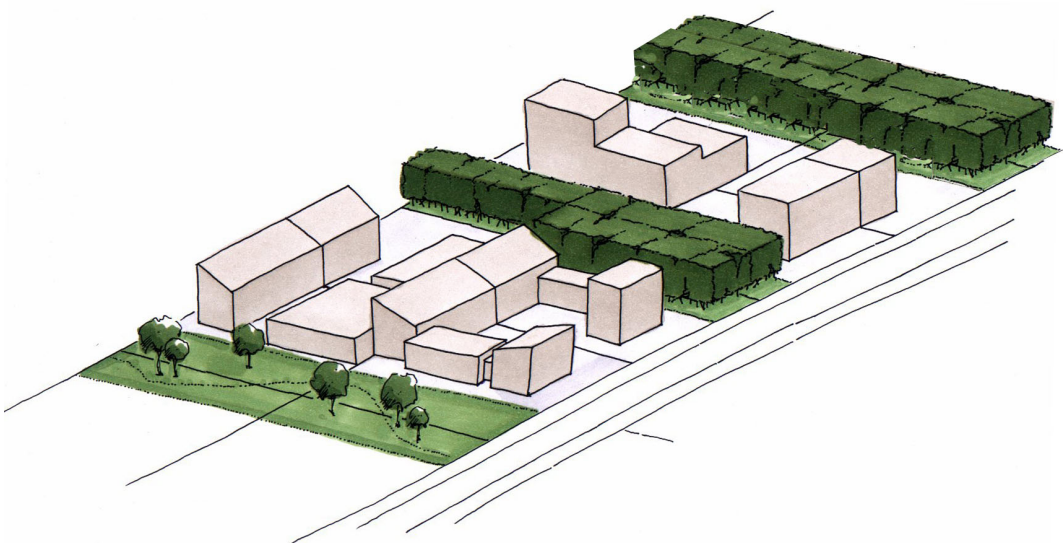


Abbildung Ordnungsprinzipien

6.3 Verkehrliche Erschliessung

Die verkehrliche Erschliessung erfolgt direkt ab Bundesstrasse. Zwischen den beiden Teilgebieten besteht keine vollausgebaute Straßenverbindung für den motorisierten Individualverkehr, lediglich für Fußgänger und Radfahrer sowie für den ÖPNV besteht eine Möglichkeit. Die interne Erschliessung wird im Westen mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Die einzelnen Baubereiche werden direkt von den Erschliessungsstrassen erschlossen. Im Norden kann bei Bedarf ein Industriegleis realisiert werden.

Bei Vollausbau wird vorgeschlagen, eine Buslinie parallel zur Bundesstrasse durch das Gebiet zu führen. Wichtige Fuß- und Radverbindungen verlaufen entlang dem Rhein, und in Nord-Süd-Richtung entlang des renaturierten Bachlaufs zur Anbindung an den Landschaftsraum Herten-Warmbach mit Unterführung unter der Bahn.



Straßenraumgliederung durch Baumpakete

6.4 Freiraumkonzept

6.4.1 Landschaftliche Einbettung und Elemente

Das Freiraumkonzept für die Rheingärten basiert auf den städtebaulichen Ordnungsprinzipien und den übergeordneten Zielvorgaben einer Landschaftszäsur. Alle aufgewerteten Landschaftselemente können als ökologische Ausgleichsmaßnahmen angerechnet werden. Folgende Elemente werden zur landschaftlichen Einbettung und Gliederung angestrebt.

Strauchparzellen in der Agrarlandschaft

Die Agrarlandschaft wird mit Strauchparzellen angereichert. Sie gliedern und besetzen die Agrarlandschaft und sind ökologisch wertvoll. Alle Strauchparzellen ähneln sich stark und prägen den Raum zwischen Herten, Degerfelden, Nollingen, Rheinfelden und Warmbach.

Wassergraben in der Lange Fuhren

Der Wassergraben wird renaturiert und gestalterisch hervorgehoben. Er gliedert die Agrarlandschaft, bildet Siedlungsrand und ist ökologisch wertvoll. Entlang des Baches läuft die Nord-Süd-Wegeverbindung.

Landschaftlicher Saum

Die Baugebiete werden durch einen landschaftlichen Saum aus locker gestellten Obstbäumen gerahmt. Sie unterstützen den inselartigen Charakter der Baugebiete. Gleichzeitig sind sie die notwendigen Abstandsräume zur Bahn und zur Bundesstrasse.

6.4.2 Ordnungsprinzipien auf der Parzelle

Baumfelder in den Gewerbegebieten

Durch die Zusammenlegung der Grünbereiche an den Rändern der Parzellen entstehen Kammern mit jeweils einheitlicher Struktur. Sie gliedern das Gewerbegebiet und geben ihm einen unverwechselbaren Charakter. Die Kammern sind durchlässig und für die Allgemeinheit offen. Sie werden als dichte Baumpakete ausgebildet und überragen die Gebäude. Die Grünbereiche nehmen einen Teil der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen auf. Die Baumpakete werden bis an die Parzellengrenze zum Straßenraum herangeführt und gliedern damit gleichzeitig den Straßenraum. Weitere Straßenbaumpflanzungen sind nicht notwendig.

6.4.3 Ökologische Ausgleichsmaßnahmen

In den Gewerbegebieten können folgende Maßnahmen zur Förderung der ökologischen Vielfalt getroffen werden:

- Schaffung von Lebensräumen für Reptilien und Vögel: trocken, sonnig, ruderal, Dornenhecken,
 - versiegelte Fläche minimalisieren, Schaffung von kiesigen und ruderalen Flächen
 - hoher Anteil an ökologisch wertvoller Bepflanzung
- Begrünung sämtlicher Flachdächer, nachhaltige und artenreiche Dachbegrünung
- Nistgelegenheit für ausgewählte Vogelarten (Gebäude, Bäume)
- Oberflächliche Führung des Dach- und Meteorwassers (Gräben, Mulden, Rinnen)
- Retention und Versickerung vor Ort über begrünte Mulden

Im Gewerbeareal werden die Baumkammern und Säume als Ausgleichsmaßnahmen herangezogen.

Die Aufwertung des Wassergrabens in der Lange Führen und die Schaffung der Bauparzellen könnten als Ausgleichsmaßnahmen an anderen Standorten eingesetzt werden.

6.5 Weiteres Vorgehen

Zur Sicherung der angestrebten gestalterischen, ökologischen und funktionalen Qualität des Gebietes wurde modellhaft die weitere Vorgehensweise bis zur Realisierung durchgespielt.

6.5.1 Abstimmung des Konzeptes

- Erörterung und Diskussion in den Gremien (TAB, Stadt, etc.)
- Standortfrage Hafen im Rahmen der TAB klären (Auswirkungen auf die Nutzungsstruktur)

6.5.2 Abstimmung des Konzeptes

- Erörterung und Diskussion in den Gremien
- Standortfrage Hafen im Rahmen der TAB klären

6.5.3 Planungsrechtliche Sicherung

Durchführung einer Behördenvoranhörung / eines Behördentermins und der frühzeitigen Bürgerbeteiligung mit den Ergebnissen des Rahmenplanes zur Abstimmung des einzuleitenden formellen Verfahrens. Vorabklärung der Flächen; Öffentlichkeitsarbeit und Marketing → Planungssicherheit für die Stadt.

Novellierung des Flächennutzungsplanes, Ausweisung der Flächen auf der Grundlage des Rahmenplanes.

6.5.4 Sicherung durch Grunderwerb

Aufkauf der Flächen durch die Stadt mit den Vorteilen:

- niedrige und stabile Grundstückspreise
- schnelle Realisierung (Wegfall der Umlegung)
- aktive Wirtschaftspolitik / Marketing
- Auswahl bzw. gezielte Ansprache der Betriebe
- über das Baurecht hinausgehende Regelungen können im Kaufvertrag festgelegt werden, neuer Schwerpunkt Beratung
- Verkauf der Grundstücke erst nach Abschluss des Bauantragverfahrens

6.5.5 Sicherung der Inhalte des Rahmenplanes im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan kann 2stufig aufgebaut werden, in einer 1. Stufe werden Erschließungs-, Grün- und Nutzungsstrukturen vorgegeben, die Ausformulierung erfolgt in einer 2. Stufe auf der Grundlage der konkreten Anforderungen der Betriebe. Die erforderliche Abstimmung zwischen der Stadt und den einzelnen Betrieben zeigt mögliche Synergieeffekte bereits im Vorfeld.

Aufstellung Bebauungsplan eventuell mit der Sicherung durch Vorkaufsrechte und Veränderungssperren

Der Bebauungsplan soll möglichst flexibel und unkompliziert sein. Wenige Festsetzungen zu den Eckpunkten und dafür weitreichende Beratung der Bauherren. Um flexibel auf Bedürfnisse reagieren zu können, sollten Kompensationsregeln (z.B. Bebauungsplan "Schildgasse-Ost") vorgesehen werden. Nachfolgend sind einige Festsetzungsvorschläge aufgelistet:

Zusammenlegung von Funktionsbereichen

Festsetzung einer "abweichenden Bauweise" gem. § 22 (4) BauNVO mit der Anbaumöglichkeit an der seitlichen und/oder an der rückwärtigen Grundstücksgrenze, dadurch Aufhebung der Abstandsflächen, Abstimmung zwischen den einzelnen Grundstückseigentümern/Bauherren und der Stadt erforderlich.

Sicherung der Grünkammern

Die nicht überbaubaren und von einer Bebauung freizuhaltenen Grundstücksflächen (20% bei einer max. GRZ von 0,8) sind zusammenhängend an einer der seitlichen Grundstücksgrenzen vorzusehen. Eine Abstimmung zwischen den einzelnen Grundstückseigentümern/Bauherren und der Stadt ist erforderlich.

6.5.6 Marketing

Die Ausweisung und Bereitstellung von Flächen allein ist unzureichend. Die Entwicklung der Gebiete wird sich nicht wie in der Vergangenheit von selbst vollziehen. Eine immer größere Bedeutung bekommen die informellen, kommunikativen Strukturen, wie Beratungs- und Betreuungsleistungen, die parallel dazu aufgebaut werden müssen. Insbesondere durch die Entwicklung offensiver Strategien für die einzelnen Zielgruppen durch die Wirtschaftsförderung auf der Grundlage des Rahmenplanes und durch überregionale Werbung mit den Besonderheiten:

- „Rheinfelden²“
- Lage, Anbindung, Naherholung („Stadt²“ und Gebiet "Rheingärten")
- vorhandene Betriebe (z.B. Medizintechnik)
- angestrebte Grün- und Gestaltqualität
- vorgesehene flexible Bebauungsmöglichkeiten

- Abstimmungsmöglichkeit mit anderen Betrieben im Vorfeld, durch Zusammenlegung von Funktionsbereichen Kosten- und Flächensparnis, durch frühzeitige Kontakte
Sondierung von Synergien

Ziel

Umfassende Betreuung und Beratung der Betriebe/Bauherren. Einrichtung eines Forums / Plattform / Börse, um z.B. die Gründung von Bauherrengemeinschaften anzuregen für Betriebe, die eher kleinere Grundstücke benötigen. So könnte z.B. ein Handwerkerhof mit mehreren Betrieben auf einem größeren Grundstück entstehen.

6.5.7 Bauabschnitte

Durch die beiden geplanten Anschlüsse an die B 34 kann das Gebiet in Abhängigkeit von der Nachfrage getrennt entwickelt werden. Vorstellbar ist, dass der westliche Teilbereich zunächst an die bestehenden Erschließungsstraßen des Gewerbegebietes Herten-Ost angeschlossen wird und sich von dort aus sukzessive nach Osten entwickelt. Der geplante neue Anschluss an die B 34 wird nach Bedarf in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung entsprechend vorgesehen. Der östliche Teilbereich an der Autobahn sollte nur unter bestimmten Voraussetzungen bei der Erschließung vorgezogen werden. Dies könnte z.B. der Fall sein, wenn – wie angedacht – mehrere Betriebe gemeinsam ein Logistikzentrum errichten möchten.

7 Weiteres Vorgehen – Maßnahmenkatalog

7.1 Aufbau Dialog Stadtentwicklung

Erst über das Bewusstwerden der eigenen und der gemeinsamen Qualitäten kann eine Positionierung innerhalb des TAB-Raumes und gegenüber Basel erfolgen. Nur die Auseinandersetzung der beiden Städte über den Dialog führt zu einer Einschätzung der derzeitigen Position und einer Zielvorstellung, welche Rolle Rheinfelden künftig übernehmen möchte. Die Baustelle in den Köpfen ist wichtiger als die konkreten Projekte, die Schaffung einer gemeinsamen Plattform zentrales Thema.

Durch das Aufspüren von Identitäten, gemeinsamen und gegensätzlichen, wird eine Basis für den Dialog geschaffen. Alte Wurzeln sind zu pflegen und neue Grundsteine für ein gemeinsames Haus zu legen.

Gegensätze bergen Chancen und Risiken. Sie müssen dabei nicht zwangsläufig abgebaut und aufeinander eingeschliffen werden. Die bipolare Stadt lebt und partizipiert von den unterschiedlichen Positionen. Ziel sollte es sein, dass künftig beide Seiten davon mehr profitieren.

Der gemeinsame Slogan „Rheinfelden verbindet“ bezieht sich nicht nur auf die beiden Städte sondern auch auf die Ausstrahlung Rheinfeldens als Regionalzentrum, die über die TAB-Grenze hinweg in Richtung Hochrhein/Bodensee und zum Verdichtungsraum Zürich reicht.

Campus und altes Kraftwerk werden als Einheit und als elementarer, innovativer Baustein für die künftig gemeinsame Stadtentwicklung gesehen. Das Potenzial dieses Nukleus beruht zum einen auf dem Bewusstsein, dass bereits an diesem Ort Geschichte stattgefunden hat und zum anderen auf der von dem Gebiet und dem Kraftwerk ausgehenden Dynamik. Aus dieser Mischung heraus entsteht eine einzigartige, positiv besetzte Atmosphäre. Diese bereits vorhandene hohe Identität des Ortes kann durch Neuplanungen nicht erreicht werden. Das vorhandene Potenzial sollte genutzt und nicht zerstört werden.

Für den Aufbau einer gemeinsamen Stadtentwicklung in Form von gemeinsamen Projekten und Initiativen sind in erster Linie entsprechende Strukturen für einen grenzüberschreitenden Dialog und Kommunikation zu schaffen. Gleichzeitig sind die gemeinsamen Interessen in TAB und der Region Hochrhein aktiv zu vertreten.

Aus der den vorgeschlagenen Konzeptbausteinen ergeben sich Maßnahmen auf drei Ebenen in unterschiedlichen Dringlichkeiten und Zeithorizonten:

- Übergeordnete Aufgaben in Abstimmung mit Region TAB-Ost
wie regionale Verkehrskonzepte und Landschaftsentwicklung

- Gemeinsame Stadtentwicklungsaufgaben und -projekte beider Rheinfelden wie die Institutionalisierung des Stadtentwicklungsdialogs, ein gemeinsames Buskonzept und das Campus-Projekt Altes Kraftwerk
- Eigenständige Aufgaben der Städte in Abstimmung mit der jeweils anderen Stadt wie die Umsetzung des Projektes Rheingärten, die Bahnhofprojekte und Straßengestaltungen

Für die künftige Entwicklung der TAB ist es wichtig, dass Projekte, die für alle Gemeinden des Raumes von Bedeutung sind, durch die TAB auch gemeinsam gesteuert, umgesetzt und ggf. auch finanziert werden.

Die Institutionalisierung und Verankerung des Dialogs zur Stadtentwicklung in den beiden Städten sollte in einer gemeinsamen Stadtentwicklungsorganisation mit regelmäßigem Programm und Bereitstellung von Finanzmitteln erfolgen. Eine mögliche Institution ist die Stadtmarketing GmbH. Über die Organisation sollen Kontakte zu (zwischen) Verwaltung, Bürgern, Vereine, Verbände, AGENDA 21, Industrie, Handwerk, Alt, Jung etc aufgenommen bzw. hergestellt werden. Diese Organisation sollte auch die Federführung in der weiteren Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass der gemeinsame strategische Ansatzes einer grenzüberschreitenden Stadtentwicklung erhalten bleibt und das Gesamtkonzept nicht in seine Einzelteile zerfällt.

7.2 Maßnahmenkatalog

Maßnahme / Thema	Zeithorizont / Dringlichkeit
A Übergeordnete Aufgaben in Abstimmung mit Region TAB-Ost:	
1. Sicherung des Landschaftskorridors Rheinfelden West: Abstimmung der Bautätigkeit und Baufeldausweisungen im Umfeld der Zollstationen	kurzfristig
2. Abstimmung Baupotentiale und Nutzungen im Raum TAB Ost	laufend
3. Klärung Hafenstandort im Raum Basel / Agglo Ost	mittelfristig
4. Drehkreuz-ÖPNV (Verknüpfung von Bahnhof zu Bahnhof)	kurzfristig

B Gemeinsame Stadtentwicklungsaufgaben und –projekte beider Rheinfelden	
1. Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation	
1.1 Institutionalisierung des Dialogs zur Stadtentwicklung. Organisatorische Verankerung in der Stadtmarketing GmbH mit regelmäßigem Programm (Bereitstellung von Finanzmitteln), Kontakte aufnehmen bzw. herstellen zu (zwischen) Verwaltung, Bürgern, Vereine, Verbände, AGENDA 21, Industrie, Handwerk, Alt, Jung etc	kurzfristig
1.2 Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Information, Ausstellungen, Vorträge, Podiumsdiskussion, Events, Symposien zur Stadtentwicklung	laufend
1.3 Ausbau gemeinsames Stadtmarketing	kurzfristig
2. Brücke und Brückenköpfe: Weitere Bespielung Brückenraum; Umnutzung Zollstationen für gemeinsam getragene Projekte / Gemeinsames Haus erhalten bzw. bauen	Laufend mittelfristig
3. Weitere Abstimmung Verkehr	
3.1 Initiative für gemeinsames grenzüberschreitendes Buskonzept stufenweise gemäß den Etappen zur Schließung der Brücke	kurzfristig
3.2 Zusätzliche Stege für Fußgänger und Radfahrer anlegen	mittel- /langfristig
4. Entwicklung Landschaftsraum / Grüngürtel Rheinfelden	
4.1 Vertiefung Konzept Grüngürtel	kurzfristig
4.2 Sicherung Korridor Rheingärten beidseits des Rheins	kurzfristig
5. Campus beim Kraftwerk anstoßen als ppp-Projekt –Weiterentwicklung zum Campus. Projekt für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Kultur, Freizeit, etc.	mittelfristig / langfristig
5.1 Runder Tisch mit Stadt, Industrie, Experten, Bürger	kurzfristig
5.2 Gründung eines Vereines (Erhalt Kraftwerk / Steg, Förderung Campus etc.)	kurzfristig

C Eigenständige Aufgaben der Städte in Abstimmung mit der jeweils anderen Stadt:	
1. Gewerbeflächenentwicklung Rheinfelden Ost / Rheingärten	
1.1 Planungsrechtliche Umsetzung Projekt Rheingärten / Bebauungsplan mit Sicherung Grünzäsur	kurzfristig

2. Entwicklung der Bahnhofsareale, Zentrumserweiterungen	
2.1 Strukturplan Bahnhofareal Rheinfelden CH	kurzfristig
2.2 Entwicklungsgebiet Fröschweid / Habich-Dietschstrasse Rheinfelden CH, Projektorganisation und Studie	kurzfristig
2.3 Verlegung Bahnhof Rheinfelden D auf die Brücke	langfristig
2.4 Verlegung Güterbahnhof Rheinfelden D / Bahnhof und Umgestaltung der Güterstraße	langfristig
3. Verkehrskonzepte	
3.1 Gesamtverkehrskonzept Rheinfelden CH	kurzfristig
3.2 Betriebs- und Gestaltungskonzept N 3, Abschnitt Kaiserstrasse Rheinfelden CH	kurzfristig
3.3 Rückstufung , Umgestaltung Stadtstrasse B 34	kurzfristig
4. Umstrukturierung der Industriestandorte Rheinfelden D	mittelfristig / laufend
5. Landschaftskonzept	
5.1 Stadtpark, Grün 2007	Kurzfristig
5.2 Gestaltung Landschaftspark, Warmbachpark	mittelfristig