



Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Rahmen des 1. Workshops „Weil am Rhein macht mobil!“ am 11.07.2013

Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 1 – Weiterführung Nordwestumfahrung Haltingen

Grundlage der Diskussion der Arbeitsgruppe ist die einführende Präsentation des Büros Fichtner zur Notwendigkeit und zu den potenziellen Trassenführungen einer Nordwestumfahrung. Es wurden bislang 3 Varianten entwickelt:

- Variante 1 „Junkerfeld“
- Variante 2 „B532“
- Variante 3 „Anschluss BAB A 5“

Zu den Varianten wurden aus Sicht der Gutachter die jeweiligen Vor- und Nachteile benannt, ohne jedoch bereits eine Variante zu favorisieren.

Der Teilnehmerkreis, ca. 30 Personen, setzt sich überwiegend aus Bürgerinnen und Bürger der Ortschaft Haltingen zusammen, die jeweils sehr sachkundig Aspekte der Verkehrsbelastung und namentlich Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes einbringen.

Aus der Mitte der Teilnehmer wird zu Beginn der Arbeitsdiskussion Herr Effert als Arbeitsgruppensprecher gewählt, der im Nachgang die Ergebnisse präsentiert und darüber hinaus am 23.07.2013 für interessierte Bürgerinnen und Bürger eine Führung für die später näher **anvisierte Variante 1 „Junkerfeld mit Modifikationen“** anbietet und durchführt.

Im Ergebnis der Diskussionen herrscht bei den Teilnehmern Einigkeit, auch im Rahmen des 2. Workshops eine vertiefende Abstimmung und Erläuterung zur Optimierung der Trassenführung vorzunehmen.

Die verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Haltingen wird neben dem ortsüblichen Ziel- und Quellverkehr aus Sicht der Teilnehmer **namentlich durch 2 Einschlussfaktoren** im Wesentlichen geprägt:

- Von der BAB A 5 abfließender Personenverkehr, der zur Umfahrung von tatsächlichen oder vermeintlichen Stausituationen am Grenzkontrollpunkt zur Schweiz die Linie der Bundesstraße 3 und damit die Ortsdurchfahrt Haltingen wählt



- Ausfließender Verkehr aus Ötlingen und weiteren Ortsteilen sowie Gewerbe- und Lieferverkehr und Besucherverkehr zum Gewerbe- und Einkaufsgebiet Binzen

In der Konsequenz entsteht für Haltingen im Wesentlichen ein über den ortsüblichen Bedarf hinausgehender Nord-Süd-Verkehr, der die alte Ortslage negativ beeinträchtigt (Lärm, Erschütterungen, Begegnungsverkehr, Engstellen, Gefahrenpunkte usw.).

In Summe werden die **entwickelte städtebauliche Qualität sowie Aufenthalts- und Verweilfunktionen in der Ortsmitte stark beeinträchtigt.**

Demzufolge sprechen sich die Teilnehmer **einhellig für die Schaffung einer Ortsumfahrung aus.** Als Minderheitsvotum wird durch eine Teilnehmerin die Unterfahrung des gesamten Ortsteils Haltingen parallel unter der heutigen Ortsdurchfahrt B 3 ins Gespräch gebracht (sogenannte 2+2-Lösung). Dies wird von anderen Teilnehmern aufgrund der komplexen Kosten – und Techniksituation jedoch nicht weiter verfolgt.

Die vom Gutachterbüro vorgeschlagenen 3 Varianten zur Fortführung der Nordostumfahrung, ausgehend vom Kreisverkehr Nordwest-Haltingen – werden hinsichtlich ihrer Verträglichkeit für die Ortslage sowie aus Gründen des Umweltschutzes sehr unterschiedlich bewertet. Hierzu im Einzelnen wie folgt:

- Die Variante 2 wird hinsichtlich der Inanspruchnahme von noch vorhandenen Freiräumen und der Notwendigkeit einer Einhausung durch Lärmschutzmaßnahmen insgesamt als negativ gewertet, zumal in der Folge sowohl Streuobstwiesen, freier Landschaftsraum, der heute der Naherholung dient, beeinträchtigt und zugleich eine Verkehrsführung vorgeschlagen wird, die aus Sicht der Autofahrer ein erhebliches „zusätzliches Wegepotenzial“ nach sich zieht und eine „innere Logik (Fahrtroute zunächst nach Westen dann nach Süden dann Osten dann wieder nach Westen) vermissen lässt.
- Die Variante 3 – d.h. die Fortführung der BAB A 5 – ist im Grunde nach zu begrüßen, wird jedoch hinsichtlich der oben aufgezeigten vermeintlichen oder tatsächlichen Staugefahren hinsichtlich der Akzeptanz für Ortskundige als wenig leistungsfähig beurteilt. Alternativ wird hier die Fortführung der K 6326 als sogenannte „Alte Straße“ – westlich der BAB A 5 hin zum Rhein – ins Gespräch gebracht. Deren Leistungsfähigkeit ist bis zum nördlichen Beginn des Ortsteils Friedlingen tatsächlich gesichert, danach ist diese Straße jedoch aufgrund von angrenzender Wohnbebauung und geringem Ausbauzustand nicht als Umfahrungsstraße aus Sicht der teilnehmenden Diskutanten tauglich.
- Die **Variante 1 „Junkerfeld“ trifft aufgrund ihrer Bündelungs- und Parallelfunktion zur BAB A 5 (östlich gelegen) auf die überwiegende Zustimmung der Diskutanten** – angeregt wird hier eine kleinräumige Verbesserung der Linienführung im Bereich des Gewerbegebietes und eine Überprüfung der vorgesehenen Trassenvarianten im Bereich des Rasthofes / Tankanlage. Näheres soll im Rahmen einer Ortsbegehung geprüft werden.

Variante 1 „Junkerfeld modifiziert“ soll aus Sicht der Teilnehmer Grundlage der weiteren Behandlung der Verkehrsbelange von Haltingen werden.

Einig sind sich die Teilnehmer dahingehend, dass der südliche Anschlusspunkt aller Varianten – sowie vom Gutachter auch empfohlen – im Schnittpunkt mit der Hardstraße zu

suchen ist. Hier besteht seit Jahren das Projekt der sogenannten „Bahnunterfahrung“, das hinsichtlich seiner Realisierbarkeit aus Kosten- und Effizienzgründen von den Teilnehmern allerdings ambivalent eingeschätzt wird. Unstrittig ist hingegen die Notwendigkeit einer Anbindung an die B 317 (und Fortführung als zollfreie Straße).

Neu wird in die Diskussion von den Teilnehmern eingebracht, **die parallel zur BAB A 5 sowie teilweise unter der Autobahn verlaufende sogenannte „Hardstraße“ in ihrer Linienführung unmittelbar weiter nach Süden zu nutzen** und über die Bundesgrenze hinweg einen Anschluss an das Schweizer Hafengebiet zu optieren. Hier besteht aus Sicht einiger Teilnehmer die Möglichkeit, den nach Süden abfließenden Verkehr quasi in „2 Ebenen“ (Oben: Autobahn, unten: Umfahrungsstraße) in das Gebiet der Schweiz abzuführen. Die sich auf Schweizer Territorium anschließenden Verkehrslinien sind zu prüfen und scheinen wegen ihrer gewerblichen Umgebungsbebauung durchaus geeignet, hier den Umfahrungsverkehr aus Haltingen und Weil aufzunehmen.

Summarisch wird von allen Teilnehmern festgehalten, dass die Weiterführung der Nordwestumfahrung Haltingen unmittelbar mit dem Verkehrssystem von Weil am Rhein verknüpft ist.

Die Ergebnisse der Variantendiskussion, die Optierung auf die Lösung 1 „Junkerfeld modifiziert“ werden im Rahmen einer Ortsbegehung am 23.07.2013 näher vertieft und sollen im Weiteren Gegenstand des 2. Arbeitsworkshops zum 08.08.2013 sein.



Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 2 – Weiterführung Tram

In einer kurzen Vorstellungsrunde stellen sich alle Teilnehmer der Arbeitsgruppe kurz vor. Die Gruppe beschäftigt sich zunächst mit der Frage, warum das Vitra-Gelände als Endpunkt im Fokus steht und wieso beispielsweise keine Variante bis nach Riehen führt. Eine Verbindung nach Riehen wird von allen Teilnehmern begrüßt und als einfachste Variante bezeichnet. Zudem könne hiermit auch Alt-Weil mit angeschlossen werden. Der Verkehrsplaner erläutert hierzu, dass eine Straßenbahn-Anbindung nach Riehen aufgrund der zu überbrückenden Steigungen und notwendigen Brückenbauwerke eher problematisch ist. Es wird festgestellt, dass die Vitra einen touristischen Anziehungspunkt darstellt, wobei die Touristen oftmals aus Richtung Basel kommen.

Im weiteren Verlauf der Diskussion geht die Arbeitsgruppe der Frage nach, welches Ziel verfolgt wird. Es wird festgestellt, dass die Straßenbahn ausgelastet sein muss, weshalb entlang der **Streckenführung vorhandene und potenzielle Wohnstandorte** zu berücksichtigen sind. Weiterhin sind Schulen, Einkaufsmöglichkeiten sowie touristische Sehenswürdigkeiten anzubinden. Der bestehende ÖPNV (insb. Bus) wird als ungenügend beurteilt. Bemängelt wird hier vor allem die Unpünktlichkeit. Dagegen werden die Vorzüge einer Tram (engere Taktung) herausgestellt und auch das bessere Image dieses Verkehrsmittels hervorgehoben.

Einpendler nach Basel werden als weitere wichtige Zielgruppe verstanden. Die Teilnehmer sind sich einig, dass eine **Park & Ride-Möglichkeit** geschaffen werden sollte. Als möglicher Standort wird die Fläche nördlich des Friedhofs vorgeschlagen. Um die Attraktivität der Tram weiter zu steigern, sei in diesem Zusammenhang auch ein kombiniertes Ticketing (Parkschein = Tramticket) zu überlegen. In einem nächsten Schritt werden **Gründe für eine Tram-Verlängerung** gesammelt:

- Tram ist noch nicht in der Stadt angekommen; bisheriger Ausbau endet davor
- Bessere Anbindung der Kundschaft aus der Schweiz, die als wichtige Gruppe für den Einzelhandel vor Ort angesehen wird
- Bessere Amortisierung der vorhandenen Strecke



Im Zuge der Variantendiskussion kristallisiert sich die Variante 5 als favorisierte Lösung heraus. So wird die Trassenführung entlang der Hauptstraße bis zur Römerstraße als wichtig erachtet, da diese Distanz für ältere Menschen bereits als Hindernis empfunden wird. Außerdem führt die Streckenführung an wichtigen Punkten, wie beispielsweise Schulen, Pflegeheimen, aber auch dem Friedhof vorbei. Auch die Frage, ob die Tram in der Hauptstraße fahren muss oder ob nicht eine Führung entlang des Rathausplatzes ggf. besser wäre, wird diskutiert. Dies wurde letztlich verneint, da einerseits eine Vielzahl der Fahrgäste den Handel in der Hauptstraße zum Ziel hat und die Schillerstraße zum anderen als zu schmal für die Integration der Tram befunden wurde. Zudem wird das Argument angeführt, dass sich die Tram u.U. auch verkehrsberuhigend auf die Hauptstraße auswirken könnte, da Autofahrer diese dann ggf. meiden (unter der Prämisse, dass der Verkehr nicht ohnehin komplett aus der Hauptstraße herausgezogen wird). Die abschnittsweise Einspurigkeit der 5. Variante erfordert eine relativ enge zeitliche Taktung, die verhindert, dass der zu fahrende „Umweg“ sich nicht unattraktiv auswirkt. Letztlich wird auch die Anbindung des neu geplanten Wohngebiets „Hohe Straße“ als sehr attraktiv beurteilt.



Abschließend wird die Frage, ob die Tram weitergeführt werden soll oder nicht mit einem **klaren „Ja“ zur Weiterführung der Tram** beantwortet. Auch bei der Streckenführung – **Variante 5** – herrscht zum Abschluss ein breiter Konsens. Als unumgänglich in Verbindung mit der Tram wird der Umgang mit dem ruhenden Verkehr erachtet. Nach Möglichkeit sind Park & Ride sowie Bike & Ride Möglichkeiten zu schaffen.

Diskussion und Ergebnisse Arbeitsgruppe 3 - Entwicklung Zentrum/ Hauptstraße

Die Arbeitsgruppe bildet mit rund 40 Teilnehmern die größte Gruppe innerhalb des 1. Workshops. Das zu diskutierende Themenspektrum war in der Konzipierung des Workshops mit den Schwerpunkten Fußgängerzone, ruhender Verkehr, Barrierefreiheit, sowie Anbindung Hangkantengrundstück recht breit aufgestellt.

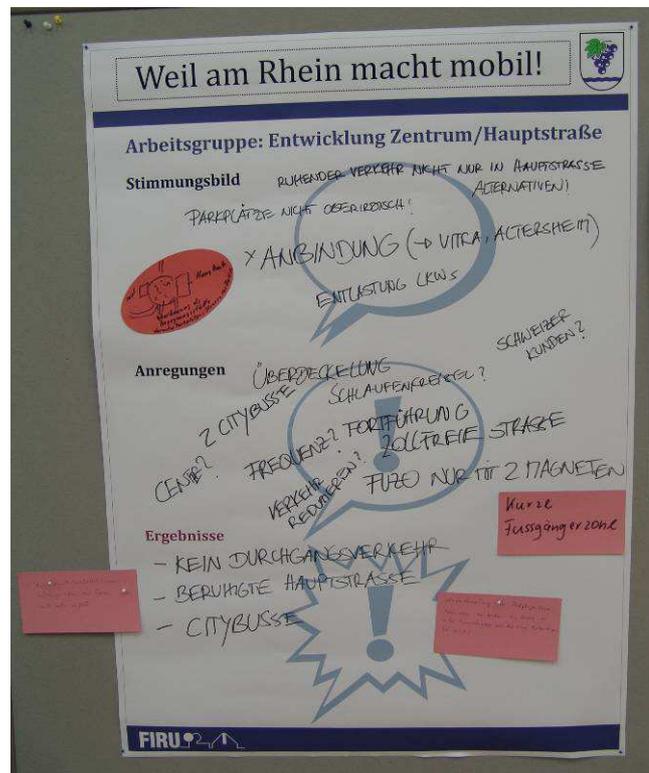
Innerhalb der Arbeitsgruppe waren auch Interessenvertreter des Einzelhandels in Weil am Rhein anwesend (Weil aktiv, Centermanagerin der Einkaufsinsel), was eine Einbindung der Sichtweise aus Handelskreisen erleichtert hat.

Grundsätzlich hat sich die Diskussion auf folgende **drei Aspekte** fokussiert:

- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Verkehrsberuhigung für die Hauptstraße (Optionen vor der Einrichtung einer Fußgängerzone)
- Öffentlicher Verkehr in der Hauptstraße

Hinsichtlich des **ruhenden Verkehrs** sind die Positionen der Diskussionsteilnehmer durchaus als unterschiedlich zu bezeichnen: Während eine Gruppe die vorhandenen Stellplätze als notwendig für die Frequentierung und Erreichbarkeit der Hauptstraße ansieht, sehen andere Teilnehmer in der Verlagerung der Stellplätze in Randbereiche des Zentrums durchaus eine Chance zur qualitativen Aufwertung der Hauptstraße. So wird z.B. diskutiert, wo Alternativstandorte für den ruhenden Verkehr im östlichen Bereich des Zentrums sein können, um so auch Fußgängerströme von Osten nach Westen (u.a. Hangkante) zu leiten. Zu wählende Alternativen sind jedoch davon abhängig, inwieweit man unter Veränderung des Gesamtverkehrssystems in der Innenstadt, den fließenden Verkehr aus der Hauptstraße herausnehmen kann.

Der Diskussionsverlauf in Bezug auf eine **potenziell einzurichtende Fußgängerzone** verdeutlichte sehr schnell, dass diese Option für viele Teilnehmer aufgrund der derzeit hohen Belastung der Hauptstraße zwar als positive, aber zunächst auch schwer zu realisierende Variante eingeschätzt wird. Daher verständigt man sich auf ein mögliches Stufenmodell, das zunächst eine konsequente Verkehrsberuhigung vorsieht inkl. einer Entlastung vom Lkw-Verkehr um dann ggf. zu einem späteren Zeitpunkt neu zu beurteilen, inwieweit eine komplette Schließung für den fließenden Verkehr sinnvoll ist. In diesem Rahmen wurde festgestellt, dass die vorhandene Zone 20 – Lösung nicht die gewünschte Beruhigung der Straße mit sich bringt.



Besonders positiv wurde von der Gruppe der Vorschlag einer Teilnehmerin aufgefasst, die **Anbindung der Hauptstraße im ÖV-Netz** über einen sog. Citybus zu gewährleisten. Demnach wäre dieses Angebot in einem hohen Takt und kostenlos anzubieten und eine Alternative zur vorgesehenen Tram-Lösung. Aufgrund des hohen Konsenspotenzials dieses Vorschlags wurde mit dem Verkehrsplaner (Büro Fichtner) vereinbart, Referenzbeispiele hierzu zu recherchieren und in Bezug auf die Tramvariante zu vergleichen. Kriterien für den Vergleich können neben Kostenaspekten auch städtebauliche und nutzerbezogene Anforderungen sein. Im Rahmen des nächsten Workshops am 08.08.2013 wird das Büro Fichtner in der Arbeitsgruppe diese Betrachtung vorstellen.

