

# *Haltinger Dialog – Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse der Auftaktveranstaltung am 13. Februar 2014*

---



## **Begrüßung durch Ortsvorsteher Michael Gleßner und Bürgermeister Christoph Huber**

Ortsvorsteher Michael Gleßner eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Bürgerinnen und Bürger zum Auftakt des Haltinger Dialogs. Bürgermeister Christoph Huber begrüßt ebenfalls das Plenum und nimmt Bezug auf den Prozess „Weil am Rhein macht’s“, der einen offenen Bürgerdialog in Weil am Rhein etablieren soll. Der Haltinger Dialog knüpft damit an die bereits erfolgte Diskussion zum Weiler Zentrum an und soll im Ergebnis eine Entwicklungsperspektive für die Haltinger Ortsmitte wiedergeben.



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

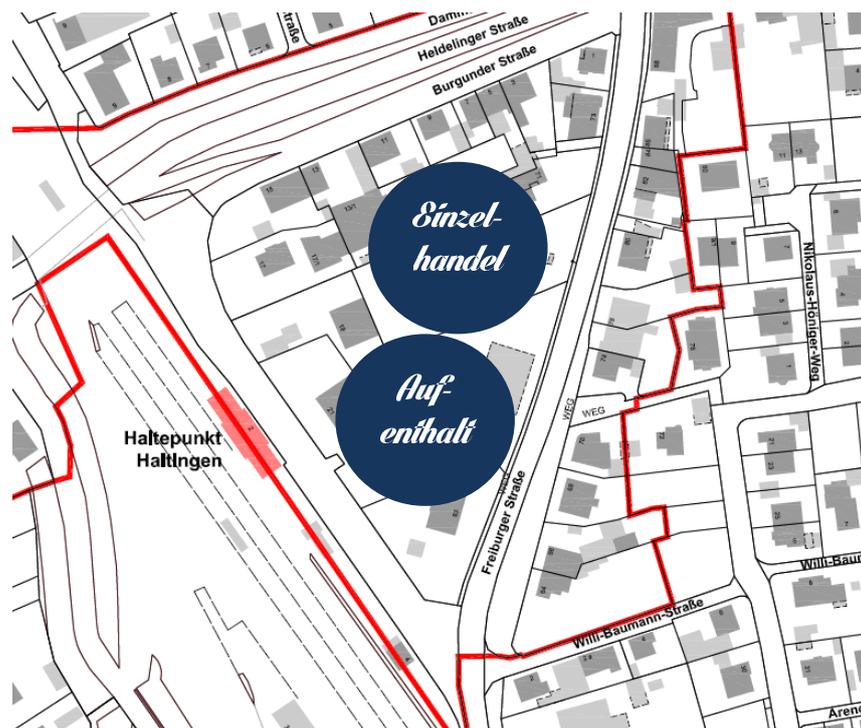
FIRU mbH stellt die Zielsetzungen und Zeitschiene für den Haltinger Dialog vor. Demnach folgen nach dem Auftakt ein erster Workshop am 27. März 2014 sowie ein zweiter Workshop am 15. Mai 2014, die im Ergebnis eine mit der Bürgerschaft erarbeitete Entwicklungsperspektive (Haltinger Memorandum) für die Haltinger Ortsmitte aufzeigen sollen. Für den Auftakt wurden im Vorfeld in Abstimmung mit der Stadt Themenfelder abgegrenzt, die insb. für die Haltinger Ortsmitte von Bedeutung sind und für die es inhaltliche und räumliche Leitlinien zu formulieren gilt. Unter den Themen Nutzungen, Mobilität und Bahn waren demnach schon für den Auftakt Arbeitsgruppen zu bilden, in denen eine erste Diskussion der Themen erfolgen sollte.



Nutzungen

## Diskussion und Ergebnisse der Arbeitsgruppe Nutzungen

Als Einstieg in die Arbeitsgruppe waren die Teilnehmer aufgefordert, ein Plakat zur Einschätzung der Haltinger Ortsmitte zu befüllen. Gefragt waren Eigenschaftswörter, welche die Haltinger Ortsmitte näher beschreiben. Hier wurde in der Diskussion rasch deutlich, dass der Charakter sehr „zweckgebunden“ ist. Es bestehen demnach Einkaufsmöglichkeiten, die zwar die Ortsmitte stärken, jedoch wird die Aufenthaltsqualität insgesamt bemängelt. Über diesen Auftakt findet der Dialog schnell den Anknüpfungspunkt zu einem potenziellen Nahversorger in der Ortsmitte, der aufgrund der Freiflächenanteile im Bereich der Esso-Tankstelle anzusiedeln wäre. Einige Diskussionsteilnehmer weisen darauf hin, dass eine qualitative Entwicklung im Sinne von komplementären Aufenthaltsbereichen zum Verweilen und gastronomischen Randnutzungen wünschenswert seien. Demnach soll der Einzelhandelsbaustein sich von Standardlösungen in Ortsrandlage unterscheiden. Im Zusammenhang mit der Einzelhandelsentwicklung wird auch klar herausgestellt, dass hierbei insbesondere aufgrund der stark belasteten B3 weitere Mehrverkehre genau untersucht und in die Abwägung bezüglich der maximalen Verkaufsflächengröße eingestellt werden müssen. Fraglich erschien anderen Teilnehmern, inwieweit der Nutzungsbaustein Einzelhandel auf Höhe der Esso-Tankstelle inkl. nördlich angrenzender Freifläche tatsächlich eine Veränderung des Einkaufsverhaltens nach sich ziehen würde, insbesondere dann, wenn weiterhin der Standort REWE im Norden Haltings erhalten bleiben würde. Weitgehender Konsens ist jedoch, dass die Fläche grundsätzlich für eine Einzelhandelsnutzung geeignet sei. Die wesentlichen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung sind jedoch eine Berteilung des entstehenden Mehrverkehrs inklusive seiner verkehrstechnischen Abwicklung sowie zu integrierende Flächenanteile für Aufenthaltsfunktionen. Ein weiterer Diskussionsstrang diesbezüglich hat zudem die Frage aufgeworfen, ob ggf. die Fläche auch qualitativ ohne Nutzungsbaustein entwickelt werden und primär dem Aufenthalt im Sinne einer Grünfläche dienen könnte.



Zudem hat die Arbeitsgruppe deutlich herausgestellt, dass die Frequentierung der ggf. neu entstehenden Nutzungen maßgeblich davon abhängt, wie die künftigen Wegeverbindungen ausformuliert und gestaltet werden. Hierzu wird die Heldelinger Unterführung einen wesentlichen Baustein liefern. Jedoch auch die Flächen für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Freiburger Straße sowie Querungsmöglichkeiten sind ein wichtiger Aspekt für die Gestaltung der zukünftigen Ortsmitte (siehe AG Mobilität).

Im Zuge der Diskussion wurde auch die Frage aufgeworfen, inwieweit die westlich und östlich der Bahn gelegenen Areale des Sanierungsgebiets zusammen als eine Ortsmitte Haltingers etabliert werden können. Aufgrund der Bahntrasse und historisch bedingt werden diese Teilbereiche seit jeher als zwei unterschiedliche Lagen innerhalb der Haltinger Ortsmitte angesehen. Diese Frage wurde zum einen räumlich wie auch nutzungsbezogen diskutiert. Räumlich lässt sich festhalten, dass der Umbau der Heldelinger Unterführung, welche im Rahmen des 1. Workshops näher erläutert werden wird, die Verbindung der beiden Teilbereiche deutlich verbessern wird und somit die Barrierewirkung durch die Bahn abgeschwächt werden kann. Nutzungsbezogen wurde von Seiten der Moderation die Frage aufgeworfen, inwieweit sich die beiden Teilbereiche im Sinne von Komplementärnutzungen sinnvoll ergänzen und somit als gemeinsame Ortskernlage zukünftig behaupten können.

Die vorgeschlagenen Nutzungen für den Bereich wurden innerhalb der Gruppe rege diskutiert, folgende sind festzuhalten: Büronutzungen im Bereich des Heldelinger Ecks, (Bewegungs-)Flächen für Jugendliche, z.B. im Sinne einer Half-Pipe in Nachbarschaft zur Bahn, Einzelhandelsbausteine im Bereich des mittleren Bedarfs (d.h. keine Nahversorgung wie im östlichen Bereich, sondern z.B. Blumenladen), die Integration gastronomischer Nutzungen oder die Ergänzung um Freizeitnutzungen (z.B. Tanzlokal).



Ein „Zusammenwachsen“ der Ortsmitte könnte im Sinne einer Komplementärnutzungs Betrachtung positiv gestärkt werden.



## Diskussion und Ergebnisse der Arbeitsgruppe Mobilität

Die AG Mobilität ging der Frage nach, wie in Haltingen die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen verbessert werden können, wobei z.T. der Informationsstand bezüglich Bahntrassenausbau und den damit verbundenen baulichen Änderungen sowie die künftige mögliche Nutzung der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße unzureichend war. Demnach wäre eine Information über die genannten Aspekte im nächsten Workshop zu empfehlen. Einigkeit herrschte darüber, dass es im Bereich Verkehr Interessenkonflikte der einzelnen Nutzer (Anwohner, Pendler, Einkauf) gibt, die es auszugleichen gilt. Hinsichtlich der in der VU vorgeschlagenen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum und der damit erforderlichen Vergrößerung der Flächen wurde jedoch eher für eine stärkere Ausrichtung auf Parkmöglichkeiten vor den Geschäften plädiert.

Folgende Anforderungen an die Mobilitätsfaktoren wurden formuliert:

### ÖPNV

- Es wird eine bessere Vertaktung der Busse gewünscht, um den Umstieg vom PKW auf den ÖV zu erreichen.
- Dem Ruf nach Busbuchten, um den Verkehr auf der Freiburger Straße zu beschleunigen, stand die Forderung entgegen, die Durchfahrt Haltingens unattraktiv zu machen, damit die künftige Umgehung verstärkt genutzt wird.

### Radverkehr

- Der Radverkehr soll durch spezielle Angebote, wie sichere Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Aufladestationen, mehr sichere Radwegeverbindungen generell attraktiviert werden.
- Insbesondere wird eine durchgängige Radverbindung durch die Ortsmitte, ohne gefährliche Kreuzungssituationen gefordert.

### Fußgänger

- Eine Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger bei der Überquerung der Freiburger Straße steht ganz zentral im Fokus; hierzu wurden speziell folgende Punkte benannt, die als wichtige Querungsstellen identifiziert wurden:
  - Eine Über- bzw. große, attraktive Unterführung an der Einmündung Heldelinger Straße / Elektro Bucher; als Alternativen werden Mini-Kreisel (wie in Frankreich) sowie größere durchgängige Mittelinseln / Querungshilfen genannt.
  - Zur Verbindung zwischen Ober- und Unterdorf spielt auch die Querung der B3, Höhe Café Gemppe eine wichtige Rolle.
  - Die Fußwegeverbindung zwischen B3 und Bahnhof entlang der Esso-Tankstelle wird aus heutiger Sicht wegen der Erreichbarkeit von Bushaltestelle und Volksbank auch als sehr wichtig erachtet. Hier ist auch der Übergang über die Burgunder Straße zum Bahnhof sicher zu stellen.

## Ruhender Verkehr

- Auch beim ruhenden Verkehr wurde die Notwendigkeit erkannt, zwischen den Bedürfnissen der Anwohner, der Pendler, und denjenigen, die für Einkäufe und Erledigungen in der Ortsmitte parken, zu unterscheiden.
- Für die Freiburger Straße wird eher die Notwendigkeit von Kurzzeitparkmöglichkeiten gesehen, anstatt der Schaffung von mehr Aufenthaltsflächen und –qualität im Straßenraum.
- Es wird vorgeschlagen, eine Überdeckelung der Heldelinger Straße von der Bahnlinie bis etwa zur Hälfte der Verkehrsfläche in Richtung Freiburger Straße zu überprüfen, mit dem Ziel, Platz für Parken und Grünflächen zu erhalten; ggf. kann in diesem Zusammenhang auch noch über eine Aufschüttung des Damms zur Dammstraße hin nachgedacht werden.
- Im Bahnhofsumfeld werden Pendler-Parkplätze benötigt, um die Burgunder Straße und andere bewohnte Straßen in der Umgebung zu entlasten. In diesem Zusammenhang wird insgesamt eine Parkraumbewirtschaftung gefordert (Gebührenpflicht, Kurzzeit-, Anwohnerparken).
- Für einen P&R-Parkplatz wird auch die Fläche westlich der Bahnstrecke vorgeschlagen.
- Wenn die Ansiedlung einer Einzelhandelsnutzung auf der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße erfolgt, sollten die Stellplätze unterirdisch untergebracht sein und möglichst mehrfach genutzt werden können.

## Motorisierter Individualverkehr

- Im Hinblick auf eine Entlastung der Ortsmitte, insbesondere der Freiburger Straße, vom motorisierten Individualverkehr, haben sich die Bürger viel von einer vollständigen Ortsumfahrung erhofft. Nach den letzten veröffentlichten Informationen wird jedoch auch weiterhin mit einer hohen Fahrzeugdichte und Lärmeinwirkungen zu rechnen sein. Im Hinblick auf Verbesserungen wird weniger auf eine Reduzierung der Verkehrsmenge als auf eine Verbesserung der Qualität (weniger LKW) hingewiesen.
- In diesem Zusammenhang wurde zentral auf den Verkehrsfluss in der Freiburger Straße abgehoben. Neben verbesserten Ampelregelungen soll auch über eine Sperrung der Unterführung Heldelinger Straße für den LKW-Verkehr oder eine Einbahnregelung von Osten nach Westen nachgedacht werden, damit der Verkehrsfluss auf der B3 für aus der Heldelinger Straße kommende Fahrzeuge nicht mehr unterbrochen werden muss.
- Für die Große Gass und andere Straßen, die auf die B3 münden, werden bessere Möglichkeiten zum Linksabbiegen gewünscht (z.B. Abbiegespuren).
- Wegen der Grenznähe wird mit einer Nutzung der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße durch Discounter die Gefahr einer Erhöhung der Verkehrslast in der Freiburger Straße gesehen. Einzelhandel zur Nahversorgung oder kleinteiligere Nutzungsstrukturen werden aus verkehrlicher Sicht als unproblematischer eingestuft.



## **Diskussion und Ergebnisse der Arbeitsgruppe Bahn**

### **Themenbereiche Nutzung und Gestaltung**

Als einstimmige Aussage wurde zu Beginn seitens der Teilnehmer angeführt, dass es am Haltinger Bahnhof historisch gesehen noch nie Aufenthaltsqualitäten oder ansprechende funktionale Nutzungen gegeben habe. Hauptgründe dafür seien die mangelhafte infrastrukturelle Ausstattung sowie die Gestaltung der öffentlichen Freiflächen. Neben einem der Nutzung angepassten gastronomischen Angebot und bahnhofsaffinen Basisinfrastrukturen fehlten Aufenthalts- und Begegnungsbereiche für Bahnpendler, Besucher und Anwohner. Einschränkend dazu wurde jedoch auch angeführt, dass abseits der Stoßzeiten keine hinreichende Personenfrequenz und dementsprechende Nachfrage zur Aufrechterhaltung von ganztägigen gastronomischen Angeboten bestünde. Die Bahnhofsumgebung wirke untergenutzt.

Für das westlich an die Heldelinger Unterführung angrenzende Grundstück wurde eine bauliche Nutzung im Sinne der in der VU angedachten Turmlösung als sinnvoll erachtet. Als zentrales Argument galt – neben der baulichen Aktivierung der Fläche – die dadurch neu geschaffene Blickverbindung in den westlichen Ortsteil über die zukünftig bestehenden Lärmschutzwände hinweg. So würde eine Sichtachse vom östlichen Ortsteil nach Haltingen-West geschaffen, die auf die Fläche jenseits der Bahntrasse aufmerksam macht. Für die Nutzung seien Dienstleistungen und Büroräume (vgl. Arbeitsgruppe Nutzungen) denkbar, auch wurde eine Teilnutzung zur Unterbringung von Fahrrädern andiskutiert.

Aus der Teilnehmerschaft heraus wurde im Zuge der Diskussion von Entwicklungssträngen nachdrücklich formuliert, dass die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes in jedem Fall im Zusammenhang mit der Entwicklung des der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße gedacht werden muss. Es dürften aufgrund der gegenseitigen Raum- und Funktionsbezüge keine voneinander entkoppelte Lösungen umgesetzt werden.

### **Themenbereich Verkehr**

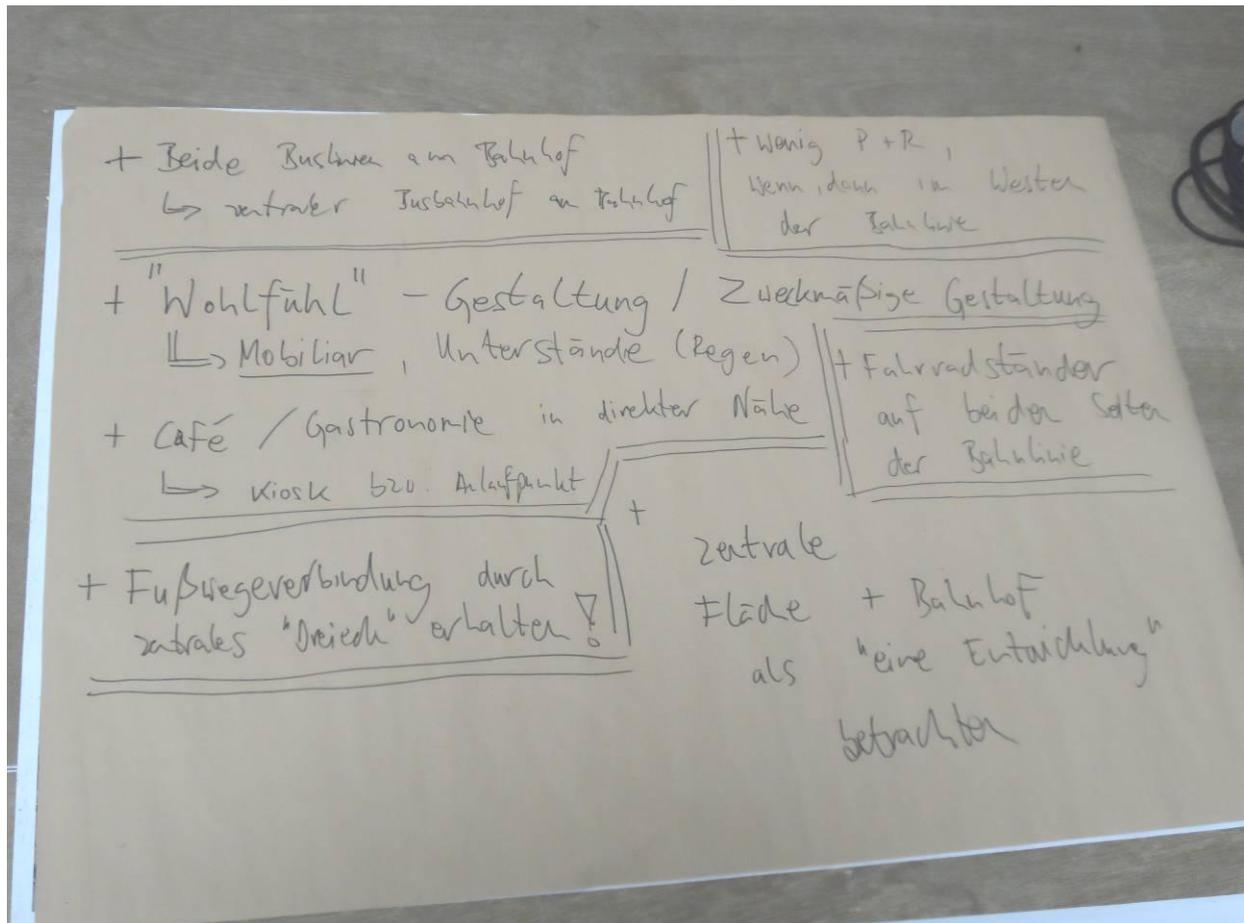
Als wesentliches planerisches Erfordernis wurde daneben der Erhalt bzw. die Optimierung des direkten fußläufigen Zugangs zu den beiden bestehenden Buslinien angesehen. Eine Verlegung der Fahrstrecke der Buslinie 55 über die Burgunder Straße mit Haltepunkt auf Höhe des östlichen Bahnsteigzugangs wurde kurz nach Beginn bereits ausgiebig diskutiert. Im Ergebnis stand, dass eine Konzentration der Bushaltestellen direkt vor dem Bahnhof im Sinne eines zentralen Busbahnhofs als wünschenswert erachtet wird. Unabhängig der Andienung der Linie 55 wurde wiederholt geäußert, dass der Fußweg von der Burgunder Straße entlang der Esso-Tankstelle zur Freiburger Straße hin als eine wesentliche Verbindung genutzt wird und notwendigerweise erhalten bleiben soll. In diesem Rahmen wurde angeführt, dass die Gaststätte Krone punktuell als Anlaufpunkt für Bahnreisende genutzt würde, jedoch derzeit kein funktionaler Bezug von der Freifläche nördlich der Esso-Tankstelle zur Heldelinger Unterführung bzw. zur Fußgänger-Unterführung seitlich des Bahnhofsgebäudes bestünde.

Seitens der Teilnehmer wurde für den Bereich östlich der Bahngleise geäußert, dass keine Park&Ride-Nutzung gewünscht sei. Vielmehr solle das bestehende Stellplatzangebot auf ein verträgliches Maß an Kurzzeitparkplätzen (vgl. Arbeitsgruppe Mobilität) reduziert werden, da die seit Jahren etablierte Situation von ganztägig parkenden Bahnpendlern im Bahnhofsumfeld zukünftig nicht mehr tragbar sei. Eine Verortung von Park&Ride -Stellplätzen wäre, sofern generell notwendig, als Sammelparkfläche westlich der Bahngleise im Bereich zwischen südlichem Bahnsteig und Güterstraße vorstellbar.

### **Zusammenfassung und nächste konzeptionelle Schritte**

Auf Basis der angeführten Aussagen können folgende zentrale Erfordernisse und Wünsche auf Seiten der Teilnehmer der AG Bahn identifiziert werden:

- Ansiedlung von Kleingastronomie im näheren Bahnhofsumfeld (z.B. Kiosk, Stehcafé inkl. Presse) mit hochwertiger Gestaltung
- Errichtung von großvolumigen Fahrradständern beidseitig der Gleisanlage
- Errichtung eines öffentlichen WCs in direkter Bahnhofslage (behindertengerecht)
- Errichtung großflächiger Personenunterstände in direkter Nähe zum Gleiskörper sowie zur Burgunder Straße hin
- Errichtung von Sitzgelegenheiten, um Aufenthaltsangebote im Freiraum entlang des bahnparallelen Teils der Burgunder Straße sowie in deren Kurvenbereich zu schaffen („Wohlfühlbereiche“)
- Ggf. Prüfung einer Verlegung der Bushaltestelle der Linie 55 von der Freiburger Straße an den Bahnhof ("ZOB") mit entsprechender Linienführung
- Erhalt/ Ausgestaltung der Fußwegeverbindung von der Burgunder Straße über die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße
- Konsequente Begrünung entlang des bahnparallelen Abschnitts der Burgunder Straße (Sträucher, Baumbepflanzung, „Allee-Stil“)
- Ansprechende Oberflächengestaltung der Lärmschutzwände entlang der Burgunder Straße und über die Heldelinger Unterführung hinweg (z.B. künstlerische Bemalung, Graffiti, farbliche Lichtinstallation)
- Turmbebauung westlich der Heldelinger Unterführung als städtebauliche Dominante



### Weitere Terminschiene

1. Workshop Haltinger Dialog am 27. März 2014
  2. Workshop Haltinger Dialog am 15. Mai 2014
- Vorlage Haltinger Memorandum Anfang Juni 2014