

Haltinger Dialog – Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse des 1. Workshops am 27. März 2014



Begrüßung durch Ortsvorsteher Michael Gleßner

Ortsvorsteher Michael Gleßner eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Bürgerinnen und Bürger zum 1. Workshop im Rahmen des Haltinger Dialogs. Er hebt positiv hervor, dass die gute Resonanz des Auftakts sich auch im 1. Workshop fortsetzt und lädt die Bürgerschaft ein, weiterhin die Entwicklung der Haltinger Ortsmitte mitzugestalten.



Einführung in den 1. Workshop (Susanne Eisenbarth, FIRU mbH)

Als Einstieg in den 1. Workshop wird ein kurzer Rückblick auf den Auftakt vom 13. Februar 2014 gegeben. Hierzu zählt auch die Vorstellung der wesentlichen Ergebnisse aus den einzelnen thematischen Arbeitsgruppen. Obwohl zum Auftakt stärker der Einstieg in die Diskussion als die Erarbeitung wesentlicher Handlungsempfehlungen im Mittelpunkt stand, war festzustellen, dass bereits in allen Arbeitsgruppen so viel Input erfolgte, dass bereits im Anschluss Planvarianten entwickelt werden konnten.



Aufgrund der erzielten Ergebnisse im Auftakt wurde die Konzeption für den 1. Workshop demnach so gewählt, dass man zum einen die entwickelten Varianten mit den Bürgern diskutiert und zum anderen den Austausch zwischen Arbeitsgruppen und Bürgern themenübergreifend fördert. Hierzu dient das Format einer „Bürgerausstellung“, in dem an einzelnen „Messeständen“ die Varianten themenbezogen vorgestellt und sowohl quantitativ wie auch qualitativ gewertet werden können. Die Bürger haben so die Möglichkeit, sich die Varianten im Detail ansehen, Fragen zu stellen und ihre Anregungen auf Plakaten abzugeben.

Somit haben alle Teilnehmer die Chance, sich themenübergreifend über den Planungsstand zu informieren und im Sinne der Vernetzung ihre Gedanken und Ideen in alle Themen miteinzubringen.

Im Nachgang an die Einführung stellt Dr. Bernd Fahle die entwickelten Varianten vor und erklärt die Genese der einzelnen Planzeichnungen.

Vorstellung der Varianten durch Dr. Bernd Fahle (fsp)

Das Büro fsp aus Freiburg hat im Nachgang an den Auftakt planerische Varianten für die einzelnen Themenfelder Nutzungen, Mobilität und Bahn entwickelt. Diese sollen räumlich darstellen, wie die Entwicklung einzelner Teilräume in der Haltinger Ortsmitte vollzogen werden kann. Herr Dr. Fahle stellt deutlich heraus, dass zum jetzigen Zeitpunkt dies nur erste Annäherungen sein können, die es zu diskutieren gilt.



Ein wesentliches, verbindendes Thema zwischen allen Arbeitsgruppen war bereits zum Auftakt die Neugestaltung der **Heldelinger Unterführung**, die im Zuge des Bahnausbaus angepasst wird. Die Planung zeigt auf, dass insbesondere die Flächen für Radfahrer und Fußgänger vergrößert werden, was zu einer deutlichen Aufweitung der Raumsituation führt.

Des Weiteren werden vier Varianten für die Gestaltung der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße für das **Themenfeld Nutzungen** präsentiert, die von unterschiedlichen Baukubaturen sowie damit zusammenhängend Nutzflächen für Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen ausgehen und unterschiedliche Varianten des Umgangs mit dem Gasthof Krone darstellen. Auch die Zufahrtssituation sowie die Durchwegung des Areals werden näher erläutert. Die dargestellten Verkaufsflächen für den Einzelhandelsbaustein spiegeln Größen zwischen 1.800 und 2.800 m² wider.

Einen weiteren Themenblock bildet das **Thema Mobilität** insb. mit Beispielen für die Gestaltung des Kernbereichs der Haltinger Ortsmitte mit der Kreuzung Freiburger und Heldelinger Straße. Hier werden verschiedene Möglichkeiten der Herstellung von Aufenthaltsbereichen entlang der Freiburger Straße wie auch Überwege dargestellt. Varianten für die Einbindung eines Kreisverkehrs wurden durch das Büro Fichtner geprüft, kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass die geforderten Radien innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar sind.

Für das **Thema Bahn** werden drei Bereiche planerisch dekliniert: Der nördliche Bereich des Bahnhofsvorplatzes, der in Zukunft primär Aufenthaltsfunktionen übernehmen soll, der südlich angrenzende Bereich, der insbesondere funktional, u.a. über die Integration eines Busbahnhofs, geprägt wird sowie vis-à-vis das Heldelinger Eck, für welches eine Turmbebauung angedacht ist.

Nach Vorstellung der ersten planerischen Überlegungen werden die Teilnehmer des Workshops eingeladen, sich die Varianten näher anzuschauen und mit den Planern ins Gespräch zu kommen. Eine kurze Zusammenfassung am Ende der Veranstaltung soll die wesentlichen Ergebnisse des Abends festhalten.



Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Nutzungen

Ziel der Diskussion innerhalb dieses Themenblocks war einerseits herauszufinden, wie das **Stimmungsbild zu den unterschiedlichen, angebotenen Verkaufsflächengrößen bezogen auf den Einzelhandelsbaustein** einzuschätzen ist, und zum anderen, wie der **Gasthof Krone** innerhalb der Bürgerschaft gewertet wird. Damit zusammenhängend standen folglich auch weitere Aspekte, wie z.B. die Anlieferung zum Markt und das Einfügen der Baukörper im Verhältnis zur angrenzenden Bebauung im Mittelpunkt des Dialogs.

Die diskutierten vier Varianten sind der Präsentation des Planungsbüros fsp zu entnehmen. Zwei Varianten gehen von einem Erhalt des Gasthofs Krone aus und zeigen Baukubaturen für Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen. Die Verkaufsfläche beträgt hierbei in einem Entwurf 2.400 m² und in dem anderen 1.800 m². Die Gebäudeteile für Gewerbe und Wohnen ordnen sich teilweise neben, teilweise auf dem Einzelhandelsbaustein an.

Beide Varianten wurden **im Rahmen der quantitativen Wertung nicht sehr hoch** eingestuft. Aus der Betrachtung der qualitativen Aussagen ist dies ggf. dadurch zu erklären, dass – von einem Erhalt des Gasthofs Krone ausgehend – die Restflächen für die Unterbringung der Nutzungsbausteine Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen entsprechend gering ausfallen und hier die **Dichte zu hoch** bzw. das **Heranrücken an den Bestand als zu negativ** gewertet wird.

2.400 m² VK + Gewerbe + Wohnen



1.800 m² VK + Gewerbe + Wohnen



Die beiden Varianten mit der Annahme des Abrisses des Gasthofs Krone zeigen für den Baustein Einzelhandel Verkaufsflächen von 2.800 m² und 1.800 m² auf. Auch hier sind die Baukörper für die Ergänzungsnutzungen sowohl neben dem Einzelhandel wie auch darauf angeordnet.

Beide Varianten wurden quantitativ höher als die Entwürfe mit Erhalt des Gasthofs gewertet. Wobei hier **nicht der Rückschluss** gezogen werden darf, dass die **Wertung hinsichtlich des Abrisses der Krone** vollzogen wurde, sondern die Diskussion mit den Bürgern zeigte vielmehr, dass insb. die vierte Variante (1.800 m²) besonders hoch gewertet wurde, da man hier **die dargestellten Dichten für die Haltinger Ortsmitte für angemessen** hält.

Demnach lässt sich **kein klares Votum für Erhalt oder Abriss der Krone** ableiten, gleichwohl aber festhalten, dass **eine geringere Dichte – auch unter nachbarschaftsschützenden Aspekten – als durchweg positiv** eingeschätzt wurde.

2.800 m² VK + Gewerbe + Wohnen

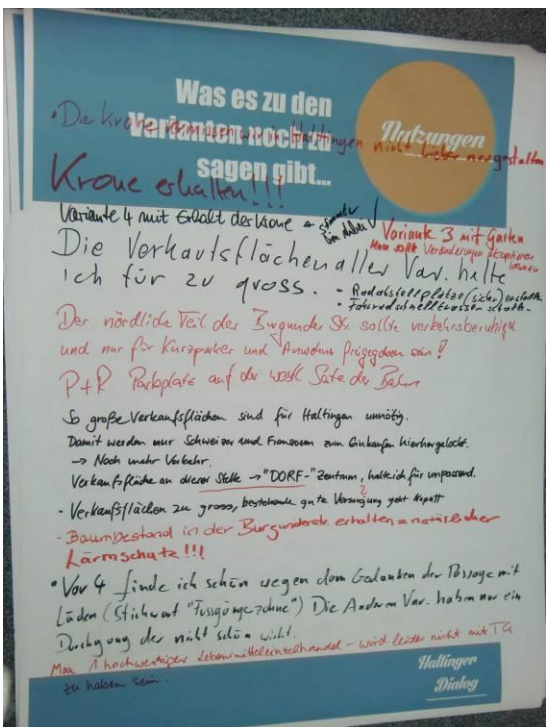


1.800 m² VK + Gewerbe + Wohnen



Qualitativ wurde bezüglich der einzelnen Varianten auch darüber nachgedacht, **aus einzelnen Bausteinen der Varianten eine neue Zusammensetzung**. Wie z.B. für die am höchsten gewertete Variante mit Abriss Krone und 1.800 m² Verkaufsfläche diese mit Erhalt der Krone zu gestalten.

Zentral und kontrovers wurde auch immer wieder die **tatsächlich benötigte Verkaufsfläche** in der Haltinger Ortsmitte diskutiert. Einige Teilnehmer warfen hierbei die Frage auf, inwieweit überhaupt weitere Verkaufsfläche notwendig ist. Andere hingegen stellten die aufgezeigten „großen Varianten“ in Frage. Als **gemeinsamer Nenner** lässt sich festhalten, dass die **Mehrheit einen Einzelhandelsbaustein in Haltinger Ortsmitte** wünscht, der sich **den Dichten der dörflich geprägten Ortsmitte anpasst** und **keine zusätzlichen Verkehrsfrequenzen** auslöst.



Insbesondere für die Anwohner waren auch der Aspekt der Anlieferung des Marktes sowie der Umgang mit Park&Ride-Anlagen (in Bezug auf den Haltepunkt) wichtig, da man sich von einer Neuplanung der Ortsmitte eine **Entlastung sowohl von dem ruhenden wie auch fließenden Verkehr** erhofft. Hiermit einhergehend wurden auch **Lärmschutzaspekte** diskutiert. Herausgestellt wurde zudem mehrmals, dass eine **Durchwegung des Areals** gewünscht ist, die sich leichter bei einer **weniger großformatigen Bauweise** darstellen lässt.



Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Mobilität

Den Diskussionen lagen als Ausarbeitungen von fsp zwei Varianten für die Gestaltung des **Kernbereichs der Haltinger Ortsmitte mit der Kreuzung Freiburger und Heldelinger Straße**. Hier werden verschiedene Möglichkeiten der Herstellung von Aufenthaltsbereichen entlang der Freiburger Straße wie auch Überwege dargestellt. Die gezeigten Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass Variante 1 zahlreiche Schrägparkplätze auf beiden Seiten der Freiburger Straße in Höhe von Elektro Bucher vorsieht und Variante 2 stattdessen Aufenthaltsflächen und Begrünung an der Stelle anordnet. Die quantitative Bewertung sieht die Variante 2 mit mehr Aufenthaltsqualität knapp vor der Variante 1. Die qualitative Meinung zu den beiden Varianten ist jedoch je nach Interessenlagen in etwa ausgeglichen. Ein paar wenige Stellplätze im Bereich der Geschäfte werden allerdings befürwortet. Generell werden jedoch Schrägparkplätze mit dem Erfordernis rückwärts Auszuparken an der Bundesstraße als nicht realisierbar eingeschätzt und stattdessen Stellplätze parallel zur Fahrbahn bevorzugt. Schnitte an verschiedenen Stellen der Freiburger Straße verdeutlichen die Aufteilung des Straßenraums in Fahr- und Fußwege sowie Aufenthaltsbereiche.

Kein eindeutiges Stimmungsbild konnte bezüglich der Frage, ob der **Verkehrsfluss auf der Freiburger Straße** eher verlangsamt bzw. unterbrochen oder aber verstetigt werden soll, wahrgenommen werden. Es gibt sowohl die Meinung, der Verkehr sollte durch Ampeln, ein- und ausparkende Autos oder Abbiegevorgänge unterbrochen werden, um die Durchfahrt wenig attraktiv zu machen und die Verkehrsteilnehmer auf andere Strecken zu bringen. Dies erhöht auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf der Freiburger Straße. Andere sind der Meinung, der Verkehrsfluss sollte verflüssigt werden, damit die Stockungen und Staus reduziert und die Lärmeinwirkungen verringert werden. In diese Richtung tendiert auch die Forderung, bei Allemannenweg oder Turmstraße keine Linkseinfahrt von und auf die Freiburger Straße vorzusehen, damit Unterbrechungen des Verkehrs vermieden werden. Stattdessen wird für eine Bündelung z.B. über die Große Gass (geregelt mittels Ampelschaltung) votiert.

Beide Varianten gehen von einer starken Verringerung der Verkehrsfläche im **Einmündungsbereich Große Gass** aus. Hier wird jedoch stark darauf hingewiesen, dass in der Großen Gass Abbiegespuren vorhanden sein sollten und zur Fußgängersicherheit auch eine Mittelinsel vorgesehen sein sollte.

Zur Abwicklung des motorisierten Verkehrs im Zentrum wird zusätzlich der Vorschlag eingebracht, die **Heldelinger Straße als Einbahnstraße in westliche Richtung** auszubilden, um den Verkehrsfluss auf der Kreuzung Heldelinger Straße / Freiburger Straße zu verbessern.

Generell wird für die Ortsmitte eine **Harmonisierung der Ampelschaltung** gefordert.

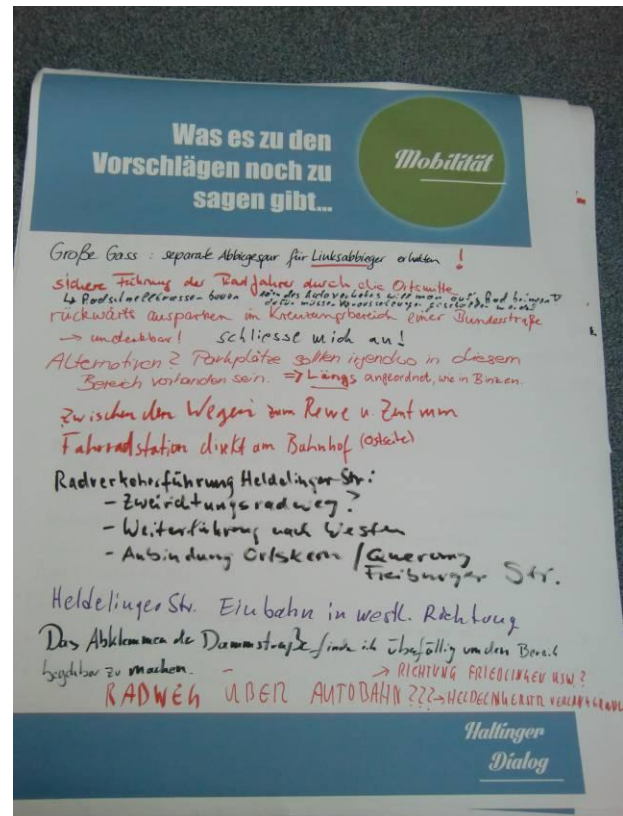
Ein „**Abklemmen**“ der **Dammstraße**, wie in beiden Varianten aufgezeigt, wird durchweg wegen der besseren Begehrbarkeit als positiv gewertet. Auf diese Weise erhält man im Übergang über Burgunder- / Heldelinger- / Dammstraße große Aufenthaltsflächen und sichere Übergänge.

Anhand von Plänen konnten auch die Varianten für die Einbindung eines **Kreisverkehrs** am Knotenpunkt Freiburger /Heldelinger Straße (Durchmesser 22 m und überfahrbare Minikreis 16 m) in jeweils unterschiedlichen Zufahrtsvarianten in Augenschein genommen werden. In diesem Zusammenhang bestand Verständnis bei den Bürgern, dass der große Kreis innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar ist und der Minikreis die anfallende Verkehrsmenge nicht abwickeln kann.

Auch der Vorschlag aus der Auftaktveranstaltung, die **Heldelinger Straße weiter zu überdecken** und den gewonnenen Platz als Parkdeck zu nutzen wurde planerisch geprüft und als Skizze sowie im Modell aufgezeigt. Hier zeigt sich jedoch, dass eine Überdeckung auf Grund der Durchfahrtshöhen und der negativen Tunnelwirkung nur begrenzt möglich ist. Von der **möglichen Lösung mit zwei Parkreihen** versprechen sich die meisten Bürger jedoch **keine Verbesserung**, was auch die quantitative Bewertung zeigt.

Da die Planungsskizzen zur Radwegführung keine Aussagen getroffen haben, wurde die Forderung laut, diesem Thema mehr Bedeutung beizumessen. Insbesondere soll der **Fahrradweg von Süden her kommend** sicher durch die Ortsmitte geführt werden. Aber auch die **Verbindung nach Westen** wurde thematisiert. In diesem Zusammenhang wird begrüßt, dass der Neubau der Bahnunterführung auf der Heldelinger Straße auf beiden Seiten Rad- und Fußwege vorsieht (vgl. Präsentation des Planungsbüros fsp). Offen bleiben die Weiterführung nach Westen und die Anbindung bzw. die Querungsmöglichkeiten der Freiburger Straße im Ortskern.

Um das Ziel, mehr Autoverkehr auf das Rad zu bringen, zu erreichen, fordern zahlreiche Bürger die **Attraktivierung der Rahmenbedingungen und Voraussetzungen**. Hierzu gehören z.B. die **Anlage von Fahrradparkstationen** (z.B. auch an der Ostseite der Bahn zwischen Burgunder Straße und Zugang zum geplanten Einzelhandel auf der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße), aber auch der **Bau von Radschnelltrassen und ein Radweg über die Autobahn in Richtung Friedlingen**. In diesem Zusammenhang ist auch das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept des Landkreises zu beachten.



Bahn

Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Bahn

Gemäß der Ausarbeitungen von fsp bestanden zum Themenfeld Bahn jeweils ein Planungskonzept für die Teilräume Nördliches Bahnhofsumfeld/ Bahnhofplatz und Südliches Bahnhofsumfeld. Für die Entwicklung des Teilraumes Heldelinger Eck wurden zwei unterschiedliche konzeptionelle Varianten zur Diskussion gestellt.

Nach einer kurzen Zusammenfassung der verschiedenen Planungsansätze zu den fokussierten Teilräumen des Bahnhofsumfeldes seitens fsp/firu konzentrierten sich die Diskussionen und Vorschläge der Bürger vorrangig auf die beiden zentralen Teilräume Bahnhof Nord/ Bahnhofplatz und Heldelinger Eck. Nachfolgende Stimmungsbilder konnten dabei festgehalten werden:

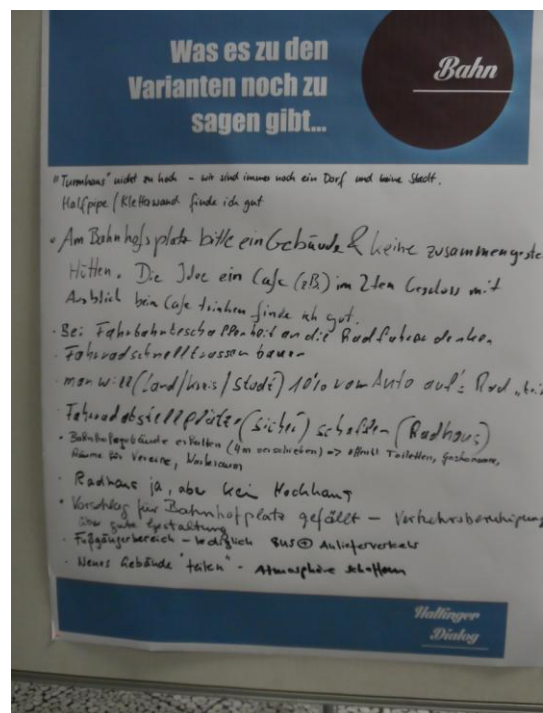
Nördliches Bahnhofsumfeld/ „Bahnhofplatz“

Die vorgeschlagenen Gestaltungsansätze wurden durchweg als positiv erachtet. An den zentralen Platzbereich im Knick der Burgunderstraße wurden konkrete funktionale Anforderungen gestellt, die die Aussagen der Auftaktveranstaltung aufgriffen und konkretisierten. Als prioritärer Wunsch wurde die Schaffung eines **verkehrsberuhigten Platz- und Wegeraumes** im Sinne einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche geäußert, auf der den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern (v.a. Fußgänger und Fahrradfahrer) klarer Vorrang eingeräumt wird.

In Anbetracht der aktuellen Verkehrssituation bedeutet dieser verkehrsberuhigte Bereich die Schaffung eines **fußgänger- und fahrradfreundlichen Bahnhofsumfeldes**, um die Kombination von nichtmotorisiertem Individualverkehr und SPNV weiter zu fördern. Dazu gehöre das Bereitstellen von witterungsbeständigen und gesicherten Aufbewahrungsmöglichkeiten (Fahrradboxen) in unmittelbarer Gleisnähe ebenso wie ein barrierefreier Zugang zu den Gleiskörpern, möglichst ohne Versatz zwischen der Mischverkehrsfläche und Gleisebene.

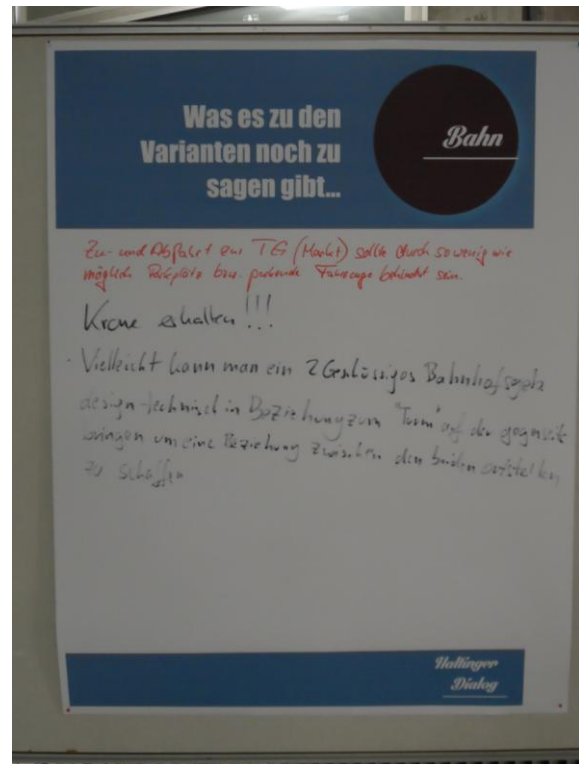
Der **motorisierte Verkehr** sei planerisch **auf ein Minimum zu reduzieren**, so dass neben den notwendigen Anlieferungen durch Bus und Lieferverkehr möglichst keine Kfz in die Burgunderstraße einführen. Dabei sollte geprüft werden, ob bei rückwärtiger Andienung der zukünftigen Märkte über die Burgunderstraße eine Zufahrt über die südliche Einmündung aus der Basler Straße erfolgen kann, um den Lieferverkehr aus dem nördlichen Bahnhofsumfeld möglichst vollständig fernzuhalten.

Für die **Oberflächenbeschaffenheit** des (im Planungskonzept schraffiert dargestellten) Platzbereiches ist ein unterschiedliches Fahrbahnmaterial denkbar, das den kombinierten Wege-



und Platzraum deutlich von der konventionellen Fahrbahndecke abhebt, jedoch für Fahrradfahrer problemlos zu befahren ist. Ein partieller Höhenversatz der Fahrbahndecke ist ebenfalls denkbar. Als Geschwindigkeitsbegrenzung wird **Schrittgeschwindigkeit oder Tempo 20** als sinnvoll erachtet, um ein gefahrloses Nebeneinander der einzelnen Verkehrsteilnehmer und Raumnutzer sicherstellen zu können.

Für die **Ausgestaltung des Bahnhofsgebäudes** konnte in der Diskussion kein abschließendes Meinungsbild erfasst werden. Die Variante einer Überdachung mit eingestellten Funktionsboxen wurde ebenso als attraktiv erachtet wie ein „konventionelles“ Gebäude. Für ein Gebäude sei eine zweigeschossige Bebauung mit gastronomischer Teilnutzung im oberen Geschoss als **Pendant zum Turmgebäude** westlich der Bahnüberführung denkbar oder eine **Teilung in zwei Gebäudekubaturen**, um Atmosphäre zu schaffen. In jedem Fall sollten sich Aufenthaltsbereiche und Möblierungselemente im direkt an die Bebauung angrenzenden Raum befinden.



Südliches Bahnhofsumfeld

Der im Süden des bahnparallelen Verlaufs der Burgunderstraße befindliche Teilraum wurde in seiner dargestellten funktionsbezogenen Ausgestaltung (Senkrechtparken auf der Ostseite, Parallelparken auf der Westseite der Burgunderstraße) weitestgehend als positiv erachtet. Das Anbieten von **zeitlich befristeten Parkflächen** sei durchaus sinnvoll, jedoch müsse unbedingt verhindert werden, dass Langzeitparker tageweise die Flächen in Anspruch nehmen. Vereinzelt wurde auch angemerkt, dass vollständig auf Parkplätze verzichtet werden sollte, um eine möglichst ungefährliche Ausfahrt aus der in Zukunft entstehenden Tiefgarage zu gewährleisten. Stattdessen könne -wie in der Präsentation zuvor als Alternative aufgezeigt- eine **durchgängige Begrünung** beidseitig des Straßenraums realisiert werden. Aus den gegenläufigen Aussagen lässt sich schließen, dass ebenso eine „mittlere“ **Variante** denkbar sein könnte, welche Parkflächen lediglich auf der Bahnsteigseite vorsieht und auf Seite der Tiefgaragenzufahrt eine geschlossene Baumreihe zur Straße hin aufweist.

Heldelinger Eck

Als Bestätigung der Aussage aus der Auftaktveranstaltung wurde das Konzept einer Turmbauung prinzipiell als wünschenswert erachtet. Im Vergleich der vorgeschlagenen Varianten wurde schließlich der Konzeptansatz einer **gewerblichen Gebäudenutzung mit vorgelagertem Platzraum** mit einem Stimmenverhältnis von 2:1 favorisiert.

Demgegenüber wurde in der Diskussion jedoch auch wiederholt betont, dass der Schaffung eines Freizeitangebotes für Jugendliche im Sinne der zweiten Variante eine zentrale Bedeutung beigemessen werden muss.

Unabhängig von der endgültigen Nutzungsperspektive stand die einheitliche Aussage, dass **keine großstädtische Bebauung mit acht Geschossen** realisiert werden dürfe, damit Haltingens dörflicher Charakter nicht durch eine der Umgebung unangepasste Baustruktur verfälscht wird. Eine moderate Höhe von etwa 5-6 Geschossen, welche die Höhe der Bestandsgebäude entlang der Heldelinger Straße aufgreift, wird demgegenüber als sinnvolles Maß angesehen.

Weitere Terminalschiene

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