



*Haltinger  
Dialog*

# *Haltinger Memorandum*

*Die Entwicklungsperspektive für die Haltinger Ortsmitte*

*Dokumentation des Haltinger Dialogs*



## *Inhalt*

Das Beteiligungsverfahren „Haltinger Dialog“ .....	6
Hintergrund.....	6
Ziele.....	6
Auftaktveranstaltung am 13. Februar 2014   Hans-Thoma-Schule .....	8
Veranstaltungsablauf.....	8
Ergebnisse.....	9
1. Workshop am 27. März 2014   Hans-Thoma-Schule.....	13
Veranstaltungsablauf.....	13
Ergebnisse.....	15
2. Workshop am 15.05.2014   Hans-Thoma-Schule .....	19
Veranstaltungsablauf.....	19
Ergebnisse.....	20
Ziele für die Haltinger Ortsmitte.....	26
Der Konsens .....	26
Entwicklungsperspektiven für die Haltinger Ortsmitte .....	28
Der gemeinsame Nenner.....	28
Nutzungen .....	28
Mobilität.....	30
Bahn.....	33
Fazit & Ausblick.....	35
Impressum .....	37





## Das Beteiligungsverfahren „Haltinger Dialog“

### HINTERGRUND

Der Bürgerbeteiligungsprozess „**Weil am Rhein macht's!**“ startete im Jahr 2013 mit einer großen Resonanz und beschäftigte sich im Kern mit der Entwicklung des Zentrums von Weil am Rhein. Als Ergebnis des ersten Bürgerdialogs sind **verschiedene Varianten einer Neugestaltung der Haupteinkaufslage** sowie eine **Fortführung der Nordwestumfahrung Haltिंगens** entstanden, welche aufgrund der Aktualität ebenfalls ein wesentliches Thema des ersten Prozesses darstellte. Die entwickelten Varianten für die Hauptstraße bilden nun für die Stadt den wesentlichen Rahmen, ihre Zentrumsentwicklung weiter voranzutreiben und auch in Rückkopplung mit der Entwicklung der Hangkante eine gesamthafte städtebauliche Vorstellung heranziehen zu können.

Eingebettet in den gesamtstädtischen Bürgerbeteiligungsprozess wurde Mitte des letzten Jahres bereits angekündigt, nicht nur Themen der Innenstadtentwicklung in Weil am Rhein zu diskutieren, sondern auch die einzelnen **Ortschaften mit verschiedenen Fragestellungen** in den Fokus zu rücken. Hierzu begann im Februar 2014 der **Haltinger Dialog**. Anlass für den neuen Diskussionsprozess mit den Bürgern war zum einen der **anstehende Bahnausbau in Haltिंगen** wie auch die **Ausweisung eines Sanierungsgebiets** in der Haltinger Ortsmitte. Beides ist eng miteinander ver-

bunden, da über den Ausbau der Bahn auch Gestaltungsmöglichkeiten für die gesamte Ortsmitte entstehen, die zusammen mit den Bürgern überlegt und diskutiert werden sollten. Hierzu wurde von dem Planungsbüro fsp aus Freiburg bereits eine **umfassende Untersuchung über Stärken und Schwächen sowie mögliche Entwicklungsansätze** für die Ortsmitte durchgeführt. Diese wurde als fachliche Sicht in den Dialog eingespeist, im Auftakt vorgestellt und in den folgenden zwei Workshops mit der Haltinger Bürgerschaft intensiv diskutiert.

### ZIELE

Zentrales Ziel des Haltinger Dialogs war die Abstimmung einer **gemeinsamen Entwicklungsperspektive** für die Haltinger Ortsmitte. Auf Basis eines intensiven Dialogs zwischen Bürgern, Stadt und Fachplanern konnten im Laufe des Haltinger Dialogs die wesentlichen Eckpfeiler dieser Perspektive aufgestellt werden, die insgesamt im vorliegenden **Haltinger Memorandum** zusammengefasst sind.

Dabei sind innerhalb des Ergebnisteils im Memorandum zwei wesentliche Bereiche zu unterscheiden: **der Konsens (Kür) und der gemeinsame Nenner (Pflicht)**. Letzterer Part ist grundsätzlich als Pflichtprogramm innerhalb eines Beteiligungsprozesses anzusehen, konsensuale Themen lassen sich meist schwieriger finden, jedoch konnten sol-

che für den Haltinger Dialog identifiziert werden, was grundsätzlich für eine **konstruktiven Dialog und eine qualifizierte Auseinandersetzungskultur** spricht.

Der Dialog sollte einen wesentlichen Beitrag leisten, **Ansprüche und Anforderungen der Bevölkerung an ihre Haltinger Ortsmitte** zu erkennen, da sie die Experten vor Ort sind und letztlich auch zur Belebung und Frequentierung der Ortsmitte beitragen.

Als eine besondere Zielgruppe wurde die **Haltinger Jugend** angesehen, die man ebenfalls zur Mitwirkung im Prozess aufgefordert hat. Zur Aktivierung wurde ein **Fotowettbewerb** ausgeschrieben, der den Jugendlichen die Möglichkeit eröffnete, ein Foto aus der Haltinger Ortsmitte sowie die entsprechende Handlungsnotwendigkeit aus ihrer Sicht einzusenden. Die Resonanz war hierbei nicht besonders hoch, dennoch wird den Jugendlichen als Zielgruppe innerhalb eines solchen Beteiligungsprozesses hohe Bedeutung beigemessen, da sie letztlich die zukünftigen „Nutzer“ der Zentren und öffentlichen Orte sind.



## Auftaktveranstaltung am 13. Februar 2014 | Hans-Thoma-Schule

### VERANSTALTUNGSABLAUF

Als Einstieg in den Haltinger Dialog wurde eine **Kombination aus Informationsveranstaltung und Workshop** gewählt. Das wesentliche Informationspaket für die Bürger bildete hierbei neben Hinweisen zum Bahnausbau insbesondere die bereits erfolgten sog. **Vorbereitenden Untersuchungen**, die im Vorfeld der Ausweisung eines Sanierungsgebiets erfolgen müssen, was für die Haltinger Ortsmitte als städtebauliches Instrument vorgesehen ist. Diese wurden 2011 durch das Büro fsp aus Freiburg durchgeführt und mündeten in einzelnen **Vorschlägen für Teilbereiche der Haltinger Ortsmitte**.

Somit war es notwendig, zunächst diese Ideen und Vorschläge den Teilnehmern der Auftaktveranstaltung zu präsentieren, um im Sinne der Transparenz bereits erfolgte Überlegungen zu kommunizieren und zur Diskussion zu stellen.

Die vorbereitenden Untersuchungen gaben zudem auch den **Betrachtungsraum für den Haltinger Dialog** vor, der sich auf die Haltinger Ortsmitte konzentriert, die jedoch in einen westlichen und östlichen Part aufgrund der vorhandenen Bahnlinie getrennt ist. Dies stellt auch ein wesentliches Merkmal der Vor-Ort-Situation dar.



Dr. Bernd Fahlke vom Büro fsp nutzte die Auftaktveranstaltung, um die **wesentlichen Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen** vorzustellen, die sich im Wesentlichen auf folgende Bereiche/Maßnahmen konzentrieren:

- Neuer Bahnhof (insb. Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes und Schaffung von funktionalen Angeboten)
- Neue Ortsmitte (Gestaltungsbereich von Einmündung Heldelinger Straße auf Freiburger Straße bis Große Gass, Umgang mit Mündungsbereichen, Aufwertung der Aufenthaltsflächen)
- Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße: funktionale und gestalterische Entwicklungsmöglichkeiten

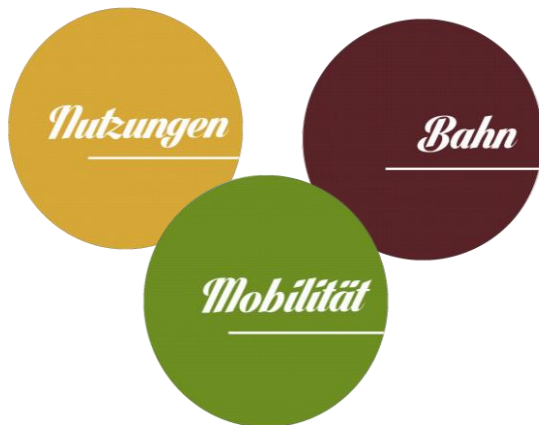


- Heldelinger Eck und Heldelinger Straße (westlich der Bahnlinie): Nutzungsbausteine und städtebauliche Varianten

Auch die wesentlichen Ergebnisse der vorangegangenen städtebaulichen Analyse wurden anhand von Konfliktbeschreibungen und Nutzungskartierungen kurz dargestellt ebenso wie die **Entwicklungsparameter des Bahnausbaus**.

Um den Bürgern **früh die Möglichkeit zu eröffnen, in den Dialog einzusteigen**, erfolgte im Nachgang an die Präsentation die Einladung, sich in Arbeitsgruppen einzelnen Themen zu widmen.

Hierzu wurden im Vorfeld die bestimmenden Themen für die Haltinger Ortsmitte gefiltert, die sich in den Arbeitsgruppen Nutzungen, Mobilität und Bahn als gemeinsame Nenner der Vorbereitenden Untersuchungen wiederfinden.



## ERGEBNISSE

### AG Nutzungen



Zwei Bereiche waren für die AG Nutzungen besonders relevant: die **Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße** als maßgeblicher Entwicklungsraum für die Haltinger Ortsmitte und das **Heldelinger Eck** im Sinne einer Neuordnung und Ergänzung.

Für die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße waren die einzelnen Nutzungsbausteine aus der Diskussion heraus rasch auf **Einzelhandel und Aufenthalt** festgelegt. Nur in Bezug auf **Qualitäten und Maßstäbe** sah man die Notwendigkeit, genauer in die Prüfung möglicher Varianten für die Fläche einzusteigen. So wurde z.B. für den 1. Workshop eine **Auswirkungsanalyse insb. in Bezug auf das Thema Verkehr** (Anlieferung + Zufahrtssituation) gefordert. Bedenken hinsichtlich einer Zunahme von Verkehren auf der bereits stark befahrenen Freiburger Straße waren hierbei Auslöser der Überlegungen.

Für das Heldelinger Eck wurde die grundsätzliche Überlegung festgehalten, dort Nutzungen zu fördern, die vorhandene **Nutzungen im östlichen Ortskern sinnvoll ergänzen**. So wurden über einen **Bürostandort, ergänzende Einzelhandelnutzungen sowie Freizeiteinrichtungen für Jugendliche** diskutiert. Über entsprechende **Komplementärnutzungen** soll so ein „**Zusammenwachsen**“ der Haltinger Ortsmitte im funktiona-

len wie auch physischen Zusammenhang gefördert werden.

### AG Mobilität

Die Diskussion innerhalb der Arbeitsgruppe konzentrierte sich auf Anforderungen an den Verkehrsraum aus unterschiedlichen Nutzerperspektiven. Somit wurden die wesentlichen Verkehrsräume in der Haltinger Ortsmitte aus Sicht des fließenden Verkehrs, des Radverkehrs und der Fußgänger näher betrachtet.

Hierbei konnten folgende Anforderungen festgehalten werden:

### ÖPNV

- Verbesserung Taktzeiten ÖPNV
- Busbuchten vs. Verlangsamung des fließenden Verkehrs entlang der Freiburger Straße durch haltende Busse

### Radverkehr

- Attraktivierung durch Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Aufladestationen und sichere Radwegeverbindungen
- Durchgängige Radwegeverbindung durch die Haltinger Ortsmitte ohne gefährliche Kreuzungssituationen

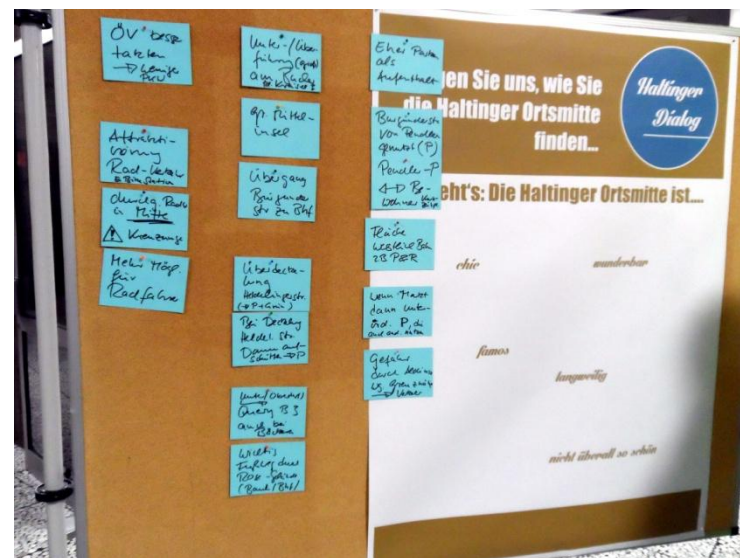
### Fußgänger

- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger bei der Überquerung der Freiburger Straße

- Attraktive Unterführung Einmündung Heldelinger Straße oder Kreisellösung oder Mittelinsel/Querungshilfe
- Verbindung von Ober- und Unterdorf durch Querung der Freiburger Straße auf Höhe Café Gemp
- Erhalt der Fußwegeverbindung zwischen Freiburger Straße und Bahnhof

### Ruhender Verkehr

- Unterscheidung von Bereichen für den ruhenden Verkehr für Pendler, Anwohner und Einkäufer in der Ortsmitte (Einrichtung einer klugen Parkraumbewirtschaftung)
- Unterbringung von Kurzzeitparkmöglichkeiten an der Freiburger Straße vs. Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten
- Prüfung der Überdeckung der Heldelinger Straße östlich der Bahnlinie, entstehende Fläche kann für Stellplätze oder als Freifläche genutzt werden



- Einrichtung eines P&R-Parkplatzes westlich der Bahnlinie (höhere Flächenkapazitäten + Entlastung der östlich angrenzenden Wohnbebauung von Park- und Parksuchverkehren)
- Anordnung von Stellplätzen für einen entstehenden Einzelhandelsbaustein in einer Tiefgarage

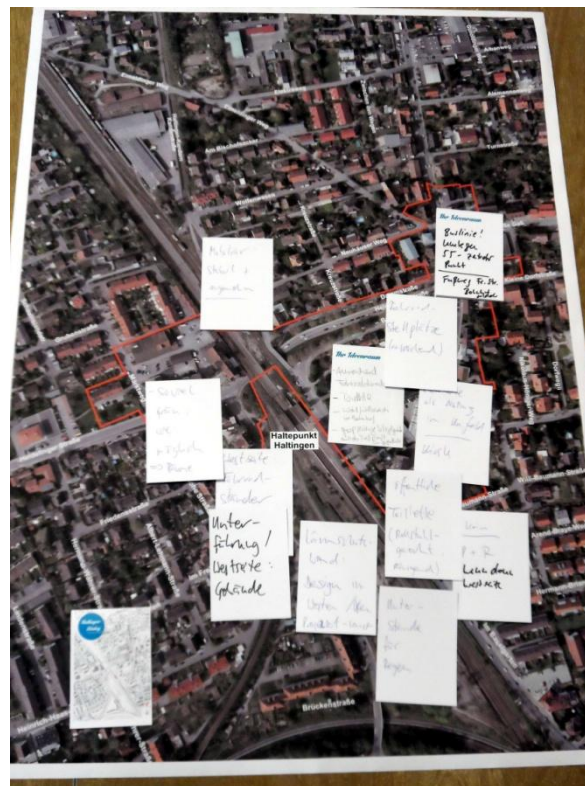
### Motorisierter Individualverkehr

- Umgang mit der Verkehrsfrequenz auf der Freiburger Straße: Erhöhung des Verkehrsflusses vs. Erhöhung der Barrieren für den fließenden Verkehr
- Bessere Abwicklung der Einmündungen der angrenzenden Straßen (Große Gass) an die Freiburger Straße
- Prüfung der Dimension des Einzelhandelsbausteins auf der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße im Hinblick auf die Vermeidung weiterer Verkehrsströme auf der Freiburger Straße

### AG Bahn

Historisch betrachtet war – nach Einschätzung der Arbeitsgruppe – der Haltinger Bahnhof noch nie ein Ort mit besonderer Aufenthaltsqualität, was in erster Linie in fehlenden Aufenthaltsbereichen und nicht vorhandenen Infrastrukturen (z.B. Gastronomie) begründet liegt. Auch die Frequenz bzw. Nachfrage am Bahnhof wird hierfür als zu niedrig eingeschätzt.

Analog zur Gruppe Nutzungen wurde die Bebauung des Heldelinger Ecks als sinnvoll eingeschätzt.



Die **Baukubatur** soll so gewählt sein, dass diese **über die Lärmschutzwände emporragt**, als Nutzungen wurde ebenfalls eine **Büro- bzw. Dienstleistungsnutzung** vorgeschlagen.

Das Bahnhofsumfeld solle in seiner Entwicklung gesamthaft mit der Entwicklung der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße gedacht werden, um hier eine sinnvolle Strategie in Bezug auf Gastronomie, Versorgung und Durchwegung zu finden.

Wesentliches Ergebnis der Arbeitsgruppe war zudem die Unterscheidung **von drei Entwicklungsbereichen** in Zusammenhang mit der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und -umfeldes:

- Der nördliche Bereich östlich der Bahnlinie soll in Zukunft stärker Aufenthaltsfunktionen bedienen. Die Ausgestaltung als verkehrsberuhigte Begegnungszone (Pflasterung, Sitzgelegenheiten, Begrünung) soll so auch dem Ziel Rechnung tragen, die Anwohner in diesem Bereich zu entlasten. Kleinere Infrastruktureinheiten, wie z.B. Fahrradboxen, sind auch hier vorgesehen.
- Der südliche Bereich östlich der Bahnlinie stellt den dem Bahnhof dienenden Funktionsbereich dar. Hier findet die Abwicklung von ÖPNV und ruhendem Verkehr (in Teilen) auch im Sinne der Intermodalität des Haltepunkts statt. Gleichwohl spielen hier auch Qualitäten im öffentlichen Raum eine Rolle (z.B. Begrünung, Gestaltelemente).
- Westlich der Bahn soll eine Erweiterung des Funktionsbereichs dahingehend stattfinden, dass hier ein Großteil des ruhenden Verkehrs untergebracht wird. Genauer Standort und Zufahrtsmöglichkeiten sind zu prüfen. Präferiert wurde die angrenzende Brachfläche als P&R-Standort.

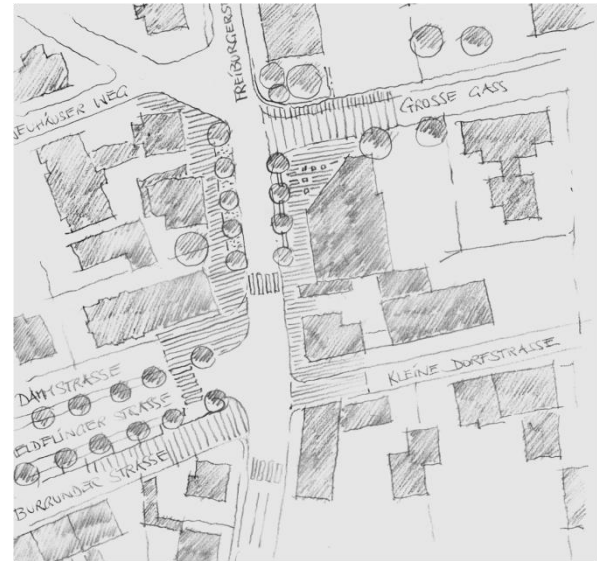


## 1. Workshop am 27. März 2014 | Hans-Thoma-Schule

### VERANSTALTUNGSABLAUF

Aufgrund der **intensiv erfolgten Diskussionen in den Arbeitsgruppen im Rahmen des Auftakts** konnten im Nachgang hieran bereits **verschiedene Varianten** für die einzelnen Themen entwickelt werden. Diese wurden durch Dr. Bernd Fahle im 1. Workshop ausführlich vorgestellt:

Für das **Themenfeld Nutzungen** wurden **vier Varianten für die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße** präsentiert, die von **unterschiedlichen Baukubaturen sowie damit zusammenhängend Nutzflächen für Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen** ausgehen und unterschiedliche Varianten des Umgangs mit dem Gasthaus Krone darstellen. Auch die **Zufahrtssituation sowie die Durchwegung des Areals** wurden näher erläutert. Die dargestellten Verkaufsflächen für den Einzelhandelsbaustein spiegeln Größen zwischen 1.800 und 2.800 m<sup>2</sup> wider.



Einen weiteren Themenblock bildete das **Thema Mobilität** insb. mit Beispielen für die Gestaltung des Kernbereichs der Haltinger Ortsmitte mit der Kreuzung Freiburger und Heldelinger Straße. Hier wurden 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, kamen jedoch zu dem Ergebnis, dass die

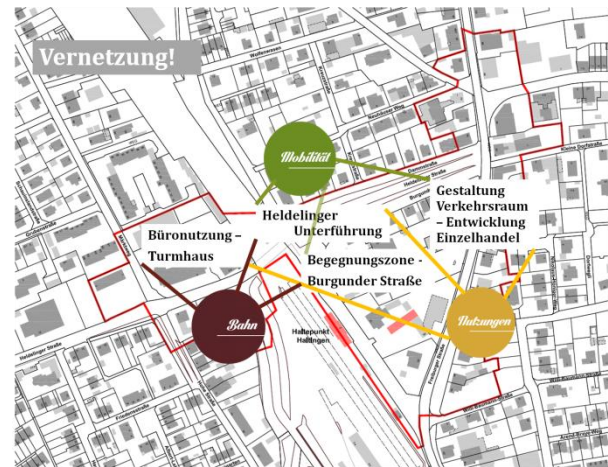


geforderten Radien innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar sind.

Für das **Thema Bahn** wurden drei Bereiche - analog zur Auftaktveranstaltung - 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.

Ein wesentliches, verbindendes Thema zwischen allen Arbeitsgruppen war bereits zum Auftakt die Neugestaltung der **Heldelinger Unterführung**, die aus diesem Grund auch im Rahmen des 1. Workshops vorgestellt wurde. Die bestehende Planung verdeutlicht, dass insbesondere die **Flächen für Radfahrer und Fußgänger vergrößert** werden.

Es wurde während des Auftakts bereits deutlich, dass viele Aspekte in unterschiedlichen Arbeitsgruppen parallel angesprochen wurden. So war beispielsweise die Frequentierung der Freiburger Straße sowohl in der AG Nutzungen ein Thema in Bezug auf den neu entstehenden Einzelhandelsbaustein wie auch in der AG Mobilität. Gleiches gilt für die Bebauung des Heldelinger Eck, die gleichermaßen in den AG Nutzungen und Mobilität eine Rolle spielte.



Demnach war ein wesentliches Ziel des 1. Workshops eine Vernetzung der Themen zu gewährleisten. Dies wurde über den Ansatz einer **Ausstellung zu den einzelnen Themen** verwirklicht, in welcher die Bürger die Gelegenheit hatten, sich **alle Varianten in allen Themenfeldern** näher anzuschauen und ihren Input hierzu zu geben.

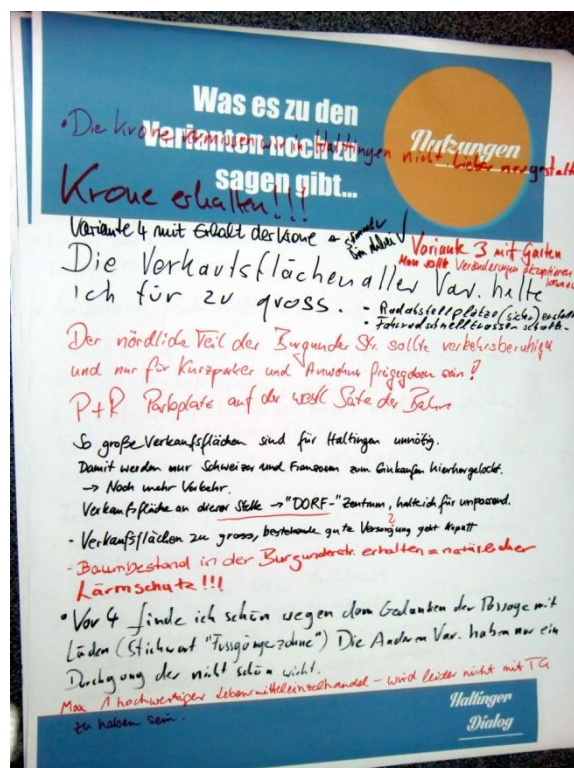
## ERGEBNISSE

### AG Nutzungen

Die aufgezeigten Varianten für die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße, die verschiedene Größen an Einzelhandelsbausteinen sowie Ergänzungsnutzungen (z.B. Wohnen, Dienstleistung) darstellen, wurden insb. bezogen auf den Einzelhandel eingehend diskutiert. Hierzu ist festzuhalten, dass ein Großteil der am 1. Workshop anwesenden Bürgerschaft zwar einen **Markt auf der Fläche für sinnvoll** einschätzt, jedoch eine größere Verkaufsfläche (ca. 2.800 m<sup>2</sup>) als kritisch wertet. Dies liegt vor allem in befürchteten zusätzlichen Verkehrsströmen auf der Freiburger Straße begründet. Demnach wurde die Variante als Vorzugsvariante gekennzeichnet, die von einer Verkaufsfläche von ca. 1.800 m<sup>2</sup> ausgeht und eine weitgehend lockere Bauweise für die Fläche wiedergibt, dies auch unter der Prämisse, dass der Gasthaus Krone nicht erhalten wird.

Wesentlicher Diskussionsgegenstand war auch ein **neues Puzzle unterschiedlicher Bausteine** aus den einzelnen Varianten. So war beispielsweise der Erhalt des Gasthauses Krone ein Baustein, der auch für die bevorzugte Variante der lockeren Bebauung und dem Einkaufsmarkt mit 1.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche durchgesprochen wurde, die ursprünglich von einem Abriss des Gasthauses ausging. Bezüglich des Gasthauses ist demnach festzustellen, dass hier kein einheitliches Stimmungsbild vorlag, jedoch sowohl die Befürworter als auch Gegenredner hierbei klare Position bezogen haben.

Als gemeinsamer Nenner ist für die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße festzuhalten, dass ein **Einzelhandelsbaustein in einer für Haltingen und seinem dörflichen Charakter angemessenen Größe** erwünscht ist, der aber keine erheblichen zusätzlichen Verkehrsströme generieren darf. Es soll vielmehr die Versorgung der Ortschaft und die Belebung der Haltinger Ortsmitte als Nahversorgungsstandort für die ansässige Bevölkerung gestärkt werden.

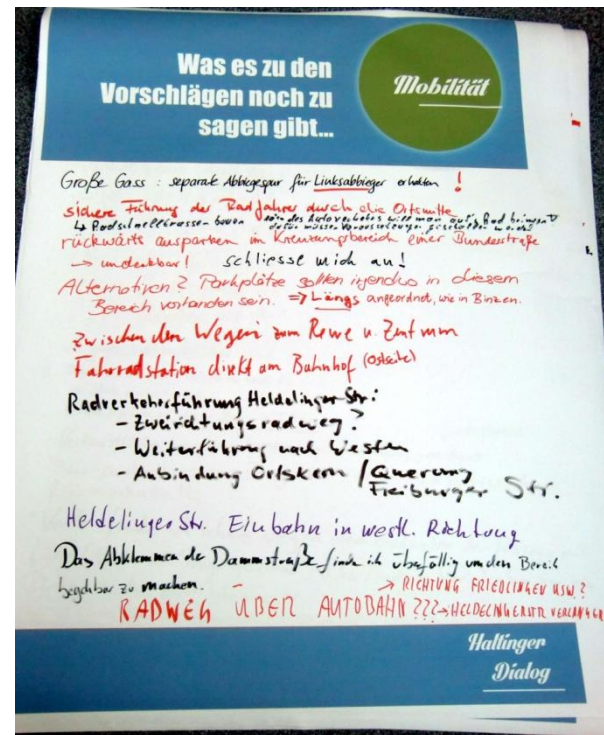


**Querschnittsthema zur AG Bahn** war insbesondere der **Umgang mit dem Bahnhofsvorplatz (nördlicher Bereich)**, insb. auch in Verbindung mit Kunden- und Anlieferverkehr im Zusammenhang mit dem Einzelhandelsbaustein. Analog zu den formulierten Wünschen in der AG Bahn vom Auftakt, wurde auch hier seitens der Anwohner herausgestellt, dass der **Schutz der angrenzenden Wohnnutzung** gewährleistet sein muss. Demnach wäre parallel zur Schaffung einer **Begegnungszone im Knick der Burgunder Straße** sicherzustellen, dass der fließende Verkehr, der dem Markt zugeordnet ist, entsprechend anders gelenkt wird.

### AG Mobilität

Für den Kernbereich der Haltinger Ortsmitte wurde die Kreuzung Freiburger und Heldelinger Straße anhand von zwei Varianten diskutiert. Wesentliche Entwurfsinhalte waren zum einen Aufenthaltsbereiche entlang der Freiburger Straße, Querungsmöglichkeiten über die Freiburger Straße sowie ergänzende Stellplätze in Schrägaufstellung. Die quantitative Wertung der Varianten zeigt, dass sich eine knappe Mehrheit für mehr Aufenthaltsqualität ausgesprochen hat. Das **Stimmungsbild war jedoch für beide Varianten – mit Blick auf die qualitative Auswertung – weitgehend ausgeglichen**. Folglich lässt sich hier keine Vorzugsvariante ableiten und ist im weiteren Prozess planerisch abzuwägen.

Ein ebenfalls **heterogenes Stimmungsbild** – wie auch bereits im Rahmen der Auftaktveranstaltung – hat die Diskussion um **Verlangsamung bzw. Beschleunigung des Verkehrs** bzw. des Verkehrsflusses auf der Freiburger Straße gezeigt. Während sich einige für Widerstandserhöhungen auf der Freiburger Straße im Rahmen von ein- oder ausparkenden Fahrzeugen oder durch Lichtsignalanlagen aussprachen, befürworteten andere die Erhöhung des Verkehrsflusses. Auch hier müssen die dargestellten Standpunkte in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden.





Einen weiteren Diskussionsraum bildeten die **Einmündungsbereiche der Großen Gass, der Heldelinger Straße sowie der Dammstraße**, für welche unterschiedliche Möglichkeiten besprochen wurden. Während der Mündungsbereich der Großen Gass beispielsweise „abbiegefreundlich“, aber dennoch nicht zu groß gestaltet sein soll, möchte man bei der Dammstraße geprüft haben, inwieweit hier ein Abhängen möglich ist. Für die Heldelinger Straße wurde eine Einbahnregelung in westliche Richtung diskutiert, um eine entsprechende Entlastung des Kreuzungsbereichs zu erreichen. Die Prüfung einer Kreisverkehrslösung im Kreuzungsbereich kam zu dem Ergebnis, dass die vorhandenen öffentlichen Flächen hierfür nicht ausreichend sind bzw. ein räumlich umsetzbarer Minikreislauf die Verkehrsmenge nicht bewältigen kann.

Auch die **Überdeckelung der Heldelinger Straße** hat im gelieferten Entwurf und Modell von fsp deutlich gezeigt, dass dies aufgrund der **Durchfahrtshöhen und negativen Tunnelwirkung** keine geeignete funktionale wie auch städtebauliche Lösung ist. Dem Radverkehr wurde eine hohe Bedeutung zugemessen, was zum Zeitpunkt des 1. Workshops noch nicht in den dargestellten Varianten verankert war. Aus diesem Grund wurde seitens der Bürgerschaft empfohlen, diesen Aspekt stärker in die Überlegungen aufzunehmen (z.B. Fahrradparkstationen am Bahnhof, Radschnelltrassen).

### **AG Bahn**

Im Fokus der AG Bahn standen insb. folgende drei Bereiche, die im Rahmen des 1. Workshops wie folgt diskutiert wurden:

- **Nördlicher Bahnhofsvorplatz:** Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung sind hier die gewünschten Leitmotive, Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit stehen demnach im Mittelpunkt. Gestaltung des Verkehrsraums, Oberflächenmaterialien sowie barrierefreie Zugänge sollen diesen Ideen Rechnung tragen. Hinsichtlich des neu entstehenden Bahnhofsgebäudes war das Stimmungsbild, inwieweit dies ein konventionelles Gebäude oder ein als Funktionsbox gestalteter Baukörper sein sollte, offen. Auch die Überlegungen zur Organisation des Anlieferverkehrs für den potenziellen Einzelhandelsbaustein sollen mit einbeziehen, dass der nördliche Teil der Burgunderstraße entlang des Bahnhofsverkehrsberuhigt gestaltet sein soll.
- **Südlicher Bahnhofsvorplatz:** Im Gegensatz zum nördlichen Bereich spielen hier funktionale Aspekte die tragende Rolle. Stellplätze und ein Busbahnhof wurden insbesondere diskutiert. Die Intensität der Ausstattung wurde von den Bürgern hingegen unterschiedlich bewertet, hier vor allem die Anzahl der Stellplätze im Gegensatz zu einer hohen Gestaltqualität mit entsprechender Begrünung. Folglich bedarf es hier einer planerischen Überprüfung, welche Stellplatzkapazitäten an welchen Standorten (auch westlich der Bahn) untergebracht werden können.

- **Heldelinger Eck:** Die Bebauung des Areals mit einem Turmhaus wurde grundsätzlich befürwortet, auch die dort zu integrierende Büronutzung. Die Höhe des Neubaus müsse sich allerdings an den vorhandenen Strukturen in Haltingen orientieren und dürfe keine großstädtischen Dimensionen annehmen. Es wurde zudem darauf verwiesen, dass nach wie vor Flächen für Jugendliche im Ortskern fehlen, und hier auch ein entsprechendes Angebot geschaffen werden muss. Die Fläche am Heldelinger Eck scheint grundsätzlich hierfür geeignet.



## 2. Workshop am 15.05.2014 | Hans-Thoma-Schule

### VERANSTALTUNGSABLAUF

Wie zu Beginn des Haltinger Dialogs angekündigt, wurde auf Basis der Auftaktveranstaltung und des 1. Workshops begonnen, eine Entwicklungsperspektive für die Haltinger Ortsmitte zu erarbeiten. Diese spiegelt sich im **Haltinger Memorandum wider, das im 2. Workshop zu Beginn vorgestellt wurde**. Wesentliche Basis waren hierfür insbesondere die Entwurfsplanungen aus dem 1. Workshop, die in dessen Rahmen grundsätzlich auf den Prüfstand gestellt wurden. Mit den Anregungen aus der Bürgerschaft wurden die Entwürfe im Nachgang qualifiziert und zu Gestaltplänen weiter und detailreicher ausgestaltet:



Für die **Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße** wurden zwei Varianten mit kleineren Verkaufsflächen (Nutzungsbaustein Einzelhandel mit ca. 1.500 m<sup>2</sup> VK) mit und ohne das Gasthaus Krone aufgezeigt. Die Anordnung des ruhenden Verkehrs wurde zudem in einer Variante als Parklösung auf dem Dach des Einzelhandelsbausteins und in der anderen Variante als Tiefgaragenlösung dargestellt.

Im Themenfeld Mobilität stand – wie zuvor auch – besonders die **Freiburger Straße** im Mittelpunkt. Hier wurden die **Entwürfe aus dem 1. Workshop in erster Linie in Bezug auf den Radverkehr** ergänzt, indem die wesentlichen Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten herausgearbeitet wurden.



Präzisiert wurden zudem der Einmündungsbereich der Großen Gass über die Aufnahme eines Linksabbiegestreifens, sowie der Mündungsbereich der Dammstraße, der von der Freiburger Straße zugunsten der Gestaltung öffentlichen Raums abgehängt wurde.

Im Themenfeld **Bahn** wurde die schon zum 1. Workshop kaum kontrovers diskutierte Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes noch etwas detaillierter herausgearbeitet, die nach wie vor von einem **nördlichen, verkehrsberuhigten Bereich** und einem **südlichen, eher funktional orientierten Areal** ausgeht. Als Detail wurde u.a. die Unterbringung eines Radhauses als ein Funktions- und Gestaltelement für den nördlichen Bereich ausgearbeitet wie auch die Anordnung eines zentralen Busbahnhofs als multimodales Verknüpfungselement zum Haltepunkt.



Das Heldelinger Eck wurde im Hinblick auf seinen Bebauungsvorschlag nochmals abgeändert, indem zum einen die Kubatur des Turmhauses nochmals leicht modifiziert und nördlich angrenzend ein Perimeter für die Unterbringung von Freiflächen für Jugendliche dargestellt wurde.

## ERGEBNISSE

### AG Nutzungen

Auf Basis des 1. Workshops wurden die **Kubaturen des Einzelhandelsbausteins** so angepasst, dass bezüglich der Verkaufsfläche, insb. für den Lebensmittelmarkt kaum Diskussionsbedarf bestand.

Hinsichtlich der dargestellten Varianten, die sich u.a. in dem **Erhalt und dem Abriss des Gasthauses Krone** unterschieden, ließ sich – wie auch schon im 1. Workshop – jedoch keine Mehrheit ableiten. Während ein Teil der Bürgerschaft sich aufgrund der langen Tradition des Hauses in Haltingen dafür aussprach, sich für den Erhalt einzusetzen, konstatierten andere, dass ein Abriss des Gebäudes ggf. Platz für eine Neuordnung in diesem Bereich schaffen würde. Gleichwohl waren sich beide Gruppen einig darüber, dass eine entsprechende Betreiberstruktur nicht von der Stadt beeinflusst werden kann und somit der Erfolg des Gasthauses nicht von öffentlicher Seite gestaltbar ist.

Kontrovers wurde die **Unterbringung des ruhenden Verkehrs** diskutiert. Insbesondere die Anordnung der Stellplätze auf dem Dach des Einzelhandelsbausteins wurde von vielen Teilnehmern des 2. Workshops sehr kritisch gesehen, dies vor allem bezogen auf Lärm Aspekte. Auch die optischen Beeinträchtigungen hierzu wurden mehrfach erwähnt. Im Hinblick auf die **Stärkung der bereits bestehenden Geschäftslage** in der Freiburger Straße wurde in Bezug auf die Unterbringung eines gastronomischen Bausteins auf der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße angeführt, dass der bessere Standort hierfür ggf. in dem Bereich Kreuzung Freiburger Straße – Burgunder Straße wäre.

Klärungsbedarf sahen viele Teilnehmer insb. in Bezug auf die **Abwicklung der Anlieferung zum Lebensmittelmarkt**. Wichtig war hierbei, dass die Anlieferung im Süden der Burgunder Straße vorgesehen werden soll, d.h. Zu- und Abfahrt von Süden her erfolgt, und damit auch der verkehrsberuhigte nördliche Bahnhofsbereich weiterhin geschützt bleibt.

**Was zum Abschluss nicht vergessen werden darf...**

*Nutzen*

Kein Parkraum auf dem Dach → Lärmbelastigung für Umfeld  
 Tiefgaragenlösung bevorzugen. → Optisch schlecht, keine Begrünungsmöglichkeit.

Zufahrt zur Garage zurück über Freiburger Straße

ARKADEN BIS ZUR FREIBURGER STR. → REGENSCHUTZ FÜR RADFAHRER, KINDERWAGEN

↳ WÄRDEDÄCHUNG

Die nördliche Zufahrt der Burgunder Str. sollte für Schwachverkehr gesperrt werden.  
 Ausweisung der ÖPV

*Hallinger Dialog*



### AG Mobilität

Grundsätzlich wurde in Bezug auf die ausgearbeiteten Entwürfe eine **positive Haltung** festgestellt. An verschiedenen Stellen wurden noch Einzelheiten erfragt bzw. weitergehende Verbesserungsvorschläge gemacht. So wurden die Stellplätze auf der Westseite der Freiburger Straße zwischen Eimeldinger Weg und Dammstraße begrüßt, die beiden Stellplätze auf der gegenüberliegenden Seite jedoch in Frage gestellt.

Eine **Verengung der Burgunder Straße**, wie sie an der nördlichen Einmündung in die Freiburger Straße vorgesehen wurde, wird kritisch gesehen, da hier der Busverkehr den gesamten Mündungsradius benötigt.

Bezüglich der abgehängten Dammstraße wurde darauf hingewiesen, dass eine Wendemöglichkeit für Anwohner oder Besucher (Kinderladen, Steuerberater, ...) vorgesehen werden soll.

Begrüßt wurde, dass trotz der Verkleinerung des Einmündungsbereichs zu Gunsten von Aufenthaltsflächen eine **Linksabbiegespur aus der Großen Gass in die Freiburger Straße** beibehalten wurde.

Noch einmal wurde der Vorschlag aus der Auftaktveranstaltung, die Heldelinger Straße weiter zu überdeckeln und den gewonnenen Platz zum Parken zu nutzen vorgebracht. Es sollte noch mal überprüft werden, ob das Problem der zu geringen Durchfahrtshöhen durch eine Tieferlegung der Freiburger Straße gelöst werden kann, so dass die Unterführung Heldelinger Straße ebenerdig auf die Freiburger Straße trifft. Die Tunnelwirkung könnte

durch Öffnungen zwischen einzelnen Deckelscheiben verringert werden.

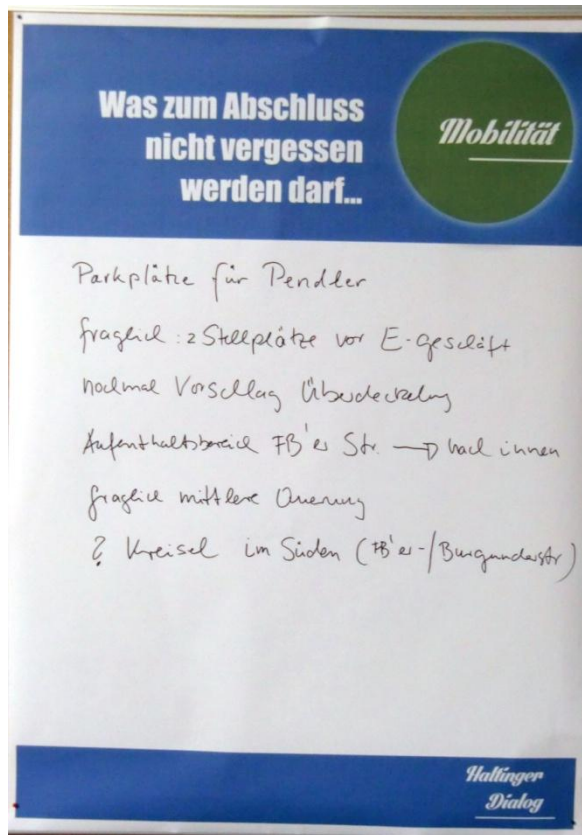
In der Diskussion um den Vorschlag für die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße wurde angeregt, Café & Bürgerhaus näher an die Freiburger Straße zu rücken, um den Freisitz bzw. die Aufenthaltsfläche in den entstehenden Raum zwischen Einzelhandel und das Café legen zu können und so stärker vom Verkehrslärm der Freiburger Straße abzuschirmen.

Im Zusammenhang mit der **Durchlässigkeit des Geländes** und der damit verbundenen **sicheren Fußgängerquerung der Freiburger Straße** wurde die mittlere Querungsmöglichkeit in Frage gestellt bzw. eine Gleichschaltung mit den beiden anderen Ampeln gefordert.

Für die Verkehrsabwicklung im Süden des Plangebiets im Kreuzungsbereich Burgunder Straße / Freiburger Straße und Willi-Baumann-Straße wird insbesondere im Hinblick auf die dort dann vorhandenen Fahrradverkehre sowie die Erschließung des Einzelhandels ein Kreisel vorgeschlagen.

Um die Fahrradfahrer, die aus Richtung Unterdorf kommend zur Weiterfahrt nach Süden in die Burgunder Straße anstatt über die Freiburger Straße zu lenken, wird darum gebeten, zu überprüfen, ob die Fahrradrampe von der Heldelinger Unterführung hinauf auf die Burgunderstraße mit Hilfe einer Spitzkehre in Richtung Bahnhof geführt werden kann.

Kontrovers wurde die Diskussion um Parkplätze für Pendler geführt. Einerseits wurde ein P+R-Platz für ganztägiges Parken im Unterschied zu Kurzzeitstellplätzen oder Anwohnerparken im weiteren Bereich des Bahnhofsumfeldes gefordert. Andererseits argumentierten jedoch zahlreiche Bürger, dass durch einen P+R-Platz im direkten Bahnhofsumfeld zusätzliche Verkehre in die Ortsmitte gebracht werden.



### AG Bahn

Die im Vorfeld der Veranstaltung durch fsp erarbeiteten Gestaltungskonzepte trafen für den Themenbereich Bahn auf positive Resonanz und wurden seitens der Bürger an verschiedenen Stellen durch Anpassungs- und Ergänzungswünsche vervollständigt. Zusammenfassend können nachfolgende Aussagen festgehalten werden:

#### Östliches Bahnhofsumfeld

Der anhand des Offenburger Beispiels illustrierte Aufbau einer mehrgeschossigen und automatisierten Fahrradaufbewahrung (**Radhaus**) wurde prinzipiell als gute Infrastrukturoption erachtet, für den Haltinger Bahnhof jedoch nicht als sinnvoll angesehen. Hier bestünde in Anbetracht der in den letzten Jahren am Bahnhof abgestellten Fahrräder keine ausreichende Nachfrage nach komplexeren und in ihrer Bedienung zeitaufwändigeren Aufbewahrungssystemen, die zudem kostenpflichtig seien. Als wünschenswert wurde eine **ebenerdige Radstation** genannt, die in ihrer Ausführung als überdacht und möglichst umschlossen zu konzipieren sei, um gegen Witterung und Vandalismus zu schützen.

Für diesen Aspekt ging die Frage nach der Verortung von **Fahrradstellflächen** im Nahbereich des anzusiedelnden Einzelhändlers auf der **Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße** einher. Um Einkäufe mit dem Fahrrad ungehindert erledigen zu können, seien direkte Abstellmöglichkeiten in Form von Fahrradständern in der unmittelbaren Gebäudeumgebung erforderlich. Hier konnten der Bereich des Gebäudezugangs auf Seite

der Freiburger Straße (auch in Nähe des Aufzuges bzw. Treppenhauses) sowie der Durchgang zur Burgunderstraße (bei ausreichender Durchgangsbreite) als geeignete Standorte identifiziert werden.

In der vorgestellten Detailplanung befindet sich der **Kiosk** im südlichen Teilbereich des Bahnhofs unterhalb der Bussteige, um ein Pendant zum geplanten gastronomischen Freibereich auf der Fläche des anzusiedelnden Einzelhandels im Abschnitt der Burgunderstraße zu bilden. Hier wurde mehrfach geäußert, dass sich der Kiosk dementsgegen jedoch unbedingt **im nördlichen Teilbereich des Bahnhofs** in unmittelbarer Umgebung zu der Radstation befinden müsse, da zum einen der Zugang zur Bahn hauptsächlich hier stattfindet und zum anderen auch die Reisenden des westlichen Bahnsteiges sowie der Kandeltalbahn die Verkaufsstelle ohne zeitaufwändige Umwege anlaufen können. Zudem stünde der Kiosk an der angedachten Stelle in Konkurrenz zum gegenüberliegenden Gastronomiebetrieb, wohingegen er weiter nördlich gelegen als Ergänzung dazu angesehen werden könne.

Für den geplanten Bereich des **Busbahnhof/ ZOB** wurde eine **Überdachung** der Bussteigfläche im Sinne eines Schlechtwetterschutzes als notwendig erachtet. Hierbei ist sowohl eine vollständige als auch partielle Überdachung des Wartebereiches denkbar, wobei letztere auch als zweiteilige Kubatur ausgeführt werden könne.




Eine kritische Haltung wurde der **Anlieferung** des anzusiedelnden Einzelhändlers **über die Burgunder Straße** entgegengebracht. Hierbei sahen einzelne Bürger einen Konflikt mit den aus den gegenüberliegenden Bussteigen ausfahrenden Bussen. Schwierigkeiten könnten sich hier vor allem bei einer mehrmals am Tag stattfindenden Andienung durch größere LKW bemerkbar machen, deren reale Ausmaße über die in der Planung skizzierten Lieferflächen hinausgingen. Aus der anschließenden Diskussion über mögliche Alternativen (z.B. Einfahrt über Burgunder Straße mit Ausfahrt in die Freiburger Straße, Anlieferungsspur parallel zur Tiefgarageneinfahrt) wurde ersichtlich, dass hier keine anderen sinnvollen Varianten der Verkehrsführung zur Verfügung stehen. Es sei in jedem Fall erforderlich, die **ausreichende Dimensionierung der einzurichtenden Lieferzone** sicherzustellen, um das Konfliktpotential auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

### Westliches Bahnhofsumfeld / Heldelinger Eck

Die für das Heldelinger Eck vorgeschlagene Nutzungsanordnung sowie der dargelegte **Gestaltungsansatz** wurden durchweg **als zukünftiger Entwicklungspfad begrüßt**. Vereinzelt wurde hier jedoch darauf hingewiesen, dass der – zusätzlich zu den bestehenden Emissionen der Bahnlinie – durch die geplante Skateanlage verursachte Lärm bestmöglich von der angrenzenden Bebauung abgeschirmt werden müsse. Hier ist ein Absenken des Geräuschniveaus über (z.B. begrünte) Lärmschutzelemente in Leichtbauweise vorstellbar, die zur Bebauung hin abschirmen und den Bereich funktionsbezogen zonieren.

Was zum Abschluss  
nicht vergessen  
werden darf...



Radflächen für Kunden beim einkaufen

Anlieferung Konfliktpotential mit anderen Verkehrsmitteln

Radhaus – gute Idee  
→ Auslastung?

Aus Bittgesuchen einen "Wingate" machen mit flexiblem Ausschwenk, nur bei Bedarf nutzen (Nur bei Wind)

Kiosk eher in nördliche Richtung setzen

Variante Bahnhofgebäude erhalten falls nicht, dort gute öffentliche Toiletten und genügend Räume für Geschäfte, Märkte und erst Bäckereien (Patisserie etc.)

→ Kreislauf Burgunder / Freiburger / Markgräfler-Str  
→ 33 Tempo 30

Heldelinger  
Dialog

## Ziele für die Haltinger Ortsmitte

### DER KONSENS

Die unterschiedlichen Themen des Haltinger Ortskerns wurden einerseits sehr detailreich diskutiert, andererseits wurden aber auch grundsätzliche Statements abgegeben, welche ebenfalls eine Entwicklungsrichtung für den Haltinger Ortskern ablesen lassen. Diese Aspekte werden im Folgenden als Zielformulierungen wiedergegeben und sollen aufzeigen, wo **räumliche und inhaltliche Schwerpunkte** beim Umbau und der Gestaltung zu setzen sind.

- **Vitaler Ortskern als Chance für Haltingen:** Bislang werden die Einkaufsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten in Haltingen als nicht besonders hoch eingeschätzt. Zum Flanieren und Bummeln fahren die Haltinger Bürgerinnen und Bürger meist in andere Städte (Lörrach, Basel) oder in die Weiler Innenstadt. Demnach wurden die **Aspekte Aufenthalt und zentrale Einkaufsmöglichkeit** häufig im Zusammenhang mit dem Orts-

kernumbau erwähnt, wobei auch festgehalten werden muss, dass einige sich primär für Aufenthalt und andere sich vornehmlich für Einkauf ausgesprochen haben. Gleichwohl sind **beide Bausteine tragend**



für eine intakte Ortsmitte, die aus diesem Grund auch in den Entwürfen in Kombination zu finden sind und keine „Entweder-Oder-Lösung“ dargestellt wurde.

- **Einzelhandel (Nahversorgung) in einer angemessenen Dimension:** Einhergehend mit dem Ziel des vitalen Ortskerns ist auch wichtig zu erwähnen, dass man **bei der Gestaltung des Einzelhandelsbausteins die dörfliche Struktur von Haltingen** berücksichtigt haben möchte. Dies spiegelte sich insb. im 1. Workshop in der Wahl **kleinerer Kubaturen** für den Markt im Modell wider und wurde so auch seitens vieler Bürgerinnen und Bürger kommuniziert. Zum einen wurde hier mitgeteilt, dass eine zu hohe Dichte auf der Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße als für Haltingen untypisch empfunden werde, zum anderen erwartet man bei einer größeren Verkaufsfläche zusätzliche Verkehrsströme auf der Freiburger Straße, die man aufgrund der ohnehin hohen Belastung auf jeden Fall vermeiden möchte. Wenn auch **keine kleinflächigen Ladenkonzepte** („Tante Emma Laden“) an dieser Stelle realistisch umsetzbar erscheinen, da die meisten Marktbetreiber hier Verkaufsflächenuntergrenzen ansetzen, sollten sich die neu entstehenden Baukörper dennoch in die Umgebung einfügen.

- **Gestaltungsoptionen für Freiburger Straße:**

Die Freiburger Straße ist die zentrale Nord-Süd-Achse innerhalb des Haltinger Ortskerns. Obgleich die Verkehrslast sehr hoch ist (derzeit ca. 20.000 Fahrzeuge am Tag), wird hier **Handlungsbedarf im Hinblick auf Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger und Radfahrer** insb. auch unter Sicherheitsaspekten gesehen. Gleichwohl wurde im Rahmen des Haltinger Dialogs **kontrovers diskutiert**, inwie-

weit der Verkehrsfluss in der Freiburger Straße gehemmt oder das Abfließen des Verkehrs nicht behindert werden soll.



- **Umbau der Bahn als Chance für die Gestaltung des Bahnhofsumfelds:** Der Ausbau des Gleiskörpers wird grundsätzlich als Chance begriffen, den **Bahnhofsvorplatz neu zu ordnen** und über **Gestaltungselemente und nutzerorientierte Angebote Qualitäten** zu schaffen. Hierbei wurde über den östlichen Zugang zum Haltepunkt hinaus gedacht und es wurden auch westliche Areale in die Überlegungen, insb. zu Park&Ride, mit einbezogen. Hinsichtlich der Flächenfunktionen des neu zu gestaltenden Vorplatzes war schnell ein **Konsens dahingehend** zu erzielen, dass der Norden des Platzes – auch im Sinne der Anwohner – der verkehrsberuhigte Bereich mit Schwerpunkt auf Aufenthaltsqualität sein soll und der südli-

che Platzbereich eher dienende Funktion im Sinne von untergeordnetem Parken und Buszufahrt haben soll.

- **Umbau des Heldelinger Ecks:** Das Heldelinger Eck ist grundsätzlich stadträumlich als **Bestandteil der Haltinger Ortsmitte** zu werten, wenngleich sich aber die Hauptfrequenzen im östlichen Teil (östlich der Bahn) des Ortskerns abspielen. Dies liegt primär im Geschäftsbesatz (Güter des täglichen Bedarfs) begründet. Um ein Zusammenwachsen des Ortskerns zu begünstigen, wurde vorgeschlagen, den erweiterten Bereich des Heldelinger Ecks zum einen für **Nutzungen zu öffnen, die den restlichen Ortskern ergänzen** und zum anderen **städtebauliche Formen, wie z.B. ein Turmhaus, zu schaffen**, die eine Sichtbeziehung insb. auch über die zukünftigen Lärmschutzwände hinweg gewährleisten. Als **Ergänzungsnutzungen** wurden unterschiedliche vorgeschlagen, so z.B. Büro/Dienstleistung, Gastronomie, Einzelhandel. Besonders wichtig war hierbei auch, dass im Ortskern **Flächen für Jugendliche** gänzlich fehlen, für die Potenzial in diesem Bereich gesehen wurde.



## Entwicklungsperspektiven für die Haltinger Ortsmitte

### DER GEMEINSAME NENNER

#### NUTZUNGEN

Im Themenfeld Nutzungen wurden insbesondere zwei Teilräume näher betrachtet und eingehend diskutiert: die Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße und das Heldelinger Eck.

#### Potenzialfläche westlich der Freiburger Straße

Die Diskussion zu Beginn des Haltinger Dialogs hat für diese Teilfläche bereits früh die **Nutzungsbausteine Einzelhandel und Aufenthalt** ins Spiel gebracht. Gleichwohl wurde kontrovers diskutiert, welche Anteile beide Bausteine übernehmen bzw. inwieweit ein Markt an dieser Stelle zusätzliche Verkehrsströme auslösen wird. Insbesondere der letzte Aspekt wurde zum 1. Workshop durch das Büro Pöyry geprüft und kam zu folgendem Ergebnis: Ausgehend von einer Verkaufsfläche von 2.800 m<sup>2</sup> für den Einzelhandelsbaustein und ergänzenden 800 m<sup>2</sup> Büronutzung als „Maximalfall“ ist von einer Verkehrserzeugung von 2.800 Pkw-Fahrten und 20 Lkw-Fahrten pro Tag auszugehen. Hinsichtlich der **Zunahme der Verkehrsströme** auf der B 3 ist - ausgehend von einer Verkehrslast von rund 20.000 Fahrzeugen pro Tag - hier eine Erhöhung um 14% anzunehmen. Für die verkehrstechnische Abwicklung schlägt Pöyry vor, die Zufahrt für Pkw von der Freiburger Straße über eine Linksabbiegespur zu organisieren, die Ausfahrt erfolgt über die Burgunder Straße (nur Linksab-

biegen möglich). Die **Abwicklung des Anlieferverkehrs** wird über die südliche Zufahrt der Burgunder Straße in An- und Abfahrt erfolgen müssen.

Durch diesen Erschließungsansatz gelingt primär eine Entlastung der im Knick der Burgunder Straße vorhandenen Wohnbebauung und wird eine Gestaltungsmöglichkeit des nördlichen Bahnhofsvorplatzes eröffnet.

Trotz der verkehrstechnischen Machbarkeit des Entwicklungsansatzes für die Fläche, lässt sich aus dem Dialog festhalten, dass ein **kleinflächigeres Marktkonzept** (die am stärksten gewertete Variante 4 im 1. Workshop) **von einer Vielzahl der Anwesenden bevorzugt wurde**.



Dies wurde sehr häufig damit begründet, dass die **Orts- und Baustrukturen in Haltingen eher dörflichen Charakter** haben. Wenngleich auch in der dargestellten Variante 4 von einem Abriss des

Gasthauses Krone ausgegangen wurde, haben sich einige Teilnehmer für einen Erhalt ausgesprochen. Hier lässt sich kein klares Votum Für oder Wider Krone ableiten, weshalb beide Optionen – insbesondere in Rückkopplung mit dem Eigentümer – verfolgt werden können.



Konzeptvariante mit Gasthaus Krone



Konzeptvariante ohne Gasthaus Krone

### Heldelinger Eck

Auch in der Arbeitsgruppe zum Thema Bahn spielte das Heldelinger Eck eine wichtige Rolle. Da gerade dieser Bereich jedoch auch bezogen auf das Themenfeld Nutzungen **im Sinne einer funktionierenden Ortsmitte** tragend ist, wird an dieser Stelle näher auf die Ergebnisse eingegangen.

Dass in diesem Teilraum Handlungsbedarf besteht, wurde bereits im Rahmen des Auftakts deutlich herausgestellt. Hinsichtlich der Nutzungen bestand daraufhin **kaum Diskussionsbedarf**, weshalb die Entwicklungsperspektive bereits als „Konsens“ dargestellt wurde. Demnach wurde festgestellt, dass auch hier Einzelhandel eine Rolle spielen muss (in Ergänzung zum östlichen Teil der Ortsmitte), Dienstleitung zu ergänzen ist und darüber hinaus auch Flächen für Jugendliche vorzusehen sind. Damit verbunden ist der **Wunsch, die beiden durch die Bahnlinie getrennten Teilbereiche der Haltinger Ortsmitte zusammenzubringen**, indem zum einen die Nutzungen bereits vorhandene ergänzen und „städtebauliche Dominanten“ signalisieren, dass auch der westliche Ortskern eine tragende Rolle übernimmt. Letztere Funktion soll ein Turmhaus übernehmen, das über die neu entstehenden Lärmschutzwände hinweg wahrzunehmen ist. Ein entsprechendes Raumprogramm für die Fläche stellt sich abgeleitet aus den Anforderungen wie folgt dar:



## MOBILITÄT

Wesentlicher Diskussionsgegenstand innerhalb der Arbeitsgruppe Mobilität war die **Gestaltung der Freiburger Straße**. Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass die Filterung eines gemeinsamen Nenners nicht einfach war, da viele Aspekte doch kontrovers diskutiert wurden. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoll, unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Meinungsbilder folgende Entwicklungsvorstellungen festzuhalten:

### Gestaltungsprinzipien für die Freiburger Straße:

- **Fließender Verkehr:** Hierüber wurde in der Arbeitsgruppe am intensivsten diskutiert und es wurden zwei Standpunkte deutlich: zum einen eine Widerstandserhöhung für den fließenden Verkehr und zum anderen eine Stärkung

des Verkehrsflusses. Hierzu ist demnach erst einmal **kein gemeinsamer Nenner** herauszulesen. Überlagert man jedoch diese beiden Standpunkte mit dem **Wunsch nach Sicherheit für Fußgänger auch im Hinblick auf eine Erlebbarkeit des Ortskerns**, ist festzuhalten, dass der fließende Verkehr in Teilbereichen des Ortskerns zugunsten der Fußgänger „gebremst“ werden muss. Nur so ist ein **sicheres Überqueren der Freiburger Straße** zu gewährleisten. Eine Erhöhung des Verkehrsflusses ist zudem in der planerischen Abwägung nicht zu befürworten, da im Sinne verkehrlenkender Maßnahmen keine weitere Attraktivierung der Ortsdurchfahrt B 3 – auch unter der Beachtung des Ausbaus der Nordwestumfahrung – forciert werden kann. Zudem hat die Prüfung einer Kreisellvariante Freiburger Straße – Heldelinger Straße ergeben, dass hier **keine Unterbringung des notwendigen Durchmessers** möglich ist. Demnach lässt sich die Kreuzungssituation der beiden Straßen und die Abwicklung des Verkehrs nicht verbessern. In diesem Rahmen wurde auch die Aufnahme eines Einrichtungsverkehrs Richtung Westen auf der Heldelinger Straße angesprochen, was aber nicht als gemeinsamer Nenner beschrieben werden kann.

- **Fußgängersicherheit:** Ein Großteil der Teilnehmer des Haltinger Dialogs hat eine Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger – insbesondere auf der Freiburger Straße – gefordert. Diese soll demnach im **Mittelpunkt von Umbaumaßnahmen an der Freiburger Straße** stehen. Neben den verkehrstechnischen Ansätzen über Geschwindigkeitsbeschränkungen oder

Lichtsignalanlagen sollen auch optisch-bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterung, Verengung der Fahrbahn) in Betracht gezogen werden, um das Ziel der Fußgängersicherheit zu erreichen. Aufgrund der Klassifizierung der Straße als Bundesstraße sind hierzu die entsprechenden Behörden auf Landesebene miteinzubeziehen, um gemeinsam einen Lösungsansatz zu finden.

- **Radfahrerfreundlichkeit:** Das Fahrrad ist für viele Haltinger ein gängiges Fortbewegungsmittel und bildet auch ein Merkmal des Haltinger Ortsbildes. Aus diesem Grund ist die **sichere Durchwegung Haltingens** für Radfahrer sicherzustellen. Damit einhergehend wurden auch weitere Bausteine zu einem radfreundlichen Ortskern in die Diskussion eingespeist, wie z.B. **zeitgemäße Radabstellanlagen** am Bahnhof in möglichst unmittelbarer Gleisnähe. Diese Aspekte wurden verstärkt in den Gestaltungsplan zur Freiburger Straße im Rahmen des 2. Workshops aufgenommen, indem sowohl für die Freiburger Straße die **Wegeführung für Radfahrer** integriert wurde und ebenfalls **Radabstellanlagen im Bahnhofsvorbereich** Beachtung fanden.
- **Ruhender Verkehr:** Die Unterbringung ruhenden Verkehrs entlang der Freiburger Straße wurde kontrovers diskutiert. Während einige die Unterbringung von Stellplätzen entlang des Straßenraums befürworteten, waren andere insbesondere wegen einer Minderung von Aufenthaltsqualitäten oder aber wegen Gefahrenpotenzialen von ausparkenden Pkw gegen diesen Ansatz. Ein Entwurf für die Freiburger Straße sollte demnach versuchen, **ruhenden Verkehr in den Bereichen aufzunehmen, wo eine Frequentierung für den Ortskern sinnvoll** ist (in der Nähe von Einzelhandel), aber dies immer unter der Prämisse, dass die **Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet** ist. In diesem Rahmen ist einerseits zu berücksichtigen, dass der durch Pkw zu nutzende Raum nicht zu Lasten der Fußgängersicherheit geht und andererseits keine Unfallschwerpunkte an der Freiburger Straße zwischen ein- und ausparkenden Pkw und fließendem Verkehr entstehen. Eine Abstimmung mit den entsprechenden Behörden ist hier vor Konzeptfinalisierung zu suchen.
- **Einmündungen Freiburger Straße:** Die einmündenden Straßen und die Abwicklung des fließenden Verkehrs wurden im Rahmen des Dialogs sehr unterschiedlich bewertet. Für die Dammstraße hat sich so beispielsweise schnell herauskristallisiert, dass ein Abhängen der Straße gewünscht ist, u.a. um mehr Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Für die Große Gass wurde wiederum vorgeschlagen, die Abbiegevorgänge auf eigenen Spuren abzuwickeln, ohne dass dies eine Überdimensionierung im Straßenquerschnitt nach sich zieht.
- **Heldelinger Straße:** Für die Heldelinger Straße wurden unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten diskutiert. Neben dem schon beschriebenen Einrichtungsverkehr wurde eine teilweise Überdeckung der Straße Richtung Freiburger Straße angedacht. Die planerische Überprüfung dieser Idee zum 1. Workshop machte aber

schnell deutlich, dass der hierdurch entstehende Tunneleffekt nicht wünschenswert ist. Aus diesem Grund werden die positiven Effekte der Querschnittserweiterung der Heldelinger Straße im Zuge des Bahnausbaus für Fußgänger und Radfahrer begrüßt, weitere Veränderungen der Fahrbahn oder der Fahrtrichtung aber nicht weiter verfolgt.





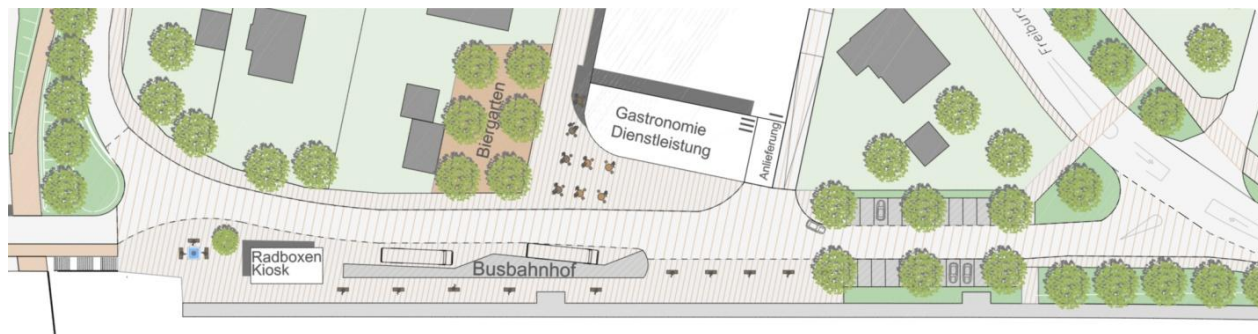
## BAHN

Die Arbeitsgruppe Bahn war von Anfang an als kleine Arbeitsgruppe sehr konzentriert und zielorientiert mit der **Gestaltung des Bahnhofsumfelds** beschäftigt. Hierbei wurde auch das Heldelinger Eck näher betrachtet, die Ergebnisse sind bereits unter dem Thema Nutzungen dargestellt. Als Ergebnis lassen sich folgende Teilräume inkl. Funktionen näher beschreiben:

- Nördlicher Bahnhofsbereich (analog zu 1. Workshop, da bereits Konsens): Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung sind hier die gewünschten Leitmotive, Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit stehen demnach im Mittelpunkt. Gestaltung des Verkehrsraums, Oberflächenmaterialien sowie barrierefreie Zugänge sollen diesen Ideen Rechnung tragen. Hinsichtlich des neu entstehenden Bahnhofsgebäudes war das Stimmungsbild inwieweit dies ein konventionelles Gebäude oder ein als Funktionsbox gestalteter Baukörper sein sollte, offen. Auch die Überlegungen zur Organisation des Anlieferverkehrs für den potenziellen Einzelhandelsbaustein sollen mit einbeziehen, dass der nördliche Teil der Burgunderstraße entlang des

Bahnhofs verkehrsberuhigt gestaltet sein soll.

- Südlicher Bahnhofsvorplatz (analog zu 1. Workshop, da bereits Konsens): Im Gegensatz zum nördlichen Bereich spielen hier funktionale Aspekte die tragende Rolle. Stellplätze und ein Busbahnhof wurden insbesondere diskutiert. Die Intensität der Ausstattung wurde hingegen kontrovers eingeschätzt, hier vor allem die Anzahl der Stellplätze im Gegensatz zu einer hohen Gestaltqualität mit entsprechender Begrünung. Als wünschenswert wurde die Unterbringung mehrerer Stellplätze westlich der Bahn eingebracht, die in die Planungsüberlegungen mit einfließen sollten. Gleichwohl ist zum jetzigen Planungsstand festzustellen, dass die hierfür vorgeschlagene Brachfläche als Ausgleichsfläche vorgesehen ist und aus diesem Grund nicht als Fläche für Stellplätze genutzt werden kann.





## *Pazit & Ausblick*

Der Haltinger Dialog, der am 13. Februar 2014 gestartet ist, hat in rund vier Monaten eine **klare Entwicklungsperspektive für die Haltinger Ortsmitte** hervorgebracht. Dies liegt zum einen darin begründet, dass bereits von Beginn an die Arbeitsgruppen zu den Themen Nutzungen, Mobilität und Bahn sehr fokussiert auf ihre jeweiligen Themen und Bezugsräume hin gearbeitet haben. Zum anderen waren rasch **gemeinsame Ansprüche an eine neue Ortsmitte** kommuniziert worden. Demnach bedurfte es **keiner größeren Aushandlungsprozesse innerhalb der einzelnen Themen**, sondern die bürgerschaftliche Meinung war bereits früh auf einen gemeinsamen Nenner – zumindest für die meisten Bereiche – zu bringen. Gleichwohl waren auch Aspekte dabei, wie z.B. die Steuerung des Verkehrs auf der Freiburger Straße, die **intensiv und kontrovers diskutiert** wurden. Hier war auch aus planerischer Sicht nochmals abzuwägen, unter welchem Fokus eine weitere Entwicklung zu steuern ist.

Grund für den konzentrierten Prozess waren auch die bereits **vorliegenden planerischen Entwick-**

**lungsvorstellungen über die sog. Vorbereiteten Untersuchungen**, die zu Beginn vorgestellt wurden und mit Hilfe der Bürger von Workshop zu Workshop durch das Büro fsp modifiziert und präzisiert wurden.

Die im Memorandum ausgearbeiteten Entwicklungsvorstellungen werden nun in den **entsprechenden Gremien** behandelt und im Weiteren als **Grundlage für formelle Planungsansätze** im Sinne des Bauplanungsrechts dienen. Um den begonnenen, positiven Dialog mit der Haltinger Bürgerschaft fortzusetzen, wird im Rahmen des Ortskernumbaus wiederum der bürgerschaftliche Sachverstand vor Ort zu Detailplanungen eingebunden und ein weiterer Dialog gestartet werden.





## **IMPRESSUM**

### ***Herausgeber***

Stadt Weil am Rhein  
Stadtbauamt  
Rathausplatz 1  
79576 Weil am Rhein

### ***Bearbeitung***

FIRU – Forschungs- und Informations-Gesellschaft für  
Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung  
Bahnhofstraße 22  
67655 Kaiserslautern

FSP - Fahle Stadtplaner Partnerschaft  
Schwabentorring 12  
79098 Freiburg im Breisgau

### ***Stand***

Juni 2014

**Machs au mit?**