

## Ergebnisvermerk 2. Workshop Haltinger Dialog

**Datum/ Zeit:** Donnerstag, 15.05.2014  
19:00 – ca. 21:30 Uhr

**Ort:** Hans-Thoma-Schule,  
Weil Haltingen

**Projekt:** Haltinger Dialog



Bahnhofstraße 22

67655 Kaiserslautern

Tel (0631) 36245-0/ Fax (0631)

36245-99

[www.firu-mbh.de](http://www.firu-mbh.de)

**Teilnehmer:** Bürgermeister Christoph Huber, Michael Gleßner (Ortsvorsteher Haltingen), Christian Renner (Stadtbauamt), Matthias Noll (Stadtbauamt), Dr. Bernd Fahle (fsp.stadtplanung), Anne Rühl (fsp.stadtplanung), Sabine Herz (FIRU mbH), Susanne Eisenbarth (FIRU mbH), Simon Tremmel (FIRU mbH)  
Interessierte Bürgerinnen und Bürger

### Begrüßung durch Ortsvorsteher Michael Gleßner

Ortsvorsteher Michael Gleßner eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die Bürgerinnen und Bürger zum 2. Workshop im Rahmen des Haltinger Dialogs. Er lädt die Bürger dazu ein, sich im Rahmen des letzten Workshops einzubringen und zu prüfen, ob die wesentlichen Anregungen in die Planungen aufgenommen wurden.



### Einführung in den 2. Workshop (Susanne Eisenbarth, FIRU mbH)

Wie zu Beginn des Prozesses angekündigt, wurde auf Basis der Auftaktveranstaltung und des 1. Workshops begonnen, eine Entwicklungsperspektive für die Haltinger Ortsmitte zu erarbeiten. Diese spiegelt sich im sog. 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. In der Einführung durch

firu wurde jedoch zunächst hergeleitet, was inhaltliche Grundlagen für die Ausarbeitung der Gestaltpläne waren. Diese wurden unterschieden in reine Konsensthemen, bezüglich derer ein weitgehend einheitliches Stimmungsbild abzuleiten war, und dem „gemeinsamen Nenner“, der mehrheitlich getragene Meinungen widerspiegelt. Details hierzu sind der Präsentation zum 2. Workshop zu entnehmen.

### **Vorstellung der Gestaltpläne durch Dr. Bernd Fahle**

Wie zuvor dargestellt, wurden die im 1. Workshop besprochenen Entwürfe im Nachgang durch das Büro fsp überarbeitet und angepasst. Hierbei wurden die wesentlichen Anregungen aus dem 1. Workshop geprüft und planerisch umgesetzt.

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 ersten 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 **Hedelinger 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.





## Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Nutzungen

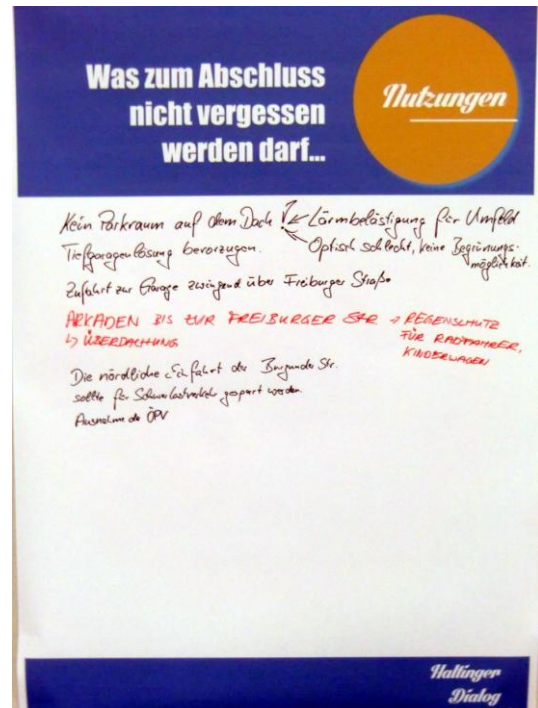
Auf Basis des 1. Workshops wurden die Kubaturen des Einzelhandelsbausteins so angepasst, dass bezüglich der Verkaufsfläche, insb. für den Lebensmittelmarkt kaum Diskussionsbedarf bestand.

Hinsichtlich der dargestellten Varianten, die sich u.a. in dem **Erhalt und dem Abriss des Gasthofs Krones** 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 Lärmaspekte. 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 Freiburger Straße – Einmündung Heldelinger 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 Heldelinger Straße vorgesehen werden soll, d.h. Zu- und Abfahrt von Süden her erfolgt, und damit auch der verkehrsberuhigte nördliche Bahnhofsbereich weiterhin geschützt bleibt. Hier sind die Gestaltpläne entsprechend zu ergänzen.





## Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Mobilität

Im Themenfeld Mobilität stand der **Kernbereich der Haltinger Ortsmitte mit der Kreuzung Freiburger und Heldelinger Straße** im Mittelpunkt. Die beiden Entwurfsvarianten von fsp aus dem ersten Workshop wurden auf einen Gestaltungs- und Abwicklungsvorschlag reduziert und konkretisiert. Insbesondere wurden sie um Aussagen in Bezug auf den Radverkehr ergänzt. Die wesentlichen Wegebeziehungen, Abbiegevorgänge und Querungsmöglichkeiten wurden verdeutlicht. Präzisiert wurde auch der Mündungsbereich der Dammstraße, die von der Freiburger Straße zugunsten der Gestaltung öffentlichen Raums abgehängt wurde.

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 Burgunderstraße, wie sie an der nördlichen Einmündung in die Freiburger Straße eingezeichnet ist, wird kritisch gesehen, da hier der Busverkehr den gesamten Einmündungsradius benötigt.

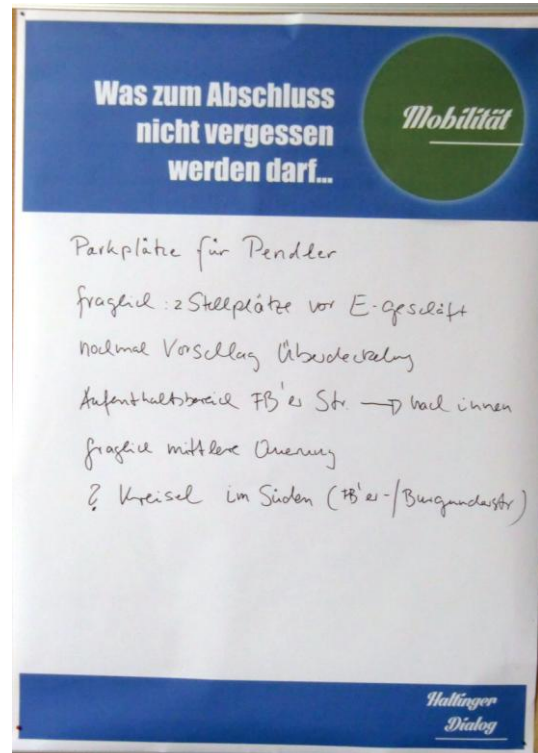
Bezüglich der abgehängten **Dammstraße** wurde darauf hingewiesen, dass eine Wendemöglichkeit für Anwohner oder Besucher (Kinderladen, Steuerberater, ...) vorgesehen werden soll. Begrüßt wurde, dass trotz der Verkleinerung des Einmündungsbereichs zu Gunsten von Aufenthaltsflächen eine Linksabbiegespur 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 Durchfahrts Höhen 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 Kreisell 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.



## Diskussion und Ergebnisse im Themenfeld Bahn

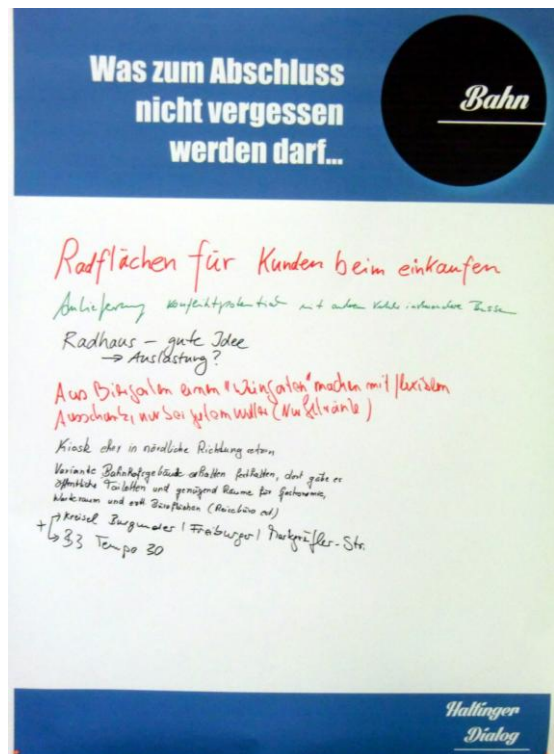
Die im Vorfeld der Veranstaltung durch fsp erarbeiteten Gestaltungskonzepte trafen für den Themenbereich Bahn auf positive Resonanz und wurden seitens der Bürger an verschiedenen Stellen durch Anpassungs- und Ergänzungswünsche vervollständigt. Zusammenfassend können nachfolgende Aussagen festgehalten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

### **Weitere Terminalschiene**

- Fertigstellung des Haltinger Memorandums im Juni 2014