

*Städtebaulicher  
Wettbewerb  
für den neuen  
Stadtteil Dietenbach*

***Auslobung***



# Impressum

## **Ausloberin:**

Stadt Freiburg im Breisgau  
Dez. V | APS PG-Dietenbach

in Zusammenarbeit mit

Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen,  
Garten- und Tiefbauamt,  
Stadtplanungsamt  
Umweltschutzamt  
und weiteren  
städtischen Ämtern und Dienststellen

## **Wettbewerbsbetreuung:**

scheuens+wachten plus  
planungsgesellschaft mbH  
Friedenstraße 18  
44139 Dortmund

Ansprechpartner/in:  
Martin Ritscherle  
Lars Schuchard  
Daniela Fink

Telefon: 0231 – 18 99 87 10  
Fax.: 0231 - 18 99 87 29  
dietenbach@scheuens-wachten.de  
www.scheuens-wachten.de

## **Bild- und Kartenmaterial:**

Quellen s. Abbildungsverzeichnis

Freiburg im Breisgau / Dortmund August 2017

# Inhalt

<b>Grüßwort des Oberbürgermeisters</b>	<b>5</b>
<b>Teil A - Verfahren</b>	<b>6</b>
1. Allgemeine Wettbewerbsbedingungen	7
2. Ausloberin	7
3. Wettbewerbsbetreuung	7
4. Gegenstand des Wettbewerbs / Aufgabenfelder	7
5. Wettbewerbsart	7
6. Auswahl der Teilnehmer/-innen	8
7. Wettbewerbsteilnehmende	9
8. Preisgericht	10
9. Sachverständige Beratung	10
10. Vorprüfung	11
11. Wettbewerbsunterlagen	11
12. Wettbewerbsleistungen	11
13. Abgabeleistungen	13
14. Formale Vorgaben und Kennzeichnung	13
15. Zulassung von Wettbewerbsbeiträgen zur Beurteilung	13
16. Beurteilungskriterien	13
17. Termine	13
18. Schriftliche Rückfragen	13
19. Erstes Preisrichtervorgespräch	14
20. Zweites Preisrichtervorgespräch mit Auftaktkolloquium	14
21. Einlieferung	14
22. Prämierung	14
23. Abschluss des Wettbewerbs	15
24. Verhandlungsverfahren	16
25. Termine	17
26. Beauftragung	17
<b>Teil B – Aufgabenstellung</b>	<b>20</b>
1. Einführung	21
1.1 Stadt Freiburg im Breisgau	21
1.2 Freiburger Bausteine der Stadtplanung	21
1.3 Planungsanlass	25
1.4 Bisheriger Planungsprozess zu Dietenbach	27
1.5 Der Bürgerdialog zum neuen Stadtteil Dietenbach	28
2. Das Wettbewerbsgebiet	30
2.1 Lage im Stadtgebiet und Umgebung	31
2.2 Beschreibung des Wettbewerbsgebiets	31
3. Die Wettbewerbsaufgabe	44
3.1 Allgemeine planerische Zielsetzungen	45
3.2 Planungsvorgaben für den Wettbewerb	47
3.3 Städtebau	49
3.4 Wohn - Infrastruktur	52
3.5 Freiraum	55
3.6 Verkehr	63
3.7 Umwelt	73
4. Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe	78
<b>Anlagen</b>	<b>84</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>89</b>



# Wettbewerbstermine

Erstes Preisrichtervorgespräch	13. Oktober 2016
Veröffentlichungszeitraum	20. April - 23. Mai 2017
Versand der Auslobung	ab dem 24. August 2017
Schriftliche Rückfragen Rückfragen ausschließlich per Email an scheuven + wachten plus dietenbach@scheuven-wachten.de	11. September 2017
Zweites Preisrichtervorgespräch	18. September 2017
Auftaktkolloquium	18. September 2017
Abgabe der Wettbewerbspläne Abgabe ausschließlich an scheuven + wachten plus Friedenstraße 18, 44139 Dortmund	08. Dezember 2017
Preisgerichtssitzung	02. Februar 2018
Pressekonferenz	wird noch bekannt gegeben
Ausstellung und Bürgerforum	wird noch bekannt gegeben

# Grüßwort des Oberbürgermeisters



In einer wachsenden Stadt wächst auch der Bedarf an Wohnraum. Was sich anhört wie eine Binsenweisheit, verweist doch auf eine der wichtigsten Herausforderungen, vor der Freiburg aktuell steht. Wer sich aber dieser verantwortungsvollen Aufgabe stellt und zugleich eine Baupolitik betreibt, die auch künftige Generationen im Blick hat, muss planerisch auf Qualität und Nachhaltigkeit setzen. Mit der Entwicklung des neuen Quartiers bieten sich große Chancen für ganz Freiburg: Die prognostizierten 6.000 Wohneinheiten können einen erheblichen Teil des bestehenden und künftigen Bedarfs an dringend benötigtem Wohnraum befriedigen.

Nach der vielbeachteten Entwicklung von Freiburgs jüngsten Stadtteilen Vauban und Rieselfeld soll Dietenbach erneut Maßstäbe setzen, was nachhaltiges Bauen und sozial und ökologisch verantwortungsvolle Stadtentwicklung betrifft. Die Realisierung des neuen Stadtteils Dietenbach ist bereits heute eines der komplexesten Planungsvorhaben der jüngeren Stadtgeschichte. Im Vergleich zu den beiden erstgenannten Stadtteilen wird die Bebauung des Dietenbachgeländes aufwendiger werden, auch aufgrund der Kosten für die Vorbereitung der Bauarbeiten oder der Tatsache, dass die Stadt hier nicht Eigentümerin der gesamten Entwicklungsfläche ist. Als Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme spielt die Finanzierbarkeit eine zentrale Rolle. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit muss dabei aber keineswegs im Widerspruch zur gewünschten baulichen Qualität des neuen Quartiers stehen sondern kann im Gegenteil als Ansporn für einen bewussten Einsatz der Mittel verstanden werden.

Auch gilt: Keine andere Fläche auf Freiburger Gemarkung ist dafür geeignet, einen neuen Stadtteil in dieser Größe zu errichten. Dazu kommt das außerordentliche Potenzial des Gebietes mit einer guten Anbindung an Verkehrswege und an vorhandene Infrastruktur sowie die unmittelbare Nachbarschaft zu Freizeit- und Erholungsräumen wie der Dietenbachpark, das Dreisamufer und der Mundenhof.

Der Wettbewerb für Dietenbach ist ganz bewusst interdisziplinär angelegt: Neben Stadtplanerinnen und -planern, Architektinnen und Architekten und Landschaftsarchitektinnen und -architekten sind auch Verkehrsplanungsbüros eingeladen, Beiträge zu erarbeiten. Einen Testentwurf für eine Kosten- und Finanzierungsübersicht sowie weitere Fachplanungen hat die Stadt bereits erstellt. Wesentliche Merkmale und Randbedingungen werden dem Wettbewerbsverfahren gezielt mitgegeben, um das Verfahren von Anfang an zu strukturieren.

Wir wollen mit dem neuen Stadtteil allen Einkommenschichten ein attraktives Zuhause bieten. Freiburg steht für soziale Vielfalt und für die Vielfalt der Lebensstile – und das wollen wir durch den Bau des neuen Stadtteils sichern. Angesichts der kontinuierlich steigenden Wohnkosten soll er bezahlbares Wohnen für alle ermöglichen, um so als sozial gemischtes Quartier im Kleinen abzubilden, was Freiburg im Großen so lebenswert macht. Wohnraum für alle sozialen Gruppen heißt insbesondere auch, Raum für inklusive Wohnmodelle zu schaffen.

Mit Dietenbach soll ein vielseitiger Stadtteil mit kurzen Wegen und einem lebendigen, städtischen Charakter entstehen. Gleichzeitig soll auch ein grüner Stadtteil mit hochwertigen Freiflächen entstehen. Alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Kitas und Einkaufsmöglichkeiten sollen vor Ort vorhanden und schnell zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein. Angesichts der Langfristigkeit des Vorhabens soll ein im energetischen Sinn vorbildlicher, klimaneutraler neuer Stadtteil entstehen.

Da viele zukünftige Entwicklungen kaum planbar sind, wird sich der Stadtteil über die Jahre der Planung den unterschiedlichen Gegebenheiten anpassen müssen, um zukunftsfähig bleiben zu können. Egal, ob es sich um Zukunftsfragen der Mobilität, der Energie oder des Zusammenlebens der Bürgerschaft handelt, für den Planungsprozess bedeutet es, offen für technische und gesellschaftliche Neuerungen zu sein und – im Sinne einer lernenden Planung – diese Entwicklungen in die Realisierung aufzunehmen. Für einen urbanen und lebenswerten, sozial wie ökologisch nachhaltig konzipierten und inklusiven neuen Stadtteil im Freiburger Westen.

Dr. Dieter Salomon  
Oberbürgermeister





# *Verfahren*

# Teil A // Verfahren

## 1. Allgemeine Wettbewerbsbedingungen

Der Durchführung des Wettbewerbs gemäß § 103 Abs. 6 GWB sowie Abschnitt 5 VgV liegen die RPW 2013 in der vom BMVBS herausgegebenen Fassung (Stand: 31.01.2013) zugrunde.

Die Anwendung und Anerkennung der RPW 2013 ist für Ausloberin, die Büros bzw. Bürogemeinschaften sowie alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht. Die Regelungen der §§ 69 ff. VgV und des § 103 Abs. 6 GWB gelten entsprechend. An der Vorbereitung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg für das Preisgericht beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2017 – 4 – 13 registriert.

Alle Beteiligten erkennen die RPW 2013 und die Bedingungen der Auslobung an.

Der Wettbewerb wurde durch Veröffentlichung im EU Amtsblatt bekannt gemacht.

Der Wettbewerb ist einem Verhandlungsverfahren gem. § 17 VgV vorgeschaltet und dient der qualifizierten Auswahl der Büros / Bürogemeinschaften am Verhandlungsverfahren. Insgesamt sollen mindestens 3 bis maximal 7 Büros / Bürogemeinschaften für das Verhandlungsverfahren ausgewählt werden.

## 2. Ausloberin

Stadt Freiburg im Breisgau  
Dez. V | APS PG-Dietenbach

in Zusammenarbeit mit  
Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen, Garten- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt und weiteren städtischen Ämtern und Dienststellen

## 3. Wettbewerbsbetreuung

scheuven + wachen plus planungsgesellschaft mbH  
Friedenstraße 18  
44139 Dortmund  
Tel.: 0231 – 18 99 87 10  
Fax.: 0231 – 18 99 87 29  
dietenbach@scheuven-wachen.de  
www.scheuven-wachen.de

## Ansprechpersonen

Martin Ritscherle, Lars Schuchard, Daniela Fink

## 4. Gegenstand des Wettbewerbs / Aufgabenfelder

Wettbewerbsgegenstand ist die städtebauliche und freiräumliche Planung sowie die Konzeption der verkehrlichen Erschließung für das neue Stadtquartier „Dietenbach“ im Freiburger Westen, nördlich angrenzend an den Stadtteil Rieselfeld. Folgende Aufgabenfelder sind dabei zu bearbeiten:

- Städtebau
- Freiraumplanung
- Verkehrsplanung mit dem Arbeitsschwerpunkt Erschließungs- und Mobilitätskonzeptionierung

Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine Größe von ca. 108,4 ha.

## 5. Wettbewerbsart

Das Verfahren wird als Planungswettbewerb gem. § 103 Abs. 6 GWB sowie Abschnitt 5 VgV nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb durchgeführt.

Der Wettbewerb nach RPW 2013 ist als einphasiger, nicht-offener städtebaulich freiraumplanerischer Wettbewerb für 30 Büros / Bürogemeinschaften mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb ausgelobt. Das Verfahren ist anonym. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Bei dem anschließenden Vergabeverfahren handelt sich um ein Verhandlungsverfahren gem. § 17 VgV, dem der Wettbewerb gem. § 78 (2) VgV vorgeschaltet ist.

Der zeitliche Ablauf bis hin zur Vergabeentscheidung von Planungsleistungen gliedert sich in folgende 7 Stufen:

### Block 1 – Teilnahmewettbewerb

**1. Stufe „Teilnahmewettbewerb“:** Aus den eingegangenen Bewerbungen wurden 22 Büros / Bürogemeinschaften auf ihre Referenzen hin in einem Auswahlverfahren durch ein Gremium aus Vertretern der Verwaltung sowie externen Fachleuten geprüft und ausgewählt. Acht Büros / Bürogemeinschaften, die die Mindestanforderungen erfüllen, wurden vorab um ihre Teilnahme am Wettbewerb angefragt.



<b>Teilnahmewettbewerb</b>	<b>EU-weite Bekanntmachung</b> des Verfahrens
	<b>Bewerbungsphase:</b> Teams aus Architekten/Stadtplanern mit Landschaftsarchitekten bewerben sich, 8 Büros werden eingeladen
	<b>Auswahl:</b> 22 Teilnehmende anhand von Referenzen ausgewählt (+ 8 eingeladene)
<b>Nicht offener anonymer 1-phasiger städtebaulicher Wettbewerb</b>	<b>Bearbeitung</b> der Wettbewerbsaufgabe durch die Teams, Rückfragenkolloquium
	<b>Vorprüfung</b> der eingereichten Arbeiten auf Einhaltung der Entwurfsaufgabe
	<b>Jurysitzung:</b> ca. 3-7 Planungsteams werden Preise zuerkannt <b>dann:</b> Aufhebung der Anonymität
<b>Bürgerdialog</b>	<b>Information und Diskussion</b> über die Wettbewerbsarbeiten (Bürgerforum)
<b>Verhandlungsverfahren mit Überarbeitung</b>	<b>Überarbeitung</b> der Wettbewerbsaufgabe durch die ca. 3-7 ausgewählten Planungsteams
	<b>Vorprüfung</b> der überarbeiteten Entwürfe
	<b>Sitzung Beratergremium:</b> Ermittlung der Rangfolge der Überarbeitungsergebnisse
	<b>Verhandlung</b> mit den Preisträgern, mit dem Ziel der Auftragsvergabe
	<b>ZIEL:</b> Vergabe des Auftrags an einen der Preisträger

**Block 2 – Wettbewerb nach RPW**

**2. Stufe „Wettbewerb nach RPW“:** Die 30 Büros / Bürogemeinschaften werden im Rahmen des einphasigen anonymen Wettbewerbs nach RPW 2013 ihre Beiträge erarbeiten. Aus den 30 Beiträgen werden im Wettbewerb min. 3 bis max. 7 Teams durch das Preisgericht ausgewählt (Preisgruppe) und zur Teilnahme am anschließenden Verhandlungsverfahren gemäß VgV aufgefordert.

**3. Stufe „Öffentliche Ausstellung“:** Nach der Preisgerichtsentscheidung im Wettbewerb wird die Anonymität der eingereichten Arbeiten aufgehoben. Die Ergebnisse werden im Rahmen eines Bürgerforums öffentlich ausgestellt.

**Block 3 – VgV-Verhandlungsverfahren**

**4. Stufe „Verhandlungsverfahren“:** Im Rahmen des anschließenden Verhandlungsverfahrens überarbeiten die min. 3 bis max. 7 obsiegenden Büros / Bürogemeinschaften (gleichrangige Preisgruppe) innerhalb eines VgV-Verhandlungsverfahrens ihre Beiträge anhand von Anmerkungen aus dem Bürgerforum und anhand von Dialogrunden mit Experten und dem Preisgericht (zu den Inhalten des VgV-Verfahrens siehe Punkt 24). Die Überarbeitung wird honoriert.

**5. Stufe „Sitzung des Beratergremiums“:** Die Besetzung des Gremiums ist identisch mit der Besetzung des Preisgerichts im Wettbewerb. Beurteilt wird die Qualität der Überarbeitung / Vertiefung des Entwurfs, Festlegung einer Rangfolge durch Punktevergabe für die Überarbeitung / Vertiefung.

**6. Stufe „Verhandlungsgespräche“:** Entscheidung einer Vergabekommission (s. Kap. 24.5) anhand einer Punktebewertung der einzelnen Angebote. Die vollständige Bewertungsmatrix wird den Büros / Bürogemeinschaften mit Beginn des Verhandlungsverfahrens mitgeteilt. Aus der Preisgruppe der Wettbewerbsbeiträge wird dasjenige Büro bzw. diejenige Bürogemeinschaft ausgewählt, die das bestmögliche Ergebnis der zu vergebenden Planungsleistungen erwarten lässt.

**7. Stufe „Vergabe von Planungsleistungen“:** Das Büro bzw. die Bürogemeinschaft, die im Verhandlungsverfahren die höchste Punktzahl erreicht hat, wird anschließend mit den Planungsleistungen, die u.a. die Ausarbeitung des Wettbewerbsentwurfs zu einem städtebaulichen Rahmenplan als Basis für die Erstellung des Bebauungsplanes beinhaltet, beauftragt; auf die Beauftragung der Straßenplanung und deren Entwässerung sowie die Ausarbeitung der verbindlichen Bauleitplanung besteht kein grundsätzlicher Anspruch.

**6. Auswahl der Teilnehmer / -innen**

Zur Teilnahme am Bewerbungsverfahren waren gemäß Bekanntmachung im Supplement des EU-Amtsblatts berechtigt:

Interdisziplinäre Bewerberinnen und Bewerber oder interdisziplinäre Bewerbergemeinschaften, die die fachlichen Voraussetzungen erfüllen. Fachliche Voraussetzung sind die Berechtigungen zur Führung der folgenden Berufsbezeichnungen gemäß Rechtsvorschrift des Herkunftsstaates: Stadtplaner/ -in und Landschaftsarchitekt/ -in oder Architekt/ -in und Landschaftsarchitekt/ -in oder Architekt/ -in und Landschaftsarchitekt/ -in und Stadtplaner/ -in

In der Wettbewerbsphase nach RPW sind auch Verkehrsplanerinnen / Verkehrsplaner\* teilnahmeberechtigt. Sie können auch alternativ als Berater auftreten und somit ihre Beratungsleistung für mehrere Bietergemeinschaften gleichzeitig ausüben. Die Teilnahme von Verkehrsplanerinnen / Verkehrsplanern\* in dem Wettbewerb nach RPW wird empfohlen.

In der nach dem RPW-Wettbewerb anschließenden Verhandlungsphase nach VgV sind Verkehrsplanerinnen / Verkehrsplaner\* hingegen zwingend als Mitglied der Bietergemeinschaft zu benennen. Das heißt, ein Verkehrsplaner / eine Verkehrsplanerin kann in dieser Phase nur in je einer Bietergemeinschaft mitwirken. Falls ein Büro in der Wettbewerbsphase mehrere Bietergemeinschaften beraten hat, muss es sich in der Verhandlungsphase ggf. für eine entscheiden. Eine Mitarbeit in mehreren Bietergemeinschaften ist ab diesem Zeitpunkt ausgeschlossen.

*\*Voraussetzung Verkehrsplaner: Ihren Arbeitsschwerpunkt müssen diese Planer in der Verkehrsplanung haben und Erfahrungen / Referenzen im Bereich Erschließungsplanung und Mobilitätskonzeptionierung nachweisen können.*

Zudem müssen die Teams einen qualifizierten Energieberater / eine Energieberaterin im VgV-Verfahrensverfahren als Berater hinzuzuziehen.

Erfüllt ein Bewerber die fachliche Voraussetzung alleine oder zusammen mit fest angestellten Mitarbeitenden, ist er alleine teilnahmeberechtigt. Der bzw. die Mitarbeiter(in) ist bzw. sind in der Verfassererklärung explizit zu nennen.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Außerdem müssen der zu benennende bevollmächtigte Vertreter und der oder die Verfasser der Wettbewerbsarbeit insgesamt die oben genannte fachliche Anforderung erfüllen.

Ist in dem Herkunftsstaat die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die entsprechende fachliche Anforderung, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG - „Berufsanerkennungsrichtlinie“ - gewährleistet ist.

Mehrfachbeteiligungen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern von Bietergemeinschaften führen zum Ausschluss der Beteiligten.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben. Sachverständige, Fachplaner, Berater müssen die Teilnahmebedingungen nicht erfüllen.

## 7. Wettbewerbsteilnehmende

Das Wettbewerbsverfahren ist auf 30 Teilnehmer begrenzt, wovon 8 Büros bzw. Bewerberbemeinschaften von der Ausloberin vorab ausgewählt wurden:

1.



## 8. Preisgericht

### 8.1 Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

- Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner
- Prof. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin
- Prof. Ariane Röntz, Landschaftsarchitektin
- Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens, Verkehrsplaner
- Johannes Ernst, Architekt
- Annette Schubert, Projektgruppe Dietenbach, Stadtplanerin
- Roland Jerusalem, Stadtplanungsamt, Stadtplaner
- Frank Uekermann, Garten- und Tiefbauamt, Verkehrsplaner

### 8.2 Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

- Oberbürgermeister Dr. Dieter Salomon
- Bürgermeister Prof. Dr. Martin Haag
- Bürgermeisterin Gerda Stuchlik
- Stadtrat Eckart Friebis
- Stadträtin Renate Buchen
- Stadtrat Wendelin Graf von Kageneck
- Stadtrat Michael Moos

### 8.3 Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

- Prof. Dr. Martina Baum, Architektin und Stadtplanerin
- Franziska Schieferdecker, Landschaftsarchitektin
- Robert Staible, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung, Stadtplanung
- Cornelia Lutz, Garten- und Tiefbauamt, Landschaftsarchitektur
- Georg Herffs, Garten- und Tiefbauamt, Verkehrsplaner

### 8.4 Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

- Erster Bürgermeister Otto Neideck
- Bürgermeister Ulrich von Kirchbach
- Stadtrat David Vulont
- Stadtrat Walter Krögner
- Stadtrat Martin Kotterer
- Stadträtin Dr. Brigitte von Savigny
- Stadtrat Lukas Mörchen
- Stadtrat Karl-Heinz Krawczyk
- Stadtrat Manfred Stather
- Stadtrat Patrick Evers

## 9. Sachverständige Beratung

- Prof. Dr. Christine Hannemann, Universität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen, Stuttgart, Soziologin und Fachbeirätin
- Prof. Dr. Gerhard Hausladen, ingenieurbüro hausladen, München, Energie und Fachbeirat
- Dr. Klaus von Zahn, Umweltschutzamt, Umwelt und Energie
- Bruno Gramich, Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen, Vermarktung
- Torsten Becker, tobe.STADT: städte.bau.planung.dialog, Frankfurt am Main
- Florian Krentel, Fichtner Water&Transportation, Freiburg
- Sarah Baumgart, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen, Freiburg
- Andreas Roessler, Bürgerverein Rieselfeld
- Ortschaftsrätin Sigrun Löwisch, Ortschaftsrat Lehen
- Dr. Clemens Back, Runder Tisch Dietenbach

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Mitglieder der sachverständigen Beratung zu benennen.

## 10. Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch das Büro scheuven + wachen plus in Zusammenarbeit mit der Stadt Freiburg im Breisgau und weiteren Sachverständigen:

- Ingo Breuker, Projektgruppe Dietenbach
- Markus Möller, Garten- und Tiefbauamt
- Bernd Rögels, Garten- und Tiefbauamt
- Thilo Gries, Stadtplanungsamt
- Markus Liesen, Stadtplanungsamt
- Björn Lindemann, Stadtplanungsamt
- Meike Kretschmar, Umweltschutzamt
- Prof. Dr. Andreas Matzarakis, Klima
- Rainer Otteny, Amt für Liegenschaften und Wohnungswesen
- Joachim Wald / Urban Ronecker, Büro Wald&Corbe, Hochwasser
- Jan Werdermann, VAG
- Tobias Bochmann, Universität Stuttgart, Schwerpunkt Wohnen / Wohnsoziologie
- Volker Rosenstiel, AKBW
- Rolf Messerschmidt, Büro Eble Architektur, Schwerpunkt Energie, im RPW-Verfahren bzw. Tobias Nusser, Büro EGS-Plan, Schwerpunkt Energie, in der Vertiefungsphase
- Martin Ritscherle, s+w plus
- Lars Schuchard, s+w plus
- Daniela Fink, s+w plus

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Mitglieder der Vorprüfung zu benennen.

## 11. Wettbewerbsunterlagen

### Ausgabe der Unterlagen:

Die Wettbewerbsunterlagen werden in einer online-Datenbank des Vergabemanagements der Stadt Freiburg zur Verfügung gestellt. Die Büros / Bürogemeinschaften sowie die Wettbewerbsbeteiligten erhalten hierfür die Zugangsdaten.

- Auslobungstext (pdf)
  - Teil A – Verfahrensbedingungen
  - Teil B – Aufgabenstellung des Wettbewerbs
- Formblatt Verfassererklärung (doc)
- Formblatt Flächenberechnung / Städtebauliche Kennwerte (xls)
- CAD – Plangrundlage mit Eintragung der Wettbewerbsgrenzen und der Geländehöhen (dwg)

Zur weiteren Information werden allen Teilnehmenden folgende Daten digital zur Verfügung gestellt:

- Stadtplan
- Luftbilder (senkrecht und schräg)

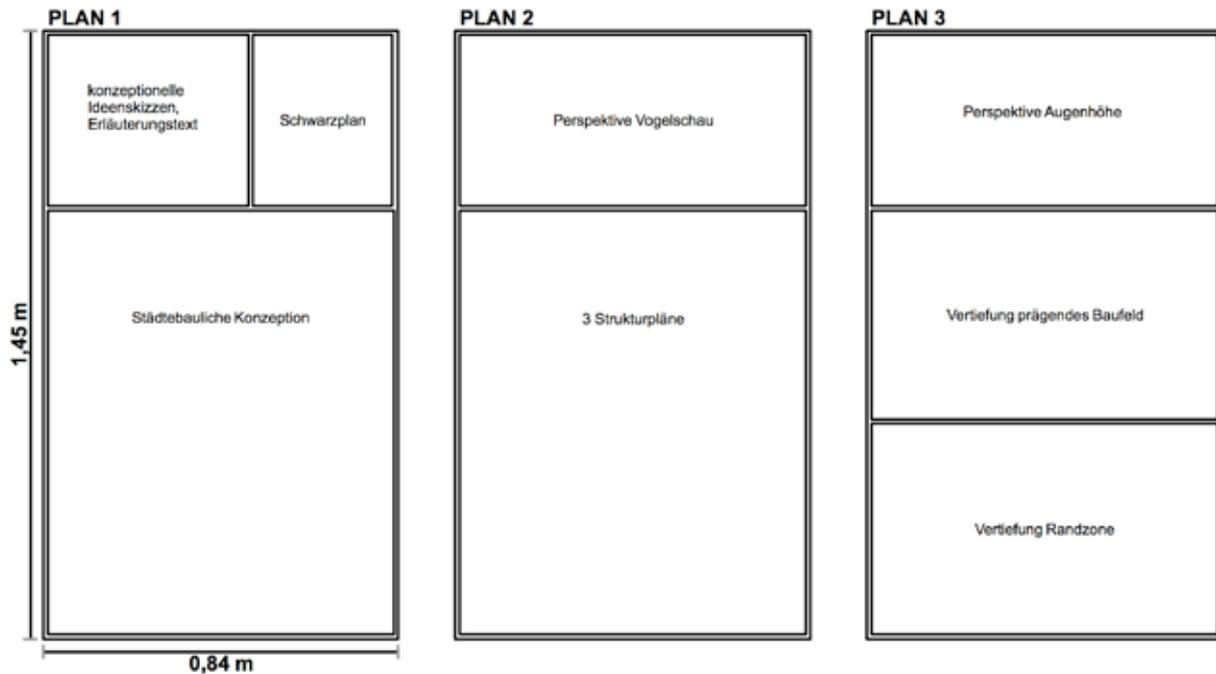
- Fotodokumentation des Wettbewerbsgebietes
- „Baukasten“ der Straßen-, Radweg- und Fußwegquerschnittsoptionen
- Orientierungsquerschnitte Straßenraum
- Orientierungsquerschnitte Randbereiche

Der Auslobungstext umfasst alle für die Bearbeitung der Aufgabenstellung relevanten Ergebnisse aus bereits erstellten Fachgutachten und Konzepten.

## 12. Wettbewerbsleistungen

- **Städtebauliche Konzeption M 1:2.000** unter Verwendung der von der Ausloberin gelieferten digitalen Grundlage mit folgenden Inhalten:
  - » Dachaufsicht mit Darstellung einer abgestuft, differenzierten Freiflächengestaltung,
  - » Angabe ausreichender NN-Höhen,
  - » verkehrliche Erschließung mit ablesbarem Hierarchiesystem und zu entwickelnden Symbolik für das erwartete Mobilitätskonzept,
  - » alle Baukörper mit Eintragung der Gebäudehöhen als Geschosshöhen sowie Lage der Eingänge
- **Schwarzplan M 1:5.000** mit prinzipiellen Aussagen zur Entwicklung in Baustufen, auf vorgegebener digitaler Grundlage, Darstellung der wesentlichen Baukörper der geplanten Bebauung als schwarze Flächen
- **drei Strukturpläne M 1:5.000** mit Aussagen zur
  - » **Nutzungsverteilung**,
  - » zur **Erschließung**, farblich getrennt nach den Verkehrsmitteln Stadtbahn, Kfz, Rad und zu Fuß (inkl. ruhendem Verkehr) und
  - » zur **Freiraumvernetzung**
- **zwei Vertiefungsausschnitte M 1:500:**
  - » Vertiefung eines charakteristischen, das Gebiet **prägenden Baufeldes** in Grundriss und Schnitt zur Darstellung der Bezüge zwischen öffentlichem und privatem Raum und Gebäuden, Parzellierung, Zugänge, Freiflächen, private Stellplätze und öffentliche Parkierung, mit Angabe ausreichender NN-Höhen
  - » Vertiefung der **Randzone** im Umfeld der B31a zur Darstellung der Nutzungen und gestalterischen Übergänge zwischen Siedlungsbereich, Siedlungsrand und B31a
- **zwei Perspektiven:**
  - » eine aussagekräftige perspektivische Darstellung des Stadtteils **aus der Vogelschau mit Blickrichtung nach Norden**
  - » eine aussagekräftige perspektivische Darstellung auf **Augenhöhe im zentralen Bereich/Stadteilzentrum**





- **konzeptionelle Ideenskizzen ohne Maßstab,**
  - » in denen der Planungsphilosophie folgend die wesentlichen **Aufgaben des Freiraumes** (unbebauten Raumes) hinsichtlich der Flächenbelegung/ -ansprüche durch Mensch, Klima, Energie sowie die räumlich-gestalterische, atmosphärische Ausprägung usw. dargestellt sind (Stichwort: Mehrfachkodierung).
  - » Aussagen der wesentlichen **entwurfsleitenden Ideen**, zum architektonischen Grundkonzept, Freiraumkonzept und Mobilitätskonzept (innere Erschließung inkl. ruhender Verkehr) in Form von Skizzen und Texten  
*Hinweis: Es wird erwartet, dass auch die Flächenanteile für das Mobilitätskonzept inkl. Parkierung rechnerisch ausgewiesen werden und im Flächenverbrauch Berücksichtigung finden.*
  - » **Räumliche Leitbilder**, Haltung zur Urbanität, Piktogramme, Erläuterungstext auf den Plänen
- **Erläuterungsbericht** (max. vier DIN A4 Seiten; nachfolgend aufgeführte Punkte sind als Gliederung für den Erläuterungsbericht zu übernehmen) mit Aussagen zu:
  - » Städtebauliche und freiraumplanerische Leitidee
  - » Einbindung in den stadträumlichen, funktionalen und landschaftlichen Kontext
  - » Maßstäblichkeit, Gliederung und Orientierung
  - » Flexibilität und Variabilität der städtebaulichen Konzeption
  - » Realisierbarkeit und Plausibilität der Bauabschnitte
  - » Wirtschaftlichkeit
  - » Verkehrliche Belange (Mobilitätskonzept inkl. ruhendem öffentlichen und privatem Verkehr)
  - » Nachhaltigkeit / Energie

- **Berechnungsbogen** (unter Verwendung des Formblatts der Anlage zum Nachweis der städtebaulichen Kennwerte) mit Schemaplan zur Nachvollziehbarkeit und Anwendung für die Vorprüfung

### 13. Abgabeleistungen

- 1 Satz Präsentationspläne (3x DIN A0 Überlänge)
- 1 Satz der Präsentationspläne als Verkleinerung (3x DIN A3)
- 2 Sätze Vorprüfpläne (analog der Präsentationspläne, einfache Qualität)
- Erläuterungsbericht (max. vier DIN A4 Seiten)
- Ausgefüllter Berechnungsbogen
- Verschlossener undurchsichtiger Umschlag mit der Verfassererklärung (anonyme Kennzeichnung Umschlag mit Kennziffer): Ausdruck Formblatt Verfassererklärung
- Sämtliche Pläne in digitaler Form auf CD (als PDF-, DXF- und JPG-Dateien (ohne Komprimierung), RGB, 150 dpi in Originalgröße und Verkleinerungen aller Pläne als PDF-Datei in DIN A3)
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen
- Zwecks Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Flächenkennndaten sind folgende Flächen in den CAD-Daten durch die Teilnehmer als geschlossene Polygone und auf entsprechend benannten Layern anzulegen:
  - » VP\_öffentl. Verkehrsfläche
  - » VP\_Flächen Gemeinbedarf
  - » VP\_öffentl. Grün intensiv
  - » VP\_öffentl. Grün sonstiges
  - » VP\_Nettobauland
  - » VP\_Gebäude außer solitäre Infrastruktur
  - » VP\_Gebäude solitäre Infrastruktur

## 14. Formale Vorgaben und Kennzeichnung

Die Wettbewerbsleistungen der Teilnehmer sind auf max. drei Präsentationsplänen im DIN A0 Überlänge Hochformat darzustellen. Alle Präsentationspläne sind gerollt einzureichen. Alle Darstellungen sind auf hellem Grund zu erstellen. Auf den Plänen ist im Eingangsbereich und den Freiflächen zusätzlich das NN-Niveau auszuweisen. Außerdem sind für die Gebäudehöhe der Neubauten die Geschosszahlen für Voll- und Staffelgeschosse anzugeben. Die Einteilung der Pläne in Abb. 4 ist zu übernehmen.

Die einzureichenden Wettbewerbsarbeiten sind in allen Teilen (jedes Blatt, jedes Schriftstück) ausschließlich am oberen rechten Rand durch eine Kennzahl aus sechs arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen. Erläuterungsbericht, Berechnungsbögen und Modell sind entsprechend zu kennzeichnen. Als Kennzahl dürfen nicht gewählt werden: Datum der Wettbewerbsabgabe, Zahlenreihe, sechs gleiche Ziffern, Geburtsdatum des Verfassers.

Bei der digitalen Abgabe der Daten ist bei der Benennung folgende Methodik zu verwenden: Kennzahl\_Dateiname.Dateityp (Beispiel: 123567\_Blatt1.jpg).

Bei den digitalen Daten ist ebenfalls die Anonymität sicherzustellen. Hierzu muss bei jedem Dokument in der Befehlszeile Datei > Eigenschaften > Datei-Info der dortige Inhalt gelöscht werden. Das gleiche gilt für benutzerbezogene Daten unter Extras > Optionen > Benutzer-Info.

Jede/r Wettbewerbsteilnehmer/-in trägt die Verantwortung für die Wahrung seiner Anonymität.

## 15. Zulassung von Wettbewerbsbeiträgen zur Beurteilung

In der Auslobung sind ausschließlich folgende bindende Vorgaben formuliert, die bei Nichterfüllung einen zwingenden Ausschluss des Wettbewerbsbeitrages von der Beurteilung durch das Preisgericht erfordern. Dies sind:

- fristgerechter Eingang der Arbeiten
- Anonymität der Arbeiten

Alle anonym und fristgerecht eingereichten Arbeiten werden dem Preisgericht zur Beurteilung vorgelegt. Mehrleistungen, die über die unter Punkt 12 genannten hinausgehen, werden durch die Vorprüfung abgedeckt.

Die Nichteinhaltung von inhaltlichen Vorgaben führt nicht zum Ausschluss. Allerdings wird insbesondere auf die Einhaltung der im Kap. 3 des Teils B dargestellten vorprüfungsrelevanten Vorgaben großen Wert gelegt und im Bericht der Vorprüfung explizit dargestellt.

## 16. Beurteilungskriterien

- Städtebauliche und freiraumplanerische Leitidee
- Einbindung in den stadträumlichen, landschaftlichen und stadtfunktionalen Kontext
- Qualität des Stadtgrundrisses und der öffentlichen Räume
- Maßstäblichkeit, Gliederung und Orientierung
- Flexibilität, Robustheit und Variabilität der städtebaulichen Konzeption
- Realisierbarkeit und Plausibilität der Bauabschnitte
- Wirtschaftlichkeit
- Verkehrliche Belange / Mobilitätskonzept
- Nachhaltigkeit und Energie auf städtebaulicher Ebene
- Gebäudetypologien auf städtebaulicher Ebene mit Hinblick auf die Planungsziele

Die Reihenfolge der Kriterien hat auf deren Wertigkeit keinen Einfluss.

## 17. Termine

### Wettbewerb

Preisrichtervorgespräch	13. Oktober 2016
Versand der Auslobungsunterlagen digital	24. August 2017
Frist Rückfragen	11. September 2017
Preisrichtervorgespräch Nr. 2 & Auftaktkolloquium	18. September 2017
Abgabe Pläne	08. Dezember 2017
Preisgerichtssitzung	02. Februar 2018
Öffentliche Ausstellung der Ergebnisse	im Anschluss
Bürgerforum zu den Ergebnissen	vorauss. März 2018
VgV-Verfahren	vorauss. ab April 2018 bis Dezember 2018

## 18. Schriftliche Rückfragen

Rückfragen zur Auslobung können ausschließlich per E-Mail mit Angabe des Bezugspunkts im Auslobungstext **bis zum 11.09.2017** an das Betreuungsbüro scheuven + wachen plus unter der folgenden E-Mail-Adresse gestellt werden:

**dietenbach@scheuven-wachen.de**

Die Beantwortung der Rückfragen erfolgt im Kolloquium. Die beantworteten Rückfragen aller teilnehmenden Büros / Bürogemeinschaften werden mit dem Protokoll des Auftaktkolloquiums Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellt.



## 19. Erstes Preisrichtervorgespräch

Das erste Preisrichtervorgespräch hat am 13.10.2016 in Freiburg i. Br. stattgefunden. Die anwesenden Preisrichterinnen und Preisrichter sowie die sachverständige Beratung haben die Auslobung in Teilen weiterentwickelt und präzisiert. Am 04.04.2017 wurde die Auslobung im Gemeinderat beraten. Alle Ergebnisse sind in den vorliegenden Auslobungstext eingeflossen.

## 20. Zweites Preisrichtervorgespräch mit Auftaktkolloquium

Das zweite Preisrichtervorgespräch wird am Montag, den 18. September 2017 durchgeführt. Es besteht für die anwesenden Preisrichterinnen und Preisrichter sowie die sachverständigen Berater und Vorprüfer die Möglichkeit, die Aufgabenstellung des städtebaulichen Wettbewerbs nochmals zu schärfen.

Gebündelt mit dem 2. Preisrichtervorgespräch wird ebenfalls am Montag, den 18. September 2017 ein Auftaktkolloquium zur weiteren Klärung der Wettbewerbsaufgabe durchgeführt. Bereits gestellte Rückfragen werden hier beantwortet und es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, weitere Rückfragen zu stellen. Das Auftaktkolloquium findet im Glashaus im Rieselfeld in Freiburg im Breisgau statt.

Zum Einstieg in das Auftaktkolloquium wird vom gemeinsamen Treffpunkt vor dem Glashaus eine geführte Ortsbesichtigung für alle Teilnehmer am Wettbewerbsverfahren angeboten. Eine Teilnahme an der Besichtigung wird dringend empfohlen.

Ort:	Glashaus im Rieselfeld, Maria-von-Rudloff-Platz 2, 79111 Freiburg im Breisgau
12.00 Uhr	Geführte Ortsbesichtigung Treffpunkt vor dem Glashaus im Rieselfeld
14.00 Uhr	Rückfragenkolloquium mit Vorstellung der Wettbewerbsaufgabe

Ab 11.30 Uhr steht vor dem Glashaus eine kleiner Mittags-  
snack für alle Teilnehmer bereit.

## 21. Einlieferung

Die geforderten Leistungen sind vollständig **bis zum 08.12.2017, 16.00 Uhr** direkt im Büro scheuven + wach-  
ten plus, Friedenstraße 18, D-44139 Dortmund, einzurei-  
chen.

Als Zeitpunkt der Einreichung gilt im Falle der Einlieferung bei der Post, Bahn oder Kurierdienst das auf dem Einlieferungsbeleg des Transportunternehmens angegebene Datum, unabhängig von der Uhrzeit. Bei direkter Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer in Dortmund gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe inkl. Uhrzeit.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Wettbewerbsbetreuers zu verwenden. Die Unterlagen sind im verschlossenen Zustand ohne Hinweis auf die Verfasser unter Nennung der Kennzahl einzureichen. Die Teilnehmenden haben dafür Sorge zu tragen, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Das Original des Einlieferungsbeleges ist bis zum Abschluss des Wettbewerbsverfahrens aufzubewahren.

Können Teilnehmende den Nachweis der fristgerechten Einlieferung auch im Nachhinein nicht erbringen, so werden sie auch rückwirkend von der Prämierung ausgeschlossen.

## 22. Prämierung

Durch das Preisgericht werden mind. 3 bis max. 7 Arbeiten als Preisgruppe anhand der Beurteilungskriterien ausgewählt. Die ausgewählten Teams werden zur Überarbeitung und Detaillierung ihres Entwurfs in dem anschließenden Vergabeverfahren aufgefordert.

Als Wettbewerbssumme im RWP 2013 Wettbewerb stellt die Ausloberin einen Gesamtbetrag in Höhe von 225.000,00 Euro zur Verfügung, der in dem Wettbewerb ausgeschüttet wird.

Die Überarbeitung im VgV-Verfahren wird gesondert honoriert.

Die Wettbewerbssumme wird zu gleichen Teilen unter den min. 3 bis max. 7 Arbeiten der Preisgruppe aufgeteilt:

Beispiel: Bei 5 Arbeiten in der Preisgruppe: je 45.000,00 EUR

Die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) von derzeit 19% ist in den genannten Beträgen enthalten. Das Preisgericht kann mit einem einstimmigen Beschluss eine andere Verteilung der Wettbewerbssumme beschließen.

## 23. Abschluss des Wettbewerbs

### 23.1 Ergebnis

Das Ergebnis der Preisgerichtssitzung wird in einem Protokoll festgehalten, das allen teilnehmenden Büros / Bürogemeinschaften übersendet wird.

Für die Überarbeitung im Verhandlungsverfahren werden die Ergebnisse der Vorprüfung sowie allgemeine Hinweise und Vorgaben durch das Preisgericht formuliert, die als Ergänzung der Vorgaben der Auslobung die Basis der weiteren Bearbeitung bilden.

Nach Abschluss des Wettbewerbs informiert die Ausloberin die teilnehmenden Büros / Bürogemeinschaften unverzüglich über das Ergebnis des Wettbewerbs durch Versendung des Protokolls der Sitzung des Preisgerichts. Die Ausloberin stellt im Anschluss an das Verfahren alle eingereichten Arbeiten mit Namensangaben der Verfasser unter Auslegung des Protokolls öffentlich aus.

Soweit ein/e Preisträger/-in wegen mangelnder Teilnahmeberechtigung oder Verstoßes gegen Wettbewerbsregeln nicht berücksichtigt werden können, bleibt der Rang unbesetzt und das Preisgeld wird anteilig auf die übrigen Preise und Anerkennungen verteilt, soweit das Preisgericht in seinem Protokoll nichts anderes bestimmt hat.

### 23.2 Beauftragung

Die Verfasser der Arbeiten der Preisgruppe werden zur Teilnahme an dem anschließenden VgV-Vergabeverfahren aufgefordert.

Für die weitere Beauftragung im Anschluss an das Verhandlungsverfahren siehe Punkt 26 der Auslobung.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung nach dem Vergabeentscheid werden die im Rahmen des Wettbewerbs und der Vertiefung bereits erbrachten Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

### 23.3 Nutzungs- und Urheberrecht

Die Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin gem. § 8 Abs. 3 RPW 2013 veröffentlicht werden. Sie ist berechtigt, die eingereichten Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens unter Angabe der Verfasser ohne weitere Prüfung auch über Dritte zu veröffentlichen. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz gegen Nachbauen, bleiben den Verfassern erhalten. Die Stadt Freiburg im Breisgau hat das Recht, auf der Grundlage des ausgewählten Wettbewerbsentwurfes einen Bebauungsplan zu erstellen.

Die Beiträge der Preisgruppe gehen in das Eigentum der Ausloberin über. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung der Ausloberin auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

### 23.4 Rücksendung der Arbeiten

Nicht prämierte Arbeiten werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der teilnehmenden Büros / Bürogemeinschaften, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, verzichtet der Teilnehmer auf sein Eigentumsrecht an der Wettbewerbsarbeit.

Für Beschädigung oder Verlust von Wettbewerbsarbeiten haftet die Ausloberin auf Kostenersatz für die Ausbesserung oder Wiederbeschaffung der beschädigten bzw. verlorenen Unterlagen nur dann, wenn sie diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.

### 23.5 Haftungsausschluss

Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch die Ausloberin sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zur Verfügung gestellt worden sind.

### 23.6 Nachprüfung

Die Entscheidung des Preisgerichts ist endgültig. Wenn Teilnehmer einen Verstoß des Preisgerichts rügen wollen, haben sie sich unbeschadet eines Rechts auf Nachprüfung durch die Zivilgerichtsbarkeit innerhalb von 10 Tagen nach Zusendung des Protokolls an die Ausloberin zu wenden. Beginnt die Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten erst nach dem Zugang des Protokolls, so beginnt die Frist erst mit dem Tag der Ausstellungseröffnung. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit dem zuständigen Wettbewerbsausschuss.

Im Anwendungsbereich der VgV können sich die Teilnehmer gem. Abschnitt 2 GWB zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer (Nachprüfstelle: Regierungspräsidium Karlsruhe) wenden, sollte dem behaupteten Verstoß seitens der Ausloberin nicht abgeholfen werden können.



## 24 Verhandlungsverfahren

### 24.1 Auswahl der Teilnehmenden am VgV-Verfahren

Die Preisgruppe des Wettbewerbs gem. RPW 2013 qualifiziert sich für die Teilnahme am Vergabeverfahren (min. 3 bis max. 7 Arbeiten).

### 24.2 Gegenstand der Vertiefung der Wettbewerbsergebnisse

Die Arbeiten der Preisgruppe des Wettbewerbs sollen von den jeweiligen Verfassern auf Basis der Wettbewerbsarbeiten, den Empfehlungen des Preisgerichts, den Ergebnissen der Vorprüfung sowie der Hinweise aus dem Bürgerforum weiterentwickelt werden. Dazu gehören:

- **Städtebaulicher Entwurf M 1:1.000**, unter Verwendung der von der Ausloberin gelieferten digitalen Grundlage,
  - » Dachaufsicht mit Darstellung einer abgestuft, differenzierten Freiflächengestaltung,
  - » Angabe ausreichender NN-Höhen,
  - » verkehrlicher Erschließung mit ablesbarem Hierarchiesystem sowie einer zu entwickelnden Symbolik für das erwartete Mobilitätskonzept,
  - » alle Baukörper,
  - » Eintragung der Gebäudehöhen als Geschosshöhen,
  - » Lage der Eingänge, inkl. vereinfachter Darstellung der Energieversorgungsanlagen
- **Perspektivische Darstellungen**
  - » drei perspektivische Skizzen
- **Drei Vertiefungsbereiche (VB)**
  - » 1. und 2. VB: Fortschreibung der zwei Vertiefungsbereiche aus dem Wettbewerbsverfahren, insbes. hinsichtlich der Themen Städtebau, Verkehr, öffentlicher Freiraum im M 1:500
  - » 3. VB: Vertiefungsbereich Freiraumgestaltung Gewässer Dietenbach M 1:500, Lageplan sowie mind. 3 Querschnitte, 1:500, mit Angabe NN-Höhen
  - » zum Verständnis der Vertiefungsbereiche notwendige Ansichten und Schnitte M 1:500
- **Energieversorgungskonzept** als Übersicht im M 1:2.000 über das gesamte Plangebiet mit
  - » Darstellung der PV-Flächen, Energiezentrale und -Speicheranlagen (u.a. durch farbliche schematische Differenzierung solaraktiver Fassaden und vorgesehener PV-Anteile auf Dächern, symbolhafter Darstellung der elektrischen Speicher und des Technikgebäudes),
  - » exemplarische Gebäudeschnitte M 1: 500 mit Ermittlung und Nachweis der PV-Flächen und dem im Gebiet erzeugten Strom, Erläuterung zur Integration der Solaranlagen in Dachformen und Fassaden und
- » Beschreibung der energetischen Konzeption
- **Darstellung eines Verkehrskonzepts** im Maßstab 1:2.000, inkl.
  - » der Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes, das die öffentliche und private Parkierung mit entsprechenden ggf. unterschiedlichen Parkierungssystemen, Carsharingsystemen, Umstieg Kfz, Bus, Rad, Stadtbahn etc. beinhaltet
  - » unter Berücksichtigung der Überarbeitungen der o. g. Vertiefungsbereiche, sowie
  - » der Straßenraumquerschnitten im Maßstab 1:100 zu jedem Straßen- und Wegetyp.
- vertiefende, gestalterische **Aussagen zur Lärm-schutzmaßnahme** an der B31a
- ergänzende **Piktogramme**:
  - » bspw. Entwicklungsphasen
- **Modell M 1:2.000**
  - » Die Modelleinsatzplatten werden den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.
- **Erläuterungsbericht** (max. vier DIN A4 Seiten); nachfolgend aufgeführte Punkte sind als Gliederung für den Erläuterungsbericht zu übernehmen, mit Aussagen zu:
  - » Städtebauliche und freiraumplanerische Leitidee
  - » Einbindung in den stadträumlichen, funktionalen und landschaftlichen Kontext
  - » Maßstäblichkeit, Gliederung und Orientierung
  - » Flexibilität und Variabilität der städtebaulichen Konzeption
  - » Wirtschaftlichkeit
  - » Verkehrliche Belange (Mobilitätskonzept inkl. ruhendem öffentlichen und privatem Verkehr)
  - » Energieversorgungskonzept
- **Berechnungsbogen** (unter Verwendung des Formblatts: Städtebauliche Kennwerte) mit Schemaplan zur Nachvollziehbarkeit und Anwendung für die Vorprüfung.

Das Preisgericht behält sich vor, im Übergang vom Wettbewerb zum Verhandlungsverfahren die Abgabeleistungen anzupassen und zu erweitern.

In der Phase der Vertiefung sollen die Verfasser der Arbeiten der Preisgruppe des Wettbewerbs - neben einem Verkehrsplaner - eine qualifizierte Energieberatung hinzuziehen. Eine Folgebeauftragung des Energieberaters wird nicht erfolgen. Die Honorierung des Energieberaters er-

folgt über das Bearbeitungshonorar im VgV-Verhandlungsverfahren. Der Vertiefungsphase wird ein Kolloquium mit der Preisgruppe vorgeschaltet, in welchem mögliche Szenarien für einen klimaneutralen Stadtteil diskutiert werden.

### 24.3 Beurteilungskriterien der vertieften Wettbewerbsbeiträge

Ein Beratergremium, welches die identische Besetzung wie das Preisgericht aus dem RPW-Wettbewerb aufweist, wird die weiterentwickelten Wettbewerbsbeiträge aus der Vertiefungsphase anhand der im Folgenden beschriebenen Kriterien bewerten und eine Rangfolge festlegen. Für jedes einzelne Kriterium werden dabei durch das Beratergremium 0 – 5 Punkte vergeben.

Details zu den einzelnen Kriterien sowie die Gewichtung der Kriterien werden vor Beginn des Verhandlungsverfahrens allen Bietern mitgeteilt.

1. Qualität von Städtebau und Freiraum
2. Funktionalität, Nutzungs- und Gebrauchsqualität
3. Wirtschaftlichkeit (anhand von Orientierungs-, Kenn- und Planungsdaten)
4. Erfüllung der formulierten Anforderungen an Nutzungen
5. Realisierbarkeit und Plausibilität der Bauabschnitte und Bereichsbeziehungen
6. Flexibilität und Variabilität der städtebaulichen Konzeption
7. Flexibilität und Variabilität der geplanten Aufteilung im Straßenraum sowie der Tragfähigkeit des Verkehrskonzepts (Mobilitätskonzept) inkl. Konzepte zum ruhenden Verkehr, Lage der Radrouten und Lage der Brückenbauwerke als Querung des Gewässers Dietenbach
8. Aussagen zu Umwelt, Ökologie, Klima, Energie (insbes. ambitionierte Energieversorgung)

Das Preisgericht behält sich vor, im Übergang von Wettbewerb zu Verhandlungsverfahren die Beurteilungskriterien anzupassen. Darüber werden die Bieter vor Beginn des Verhandlungsverfahrens informiert.

### 24.4 Bewertungsmatrix und Punktevergabe

Insgesamt werden im Verhandlungsverfahren Punkte in verschiedenen Zuschlagskriterien vergeben. Eines dieser Kriterien ist das Ergebnis des gem. 24.3 bewerteten vertieften Wettbewerbsergebnisses. Dieses wird mit 60 % in die Gesamtbewertung einfließen. Das Ergebnis aus dem vorangegangenen Wettbewerb nach RPW wird außerdem mit 10 % einfließen.

Weitere Kriterien, Punkteschema und Bewertungsmaßstäbe werden vor Beginn des Verhandlungsverfahrens mitgeteilt.

### 24.5 Besetzung der Vergabekommission im VgV-Verfahren

Die Kommission wird aus VertreterInnen der PG Dietenbach, des Stadtplanungsamtes, des Garten- und Tiefbauamtes und des Dez II bestehen und die abschließenden Verhandlungs- und Aufklärungsgespräche durchführen.

Beisitzer:

- Vertreter des Beratergremiums
- Beate Lorenz, Vergabemanagement der Stadt Freiburg
- Martin Ritscherle, scheuven+wachten plus planungsgesellschaft mbH

### 24.6 Bearbeitungshonorar

Die Weiterentwicklung der Wettbewerbsbeiträge durch die Bieter wird pauschal honoriert werden. Das Honorar wird die vertiefende Bearbeitung der Wettbewerbsentwürfe sowie die Beteiligung von Energieberatern abdecken.

## 25 Termine

Die Termine des VgV-Verfahrens werden im weiteren Wettbewerbsverlauf bekannt gegeben. Zu den Terminen zählen:

- Auftaktgespräch mit den jeweiligen Teams (einzeln)
- Zwischenpräsentation der Teams (einzeln)
- Anschlusspräsentation der Teams (einzeln) mit Abgabe des endgültigen Angebots
- Sitzung der Vergabekommission
- Benachrichtigung der Teilnehmer / Zuschlagserteilung
- Ausstellung und Bürgerforum

## 26 Beauftragung

Art und Umfang der Beauftragung müssen sicherstellen, dass die Qualität des Wettbewerbsentwurfs umgesetzt wird.

Die Wettbewerbsteilnehmer verpflichten sich im Falle einer Beauftragung durch die Ausloberin, die weitere Bearbeitung zu übernehmen und durchzuführen.

Die Mitglieder der obsiegenden Bürogemeinschaft werden z.T. als Team und z.T. einzeln mit der Fortschreibung der städtebaulichen, in Teilen freiraumplanerischen Planung bzw. der Planung des Mobilitätskonzeptes für den neuen Stadtteil Dietenbach beauftragt.



Der Auslober behält sich vor, Konzeptbausteine aus anderen Arbeiten, die nicht durch das obsiegende Büro / die obsiegende Bürogemeinschaft entwickelt wurden, anzukaufen bzw. die Entwurfsverfasser mit weiteren Planungen hierzu zu beauftragen.

Auf die Beauftragung der HOAI-Leistungen für die Straßen- und Erschließungsplanungen und die verbindliche Bauleitplanung besteht kein Anspruch.

Die weiteren Beauftragungen umfassen mindestens folgende Leistungen (nicht abschließend):

- **Städtebaulicher Entwurf** auf Grundlage von Merkblatt Nr. 51 der Architektenkammer BW in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung. Dies beinhaltet u.a. ein bauliches / räumliches Konzept, ein Freiraumkonzept, ein Nutzungskonzept, ein Erschließungskonzept und eine Einschätzung zum Leistungsbedarf für die Umweltprüfung
- **Fortschreibung eines Mobilitätskonzepts** (öffentliche und private Parkierung mit entsprechenden ggf. unterschiedlichen Parkierungssystemen, Carsharing-systemen, Umstieg Kfz, Bus, Rad, Stadtbahn, etc.) durch den Verkehrsplaner in Verbindung mit der Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs
- Erstellung eines **Gestaltungsleitfadens**
- **planerische Begleitung** im Sinne einer Qualitätssicherung (z.B. gestalterische Oberleitung, Mitwirkung an der Ausbauplanung Gewässerausbau Dietenbach, Rückkopplung der Bauleitplanung mit dem städtebaulichen Entwurf, Erstellung der örtlichen Bauvorschriften)

**Weitere Beauftragungen**, die für die Umsetzung und Qualitätssicherung des Wettbewerbsentwurfes erforderlich sind, sind möglich. **Denkbar** sind folgende Leistungen:

- Fortschreibung des Freiraumkonzepts durch den Landschaftsarchitekten mit konzeptionellen Vorschlägen zur Minimierung / Vermeidung von Störungen in angrenzenden ökologisch sensiblen Schutzgebieten und Biotopen (NSG Freiburger Rieselfeld, VSG Mooswälder bei Freiburg), z.B. durch Aufwertung von Erholungsangeboten in anderen Gebieten, sofern diese Leistung nicht durch ein anderes Büro und / oder in Eigenleistung der Stadtverwaltung übernommen wird.
- Vorentwurf Bebauungsplan gemäß §19 Anlage 5 HOAI (inkl. Gründordnungsplan gemäß § 24 Anlage 5 HOAI)
- Mitwirkung am Energieversorgungskonzept





***Kapitel 1***  
***Einführung***

# Teil B // Aufgabenstellung

## 1. Einführung

### 1.1 Stadt Freiburg im Breisgau

Das Oberzentrum Freiburg liegt in der Region Südlicher Oberrhein im Süd-Westen des Landes Baden-Württemberg. Die topographische Lage am südöstlichen Rand des Oberrheingrabens in unmittelbarer Nachbarschaft zum westlichen Schwarzwald bedingt einen außergewöhnlichen Höhenunterschied von bis zu 1.000 m innerhalb des Stadtgebietes. Weiterhin wird Freiburg von der Dreisam durchflossen. Diese naturräumlichen Gegebenheiten haben die Entwicklung der Stadt seit jeher beeinflusst.

Das Gebiet der Stadt Freiburg umfasst 15.306 Hektar. Nur ein Viertel davon sind Siedlungs- und Verkehrsflächen. 42,5 Prozent sind Waldfläche, 25 Prozent nutzt die Landwirtschaft. Weitere Grünflächen und Wasserflächen machen die restlichen 7,5 Prozent aus. Das Siedlungsgebiet ist aufgeteilt in 28 Stadtteile, welche wiederum in 42 Stadtbezirke untergliedert sind.

Mit einer Einwohnerzahl von über 220.000 ist Freiburg im Breisgau die viertgrößte Stadt Baden-Württembergs. Laut den nachfolgend dargestellten Bevölkerungsprognosen wird die Stadt Freiburg auch künftig stark wachsen (2030: 245.000 Einwohner), was u.a. auf ihre Funktion und Bedeutung als Universitätsstadt zurückgeführt werden kann. An der 1457 gegründeten Albert-Ludwigs-Universität und vier weiteren Hochschulen sind gegenwärtig rund 33.000 Studenten immatrikuliert, Tendenz steigend.

Freiburg gehört zu den klimatisch begünstigten Großstädten mit hohem Freizeitwert. Die nach dem Krieg auf den historischen Stadtgrundrissen wiederaufgebaute Altstadt mit dem gotischen Münster und den sogenannten Bächle – beides Wahrzeichen der Stadt – ist das Handels- und kulturelle Zentrum der Stadt und Anziehungspunkt für jährlich mehr als 3 Mio. Touristen.

Der Verdichtungsraum Freiburg nimmt mit seiner Zugehörigkeit zur trinationalen Metropolregion Oberrhein – zusammengesetzt aus französischen, schweizerischen und deutschen Regionen eine herausragende wirtschaftliche wie kulturelle Stellung ein. Die Gemarkungsgrenzen Freiburgs liegen in einer Entfernung von 3 km zur französischen und 42 km zur Schweizer Grenze.

Die Stadt liegt verkehrsgünstig an der Autobahn A5 Frankfurt-Basel sowie an der Bahnstrecke Karlsruhe-Basel mit

ICE-Halt. Sie verfügt über ein engmaschiges Stadtbahn- und Radverkehrsnetz. Im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe ist der Anteil des Pkw-Verkehrs am gesamten innerstädtischen Verkehrsaufkommen in Freiburg gering. Sehr hoch ist hingegen der Anteil des Fahrradverkehrs.

### 1.2 Freiburger Bausteine der Stadtplanung

#### Bedeutende Stadtentwicklungsprojekte der letzten Jahre

Die Siedlungsentwicklung der Stadt Freiburg ist in den 1990er Jahren maßgeblich durch zwei Projekte geprägt worden. Mit dem neuen Stadtteil Rieselfeld und dem Konversionsvorhaben Vauban entstanden auf einer Fläche von insgesamt rund 110 Hektar neue Wohn-, Gewerbe- und Mischgebiete in innovativer und wegweisender Bauweise und Gestaltung. Die zwei jüngsten Stadtteile beinhalten die breite Palette nachhaltigen Bauens und die Zielsetzung einer Stadt der kurzen Wege. Im Ergebnis sind familienfreundliche Wohnquartiere entstanden, die weit über die Stadtgrenze hinaus Bekanntheit erlangt haben.

#### Quartier Vauban

Auf einem ehemaligen, 38 Hektar großen Kasernengelände der französischen Streitkräfte (Vauban-Kaserne) entstand der gleichnamige Stadtteil „Vauban“. Mit dem inzwischen 41 ha großen Stadtteil ist ein attraktives, familienfreundliches Wohnquartier entstanden, in dem heute ca. 5.500 Einwohner leben und in dem Bürgerengagement, Bauen in der Gemeinschaft und umweltbewusstes Leben groß geschrieben werden. Niedrigenergiebauweise und Fernwärme sind verpflichtend; Passivbauweise, Plusenergiebauweise und der Einsatz von Solartechnik sind für die meisten Standard.

Der alte Baumbestand wurde weitestgehend erhalten. Grünflächen zwischen den Häuserreihen sorgen für gutes Klima und bieten Spielflächen für Kinder. Parallel zur privaten Erschließung ist die Infrastruktur mit einer Schule, Kindergärten, Jugendeinrichtungen, einer bürgerlichen Begegnungsstätte, Marktplatz sowie Freizeit- und Spielflächen entstanden. Begrünte Flachdächer speichern einen Teil des Regenwassers, das gesammelt und zurückgehalten wird.

Das Wohngebiet ist weitestgehend verkehrsberuhigt. Ein großer Teil der Haushalte ist autofrei. Private Fahrzeuge werden überwiegend in einer der beiden Quartiersgaragen abgestellt. Seit 2006 ist das Wohngebiet durch die Stadtbahn erschlossen. Viele Menschen verzichten daher auf ein eigenes Auto und nutzen den ÖPNV sowie das Fahrrad.





Abb. 7 - Lage von Vauban, Rieselfeld (rote Rahmen) und Dietenbach (blauer Rahmen)

Quelle: Stadt Freiburg

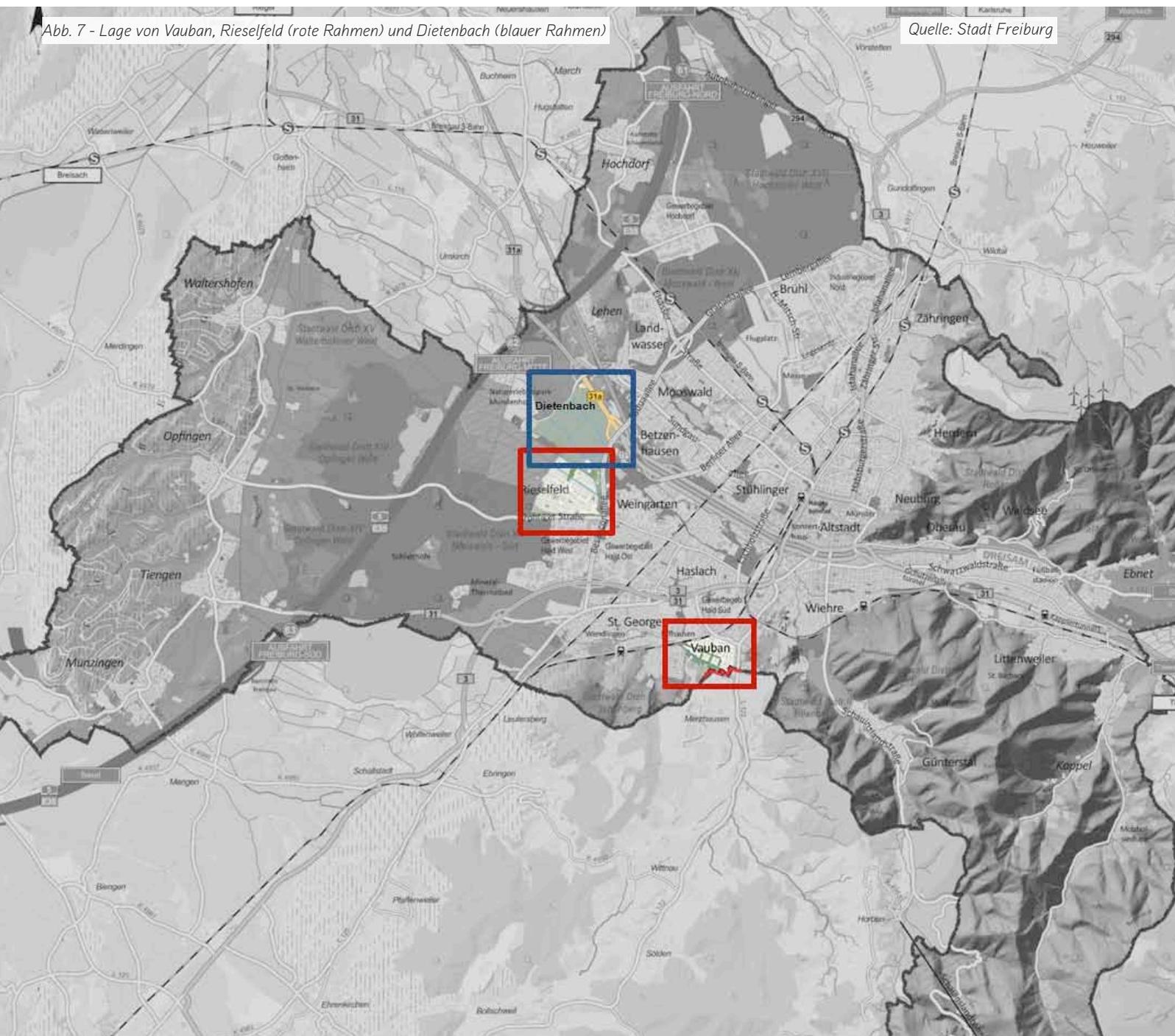




Abb. 8 - Rieselfeld

Quelle: FWTM GmbH & Co. KG



Abb. 9 - Vauban

Quelle: FWTM GmbH & Co. KG

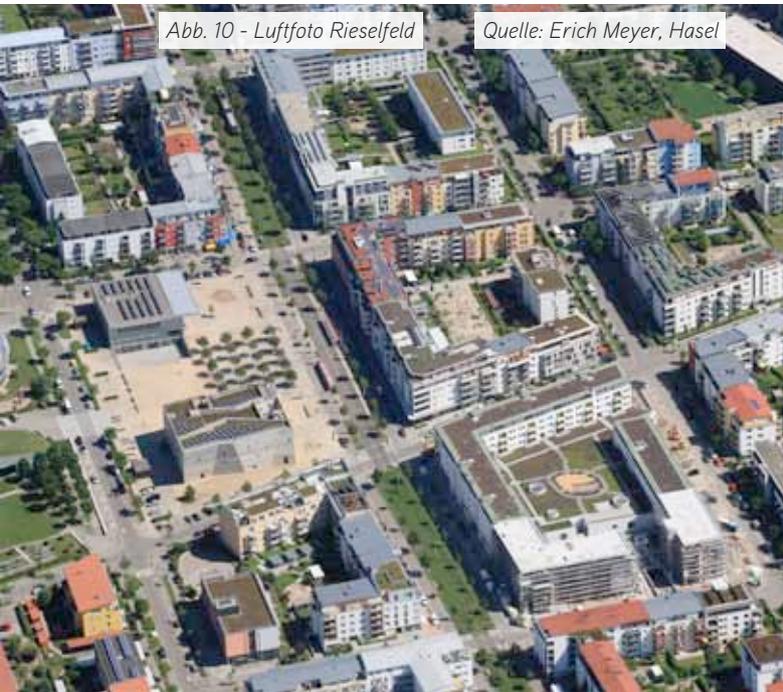


Abb. 10 - Luftfoto Rieselfeld

Quelle: Erich Meyer, Hasel



Abb. 11 - Luftfoto Vauban

Quelle: Erich Meyer, Hasel

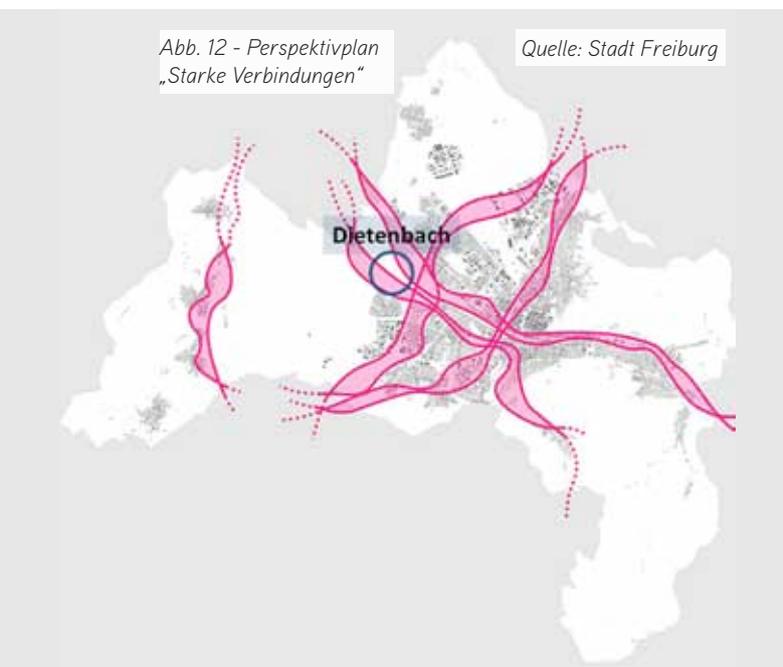


Abb. 12 - Perspektivplan „Starke Verbindungen“

Quelle: Stadt Freiburg

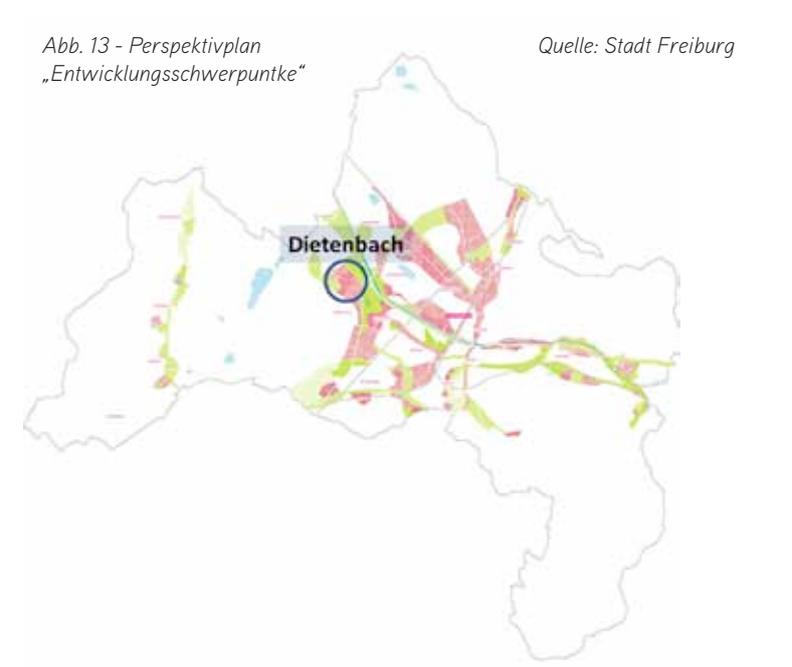


Abb. 13 - Perspektivplan „Entwicklungsschwerpunkte“

Quelle: Stadt Freiburg

## Stadtteil Rieselfeld

Seit 1995 ist im Freiburger Westen in der Nachbarschaft zur Dietenbachniederung auf rund 70 ha ein neuer, attraktiver Stadtteil entstanden. Nach Abschluss des letzten Bauabschnitts im Jahr 2012 leben nunmehr rund 11.000 Menschen im Rieselfeld. Zudem sind hier rund 1.000 Arbeitsplätze angesiedelt.

Im Rieselfeld wurde ein Mix aus Mietwohnungen (z.T. gefördert) und Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau, Einfamilienhäuser, Kindereinrichtungen, Schulen, Geschäfte, Restaurants, Praxen und moderne Dienstleistungseinrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft geschaffen. Rieselfeld ist somit ein Stadtteil der kurzen Wege. Hierzu trägt auch das Verkehrskonzept bei. Der neue Stadtteil ist überwiegend mit maximal zulässigen 30 km/h befahrbar, der Hauptbahnhof und das Stadtzentrum sind mit der Stadtbahn in rund 15 Minuten zu erreichen. Sämtliche Gebäude wurden in der zur damaligen Zeit beispielgebenden Niedrigenergiebauweise errichtet und werden mit Fernwärme versorgt.

In den zentralen Bereichen entlang der Rieselfeldallee befinden sich Blockrandbebauungen mit bis zu fünf Geschossen und gemeinschaftlichen, grünen Blockinnenbereichen, während die Randbereiche durch offene Bauformen geprägt sind. Durch die Bauweise und die relativ kleinteilige Parzellierung entsteht der Eindruck eines über Jahrzehnte gewachsenen Stadtviertels. Dies – und die stark gemischte Bewohnerstruktur – machen das Rieselfeld zu einem lebendigen und attraktiven Freiburger Stadtteil.

## Perspektivplan Freiburg

Die Stadt Freiburg hat einen sogenannten „Perspektivplan“ als neues räumliches Leitbild der Stadtentwicklung erarbeitet. Er soll die zukünftige Siedlungs- und Freiraumentwicklung der nächsten 15 Jahre lenken und dabei neue wohnbauliche Potenziale und Freiraumpotenziale in der Innen- und Außenentwicklung aufzeigen. **Auf Dietenbach bezogen** gibt der Perspektivplan folgende Empfehlungen:

- Auf Basis des sog. Atlas Freiburg lassen sich objektive Daten zur Baudichte und Freiraumversorgung ableiten. Hiernach bieten sich Rieselfeld und Vauban als geeignete Referenzen an, bei denen Baudichte und Freiraumversorgung in einem guten Verhältnis zueinander stehen.
- Gute Inspirationen geben die entwickelten acht strategischen Bausteine. So können die landschaftlichen Potenziale den neuen Stadtteil FORMEN, Einzelstrukturen wie das Gewässer Dietenbach eignen sich zum VERKNÜPFEN und SÄUMEN, Verkehrsinfrastrukturen wie B31a zum KAPERN.

- Dietenbach hat eine besondere Lage im Raumbild. Der Stadtteil liegt an der Schnittstelle von zwei STARKEN VERBINDUNGEN (Dreisam, Besançonallee), die zukünftige städtebauliche Leitstrukturen für die wohnbauliche Entwicklung und die Freiraumentwicklung darstellen sollen.
- Der nördlich angrenzende Entwicklungsraum der Dreisam bietet ein großes Naherholungspotenzial. Die Entwicklung des neuen Stadtteils muss sich mit den Umfeldbeziehungen u.a. in diesen Raum auseinandersetzen und Lösungen für die Anbindung und Qualifizierung bieten.

Weiterführende Informationen sind unter [www.perspektivplan-freiburg.de](http://www.perspektivplan-freiburg.de) abrufbar.

## Identitäten und Herausforderungen aus Sicht der Freiburgerinnen und Freiburger

Im Rahmen eines intensiven Beteiligungsprozesses hat sich der Perspektivplan der Frage „Was macht Freiburg aus?“ gestellt. Die Antworten lassen sich in **sieben Identitäten und Herausforderungen** zusammenfassen, welche sich auf die Stadt als Ganzes beziehen. Hervorgehoben wurde:

- die besondere *Freiburger Mentalität* (kulturelle Vielfalt, Umweltbewusstsein, bürgerschaftliches Engagement),
- die Beachtung der *Verflechtungsräume* (räumliche, wirtschaftliche und kulturelle Bezüge in die Umlandgemeinden, die Region und Nachbarländer),
- das herausragende *Naturraumpotenzial* (Biotop- und Artenvielfalt sowie gute Erholungseignung).
- die Vernetzung von *Innen und Außen* (insbesondere unter Berücksichtigung der Dreisam),
- der Anspruch Freiburgs als *Stadt der kurzen Wege*,
- die Bedeutung der Stadt als Standort für *wissensbasierte Branchen und innovative Milieus*.
- Darüber hinaus ist Freiburg in besonderer Weise durch eine *gewachsene Vielfalt* geprägt. Die Gestalt Freiburgs hat sich über Jahrhunderte entwickelt, unterschiedliche städtebauliche Leitbilder und Baustile sind in ihr ablesbar. Die unterschiedlichen Quartiere machen dabei die Vielfalt und den Reiz aus und sollen in ihrer Diversität erhalten und entwickelt werden.

## Bausteine einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung in Freiburg

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Dietenbach baut auf einem Fundament der nachhaltigen Entwicklung von Freiburg auf, die Ziele der Stadtentwicklung, des Wohnungsbaus, der Freiraum- und Verkehrsplanung sowie umweltpolitische und soziale Ziele verzahnt. Nachhaltig ein mittlerweile inflationär genutzter Begriff, in Freiburg aber spätestens seit den 90er Jahren Richtschnur jedes planerischen Handelns:

**Stadtentwicklung / Städtebau:** Mit dem Vorhaben wird die Entwicklung eines neuen Stadtteils angestrebt, der kompakt, eigenständig, lebenswert und urban ist. Durch den Bau eines ganzen Stadtteils mit einer Mantelbevölkerung von knapp 14.000 Einwohnern und den im Zuge dessen zu berücksichtigenden stadtteilbezogenen Wohnfolgeeinrichtungen – von u.a. Schulen, Sportangeboten, KiTas über Geschäfte und Dienstleistungen bis zu wohnaffinem Gewerbe im untergeordneten Maße bestehen ausgezeichnete Voraussetzungen zur Umsetzung eines Stadtteils mit kurzen Wegen zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs und der sozialen Infrastruktur. Das Leitbild der kompakten, dezentralen Stadt wird in Freiburg bereits in den verschiedenen Stadtteilen, die oft über eine dezentrale Eigenständigkeit und Identität verfügen (mit Stadtteilzentrum, Schulen, Wochenmarkt etc.) auch durch die Bürgerschaft gelebt und ist neben anderen wichtigen Grundprinzipien einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung auch 2010 in der Charta von Freiburg formuliert worden.

**Wohnen und Soziales:** Eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung fokussiert in Freiburg vor allem darauf, Voraussetzungen für sozialgemischtes und bezahlbares Wohnen zu schaffen – eine Herausforderung angesichts des stetigen Stadtwachstums und der steigenden Wohnkosten. Hierzu sollen möglichst alle Haushaltstypen und Nutzergruppen in die Planung und Umsetzung einbezogen werden, indem differenzierte Wohnangebote für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Insbesondere sollen „schlechte Adressen“ vermieden werden. Die Stadt arbeitet mit aller Energie daran, dass aus dem Wohnungsmangel kein gravierender ökonomischer und sozialer Standortnachteil entsteht. Das „Leitbild für ein inklusives Freiburg“ ist dabei der richtungsweisende Baustein. Der neue Stadtteil Dietenbach soll entsprechend als inklusiver Modellstadtteil entwickelt werden.

**Freiraum:** Freiraum- und Siedlungsentwicklung gehen in Freiburg Hand in Hand. Die Menschen wissen auch wegen der außergewöhnlichen naturräumlichen Lage um die Bedeutung der Freiräume in und im Umfeld ihrer Stadt. In den Zielen für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Freiburg ist das Ziel guter Angebote von attraktiven, urbanen und landschaftlichen Freiräume im gesamten Stadtgebiet verankert. In der Planung wird versucht, der Befriedigung vielfältiger Ansprüche an Freiräume Rechnung zu tragen. Ein neuer Stadtteil bietet die Chance, Freiraumqualitäten schon in der Konzeptphase zu verankern und Fragen nach der Freiraum-Idee, dem angestrebten Freiraum-Charakter und den Freiraum-Zielen zu stellen. So sind auch die Erschließungsflächen (Straßen, Wege, Flächen für ruhenden Verkehr) im Sinne eines differenzierten, hochwertigen Freiraumnetzes und wo möglich auch mit Aufenthaltsfunktion zu entwickeln. Die Lage des neuen Stadtteils Dietenbach zwischen z.T. intensiv genutzten und multifunktionalen

Grünflächen und extensiv genutzten und geschützten Bereichen zeigt das Spektrum der Landschaftsformen, aber auch potenzieller Freiraumnutzungen auf.

**Verkehr:** Verschiedene Auszeichnungen zeigen die Erfolge der Freiburger Verkehrspolitik, die auf Fahrradfreundlichkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet ist. Durch eine „Stadt der kurzen Wege“ und Priorisierung des Umweltverbunds (d.h. die umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) wird versucht, den Verkehrsteilnehmenden eine Alternative zum Auto anzubieten. Der verbleibende Autoverkehr sollte so umwelt- und stadtvträglich wie möglich gestaltet werden, indem Lärm, Abgase und Gefährdungen minimiert werden (siehe hierzu auch Verkehrsentwicklungsplan 2020). Die Anbindung von Dietenbach an die Stadtbahn mit guter Taktung sowie an das Radvorrangnetz bieten hierbei neben weiteren Bausteinen gute Voraussetzungen.

**Umwelt / Klima:** Freiburg wird oft als „Deutsche Umwelthauptstadt“ bezeichnet und ist stolz auf ihr ökologisches Profil. Dieses wird geprägt durch ein breit verankertes Umweltbewusstsein und eine langfristig angelegte Umweltpolitik als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Diese umfasst u.a. die Energiepolitik sowie den Klimaschutz mit seinen drei Säulen Energiesparen, Nutzung erneuerbarer Energien und Energieeffizienz bei der Erzeugung. Im Jahr 2014 beschloss der Gemeinderat einstimmig das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 zu halbieren und bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Auch Dietenbach soll einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Das schließt auch die Nutzung der regenerativen Potenziale zur Energieerzeugung und Wärmeversorgung mit ein.

### 1.3 Planungsanlass

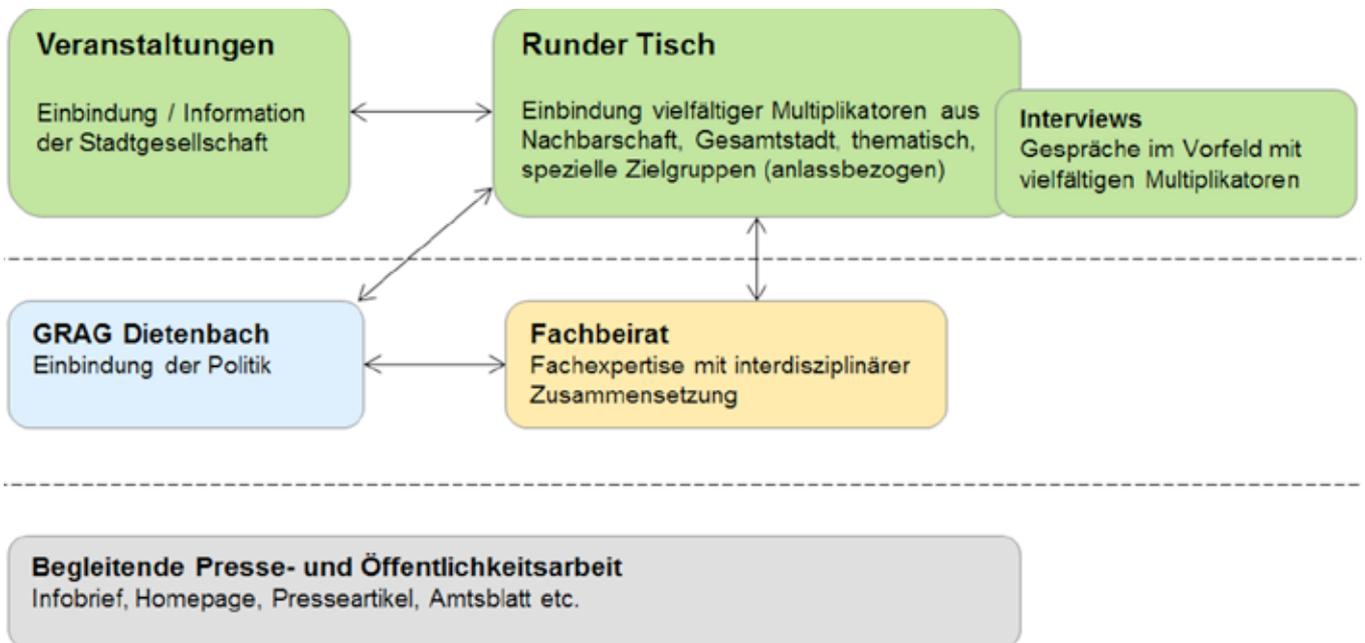
#### Warum braucht Freiburg einen neuen Stadtteil?

Freiburg ist beliebt. Viele Menschen ziehen nach Freiburg, weniger Menschen ziehen von hier weg (positiver Wanderungssaldo). Auch der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist positiv. Alle Prognosen zeigen, dass die Nachfrage nach Wohnraum in Freiburg daher hoch bleiben wird. Da Freiburg wie auch München, Leipzig, Frankfurt, Heidelberg und Darmstadt zu den sogenannten „Schwarmstädten“ zählt, wird der Bevölkerungszuwachs die nächsten Jahre prägen. Um dieser Entwicklung gerecht werden zu können, ist verstärkter Wohnungsbau nötig. Für Kommunen ist es eine soziale Aufgabe, Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten zur Verfügung zu stellen. Die Empirica-Untersuchung aus dem Jahr 2015 zeigt deutlich, dass es andernfalls zu einem Verdrängungswettbewerb über den Preis kommt.





Abb. 15 - Bausteine der Bürgerbeteiligung Dietenbach



Bis 2030 werden voraussichtlich **rund 14.600 zusätzliche Wohnungen benötigt**, um der Nachfrage gerecht werden zu können. Zu dieser Zahl addiert sich der Bedarf an Wohnungen für ehemalige Flüchtlinge, die nach ihrer Anerkennung integriert werden und einen Platz in der Stadtgesellschaft finden sollen.

Um dem prognostizierten Bedarf nachzukommen, hat sich die Stadt zum Ziel gesetzt, geeignete Bauflächen im Innen- und Außenbereich bereitzustellen. Angestrebter Zielwert ist der Neubau von durchschnittlich 1.000 Wohnungen pro Jahr.

Zu diesem Zweck wird die Umsetzung der verbliebenen Bauflächen aus dem Flächennutzungsplan (FNP) 2020 mit Hochdruck vorangetrieben. Auch die Entwicklung von Innenbereichsflächen ist nach wie vor notwendig, um kontinuierlich neuen Wohnraum zur kurz- bis mittelfristigen Deckung der Bedarfe anbieten zu können. Mit dem Perspektivplan Freiburg wird momentan die Entwicklung weiterer innerörtlicher Wohnbauflächenpotenziale vorbereitet. Das weitere Wachstum Freiburgs erfordert darüber hinaus den Bau eines neuen Stadtquartiers im Bereich bislang unbebauter Freiräume. Trotz des Primats der Innenentwicklung, an dem die Stadt Freiburg auch weiterhin festhält, ist angesichts der Bevölkerungsentwicklung eine große Siedlungsentwicklung im Außenbereich (Dietenbach) dringend erforderlich, um der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnraum gerecht werden und einem weiteren Preisanstieg auf dem Miet- und Grundstücksmarkt entgegenzuwirken zu können.

### Welche Anforderungen muss der Standort für einen neuen Stadtteil erfüllen?

Im Dezember 2012 beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung, eine über den geltenden Flächennutzungsplan 2020 hinausgehende Siedlungserweiterung zur Deckung des aktuellen und zukünftigen Bedarfs an Wohnbauflächen vorzubereiten. Hierzu waren insbesondere die Flächen Dietenbach und St. Georgen-West vertieft auf ihre Eignung als Siedlungsflächen zu prüfen:

**Zielvorstellung** der Stadt war die Entwicklung eines neuen, eigenständigen Stadtteils, in dem mind. 5.000 Wohneinheiten für rund 11.500 Einwohner realisiert werden sollen. Gesucht wurde

- eine ausreichend groß dimensionierte Fläche (mind. 70 Hektar Bruttobauland),
- zur Entwicklung urbaner Stadtstrukturen im Bereich der Kernstadt,
- mit einem hohen Anteil an Geschoss- und Mehrfamilienhausbau,
- für Mietwohnungen sowie zur Eigentumsbildung, insbesondere in Baugruppen und gemeinschaftlichen Wohnformen,
- mit der Möglichkeit für einen Stadtbahnanschluss,
- mit einer guten Anbindung an das Fahrradwegenetz und das Straßennetz und
- in maximal fünf bis sechs Kilometern Entfernung zur Innenstadt.

Nach den vorliegenden Ergebnissen war festzustellen, dass die städtebaulichen Zielsetzungen in dem Gebiet St. Georgen-West nicht erreicht werden können. Auch weitere geprüfte Flächenalternativen im Stadtgebiet Freiburg sind nicht für eine Entwicklung in dieser Größenordnung geeignet.

### 1.4 Bisheriger Planungsprozess zu Dietenbach

Die Untersuchungen für das Gebiet Dietenbach wurden vor dem Hintergrund der Anwendungsvoraussetzungen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) und der Vorbereitung der Gebietsentwicklung anschließend weiter vertieft.

Der Ablauf der Vorbereitenden Untersuchungen kann der nebenstehenden Abbildung entnommen werden.

#### Vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM)

Das Planungsgebiet Dietenbach lässt sich aufgrund der Vielzahl privater Eigentümerinnen und Eigentümer (rund 400) nur mit einer **städttebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM)** planerisch entwickeln. Die SEM ist ein Instrument des besonderen Städtebaurechts (§165 BauGB). Sie soll eine einheitliche und zügige Realisierung größerer Siedlungsvorhaben ermöglichen und zur Lösung von besonderen städtebaulichen Problemen eingesetzt werden.

An die Anwendung der SEM werden jedoch **hohe Anforderungen** gestellt. So kann eine Gemeinde eine SEM nur durchführen, wenn es u.a. das Wohl der Allgemeinheit erfordert. Die Stadtverwaltung führt hierzu sog. Vorbereitende Untersuchungen gemäß §§ 165 und 141 BauGB durch. In diesem Rahmen wurden verschiedene fachtechnische Untersuchungen bzw. Prüfungen durchgeführt (u.a. Schalltechnische Untersuchung, Strategische Umweltprüfung, Klimagutachten, Geotechnisches Gutachten, Hochwassergutachten). Sie sollen die Notwendigkeit der Entwicklung eines Siedlungsgebiets darlegen, alternative Standorte prüfen, die Rahmenbedingungen und Restriktionen klären und untersuchen, inwieweit sich die Zielsetzungen, die mit der SEM verbunden sind, umsetzen lassen. Zudem soll die allgemeine Mitwirkungs- und Veräußerungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer aufgezeigt und die Wirtschaftlichkeit der Entwicklungsmaßnahme dargestellt werden.

Der Gemeinderat der Stadt Freiburg wird die Entwicklungssatzung voraussichtlich im dritten Quartal 2018 beschließen. Damit erhält die Stadt die Möglichkeit, Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert zu kaufen. Im Rahmen eines Kooperationsmodells mit der Sparkasse besteht weiterhin die Möglichkeit, dass die Eigentümer einen höheren Preis für ihre Grundstücke erhalten. Nach dem Erwerb der Flächen wird das Gebiet neu geordnet, also in baureife Grundstücke und Flächen für den öffentlichen Bedarf (wie Straßen, Schul- und Kindergartengrundstücke, öffentliche Grünflächen) parzelliert. Nach der Neuordnung und Erschließung kann die Gemeinde



die Grundstücke dann zum Verkehrswert für entwickelte Flächen (Endwert) verkaufen. Die Käufer müssen sich dabei verpflichten, das Grundstück innerhalb einer angemessenen Frist entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes und den Zielen und Zwecken der SEM zu bebauen.

### Kosten – und Finanzierungsübersicht (KoFi)

Zum Nachweis der zügigen Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit der SEM muss die Kommune eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) aufstellen. Diese ist Kontroll- und Steuerungsinstrument zugleich. Die Gesamtausgaben der Maßnahme belaufen sich nach derzeitigem Stand auf rd. 600 Mio. €. Die **Vereinbarkeit von Wirtschaftlichkeit mit höchstmöglicher städtebaulicher Qualität** und rechtssicherer Planung wird daher zu den besonderen Herausforderungen des Verfahrens gehören.

### Die Vertiefungsstudie

Eine ausreichend detaillierte planerische Auseinandersetzung mit dem Gebiet und darauf aufbauend die Ermittlung aller mit der Maßnahme verbundenen Einnahmen und Ausgaben (Kosten- und Finanzierungsübersicht) sind sowohl aus rechtlicher Sicht, als auch aus Gründen der Verfahrenssicherheit notwendig.

Dies schließt die Entwicklung eines groben Nutzungs- und Entwicklungskonzepts für den angestrebten städtebaulichen Entwicklungsbereich mit ein. Daher wurde neben unterschiedlichen Gutachten auch eine Vertiefungsstudie für Dietenbach inkl. einer Testplanung entwickelt, um im Sinne der gesetzlichen Anforderungen eine KoFi zu erstellen, die Entwicklungsziele weiter ausarbeiten und die Gebietsentwicklung einschließlich des Wettbewerbs vorbereiten zu können. Dabei wurden gemeinsam mit den Planungsbüros BS+ städtebau und architektur (Frankfurt) und Fichtner Water Transportation GmbH (Stuttgart / Freiburg) Rahmenbedingungen erarbeitet, die in diese Auslobung eingeflossen sind. Ein wichtiges Ziel des Wettbewerbs ist es, dass die Teilnehmer durch die Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen den finanziellen Rahmen der Maßnahme einhalten. Eine weitere Optimierung der KoFi soll im Rahmen der Vertiefungsphase angestoßen werden.

## 1.5 Der Bürgerdialog zum neuen Stadtteil Dietenbach

Die Stadt Freiburg startete den Bürgerdialog zum neuen Stadtteil bereits frühzeitig im Vorlauf zum Wettbewerbsverfahren, um die Freiburger Bürgerinnen und Bürger von Beginn an in die Planung und Umsetzung einzubinden. Mit der Prozessgestaltung und -begleitung wurde Anfang 2015 das Planungsbüro agl Hartz • Saad • Wendl, Landschafts-, Stadt- und Raumplanung aus Saarbrücken beauftragt.

### Die erste Etappe des Bürgerdialogs

Zur Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens wurde zunächst ein **Runder Tisch** installiert. Er bringt die für den Dialogprozess wesentlichen Zielgruppen, Institutionen, Organisationen und Vereine zusammen und bündelt so die unterschiedlichen Interessen der Stadtgesellschaft. Der Runder Tisch tagte bis zum Herbst 2016 insgesamt fünf Mal, unterstützte das Prozessteam in dieser Zeit engagiert und beschäftigte sich intensiv mit dem Auslobungstext.

Am 21. Oktober 2015 fand die erste **Informationsveranstaltung** „Zukunft des Wohnens in Freiburg – ein neuer Stadtteil entsteht“ statt. Ca. 150 Teilnehmende nutzten die Möglichkeit, mit Fachexperten in den Dialog zu treten, sich an Themeninseln zu informieren sowie ihre Anregungen und Ideen einzubringen. In der zweiten Informationsveranstaltung „Ein neuer Stadtteil entsteht – Chancen nutzen, Herausforderungen meistern“ am 10. November 2015 präsentierten Mitglieder des Fachbeirats innovative Ansätze aus den Bereichen Freiraumplanung, Verkehrsplanung und dem Energiesektor. Auch hier konnten sich die ca. 150 Interessierten an Themeninseln austauschen.

Beim **Bürgerforum** „Ein neuer Stadtteil entsteht – Von guten Beispielen lernen“ am 18. Februar 2016 formulierten die ca. 150 Teilnehmenden ihre Anforderungen an den neuen Stadtteil in sieben themen- bzw. zielgruppenbezogenen Arbeitsgruppen.

In der **Bürgerwerkstatt** am 21. April 2016 gingen rund 80 Bürgerinnen und Bürger der Frage nach, wie die Anregungen aus dem Bürgerdialog im Rahmen der Auslobung zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb bzw. im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

Das Jugendbüro im Jugendbildungswerk hat, in Abstimmung der Themen zum allgemeinen Bürgerbeteiligungsprozess, im November 2015 einen Workshop mit **Jugendlichen** und im Juni 2016 eine jugendpolitische Veranstaltung „Jugend im Rathaus“ durchgeführt.

Der von der Stadt einberufene **Fachbeirat** mit anerkannten Planungsexperten sowie die gemeinderätliche Arbeitsgruppe (**GRAG**) begleiten den Planungs- und Beteiligungsprozess.

### Die Ergebnisse des Bürgerdialogs

Aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten haben sich durch die Mitwirkung der Bürgerschaft vielfältige Anregungen ergeben. Der Abgleich der Anregungen mit den Positionen der Stadtverwaltung zeigte, dass in vielfacher Hinsicht die gleichen Ziele verfolgt werden. Das heißt, dass die überwiegende Mehrzahl der für die beteiligten Bürgerinnen und Bürger wichtigen Aspekte in die vorliegende

Auslobung integriert wird oder aber im weiteren Verfahren Berücksichtigung findet.

Vielfach wurde darauf hingewiesen, dass trotz einer Vielzahl an notwendigen Restriktionen und Vorgaben genügend Raum für Innovation und Anpassungsfähigkeit bleiben muss. Die Entwürfe sollen zukunftsgerichtet und flexibel sein, um veränderte Rahmenbedingungen und Zielsetzungen in späteren Planungs- und Umsetzungsphasen berücksichtigen zu können. Das Quartier sollte so ausgestaltet werden, dass auf veränderte Wohnbedarfe und neue Wohnformen reagiert werden kann.

Im Rahmen des Themenfeldes **Siedlung und Freiraum** wurde betont, dass es bei der Entwicklung des neuen Stadtteils insbesondere um die Schaffung von bezahlbarem und attraktiven Wohnraum in einem eigenständig funktionierenden Stadtteil gehen müsse. Ein Stadtteilzentrum, mit einem guten Infrastruktur- und Nahversorgungsangebot ausgestattet und als Identifikations- und Begegnungspunkt ausgestaltet, wurde gleichfalls als sehr wichtig angesehen. In Bezug auf die Raumstruktur wurde angeregt, lange gerade Straßenführungen zu vermeiden und einen planerischen Schwerpunkt auf die vielfältigen Qualitäten der öffentlichen Räume zu legen. Insbesondere für Kinder und Jugendliche seien attraktive öffentliche Räume von großer Bedeutung. Hierzu gehören für Jugendliche auch informelle Freiräume. Hervorgehoben wurde von Teilnehmenden zudem die Bedeutung einer guten Vernetzung mit den umgebenden Freiräumen und Freizeitangeboten, wie Mundenhof, Naturschutzgebiet Rieselfeld, Dreisam und Dietenbachpark. Zugleich gelte es, einen zu hohen Nutzungsdruck auf diese Erholungsräume zu vermeiden und durch Besucherlenkung zu entschärfen. Dazu wurde u.a. vorgeschlagen, eine Brücke zur Dreisam über den Autobahnzubringer B 31a vorzusehen.

Bei den Themenfeldern **Verkehr, Energie und Klima** stand die Stadt der kurzen und auch barrierearmen Wege ganz oben auf der Agenda. Städtebauliche Strukturen, Gestaltung und Nutzungszuordnungen seien in diesem Sinne auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und auf Inklusion auszurichten. Die Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs müssen nach Meinung der meisten Teilnehmenden absoluten Vorrang genießen. Straßen sollen mit hoher Aufenthaltsqualität und überwiegend als Wohnwege (verkehrsberuhigte Bereiche) gestaltet werden. Die Erschließung durch die Stadtbahn wie auch der Stellplatzschlüssel wurden kontrovers diskutiert. Dies galt auch für Zielsetzungen im Bereich Energie und Klima: Hier wurde das Spannungsfeld zwischen der ambitionierten und zukunftsweisenden Forderung nach hohen energetischen Standards und der Planung Dietenbachs als klimafreundlicher (klimaneutraler) oder gar Null- bzw. Plusenergiestadtteil auf der einen Seite und den Erfordernis-

sen einer an bezahlbarem Wohnraum orientierten Planung auf der anderen Seite deutlich. Grundsätzlich sollte der ökologische Fußabdruck bei Planung und Ausführungen berechnet und so klein wie möglich gehalten werden.

In Bezug auf die Themenfelder **Soziales und Nachbarschaften** war den Teilnehmenden eine breit angelegte und frühzeitige Bürgerbeteiligung, die unterschiedliche Zielgruppen aktiv und über geeignete Formate einbezieht, wichtig. Verschiedene (halb-) öffentliche Begegnungsräume im Außenraum und in Gebäuden sollten für gemeinsame Aktivitäten und die Entwicklung guter Nachbarschaften vorgesehen werden. Dabei seien auch die Belange spezifischer Zielgruppen zu berücksichtigen. Der Wunsch nach einem Bürgerhaus oder zentralen Begegnungszentrum wurde beim Bürgerdialog deutlich zum Ausdruck gebracht. Ein solches Zentrum, das bereits im Flächenumfang eingeplant ist, sollte ausreichend Raum für unterschiedliche soziale Angebote und Nutzungen sowie für Begegnungen und öffentliche Veranstaltungen umfassen.

Einen ausführlichen Einblick in die Diskussionen, die im Rahmen des Bürgerdialogs geführt wurden, geben die Dokumente auf der Website der Stadt Freiburg:

[www.freiburg.de/stadtteil-dietenbach](http://www.freiburg.de/stadtteil-dietenbach).

### Wie geht es mit dem Bürgerdialog weiter?

Nach Abschluss des Wettbewerbs ist ein Bürgerforum geplant. Dort sollen die prämierten Entwürfe diskutiert werden, bevor die ausgewählten Büros / Bürogemeinschaften der Preisgruppe aus der ersten Phase des Wettbewerbs diese in dem anschließenden Verhandlungsverfahren weiter ausarbeiten. Begleitend zum Wettbewerb beabsichtigt die Stadtverwaltung weitere themen- und zielgruppenspezifische Veranstaltungen zu unterstützen bzw. zu initiieren.





***Kapitel 2  
Wettbe-  
werbsgebiet***

## 2. Das Wettbewerbsgebiet

### 2.1 Lage im Stadtgebiet und Umgebung

Das 108,4 ha große Wettbewerbsgebiet für den Stadtteil Dietenbach befindet sich etwa **vier Kilometer westlich des Stadtzentrums** (Bertoldsbrunnen) im Umfeld der Stadtteile Rieselfeld, Weingarten und Lehen.

Am Nordwestrand des Dietenbachgeländes verläuft die autobahnähnlich ausgebaute **Bundesstraße 31a** mit zwei Fahrstreifen je Richtung, die als überregional bedeutsame Verkehrsachse (u. a. Autobahnzubringer) von der Bundesautobahn 5 in Richtung Innenstadt und Schwarzwald führt. Im Zuge der Planungen für einen Stadttunnel ist eine Umwidmung zur Bundesautobahn angedacht.

Nördlich der B 31a schließt sich die **Dreisamniederung** als übergeordnete, lineare Freiraumachse an. Jenseits der Dreisam befindet sich der Stadtteil **Lehen** (ca. 2.400 Einwohner) mit seinem dörflichen Ortskern. Am südlichen Rand von Lehen ist das etwa 18 ha große Wohngebiet „Im Zinklern“ in Planung.

Am Ostrand des Dietenbachgeländes verläuft die **Besançonallee** mit dem planfreien Knotenpunktanschluss zur B 31a. Östlich der Besançonallee schließt der etwa 45 ha große **Dietenbachpark** mit dem Dietenbachsee in seinem Zentrum an. Die Parkanlage weist ein breites Nutzungsspektrum mit diversen Sport und Gartenanlagen, Spielplätzen und z.T. auch naturnahen Abschnitten mit gesetzlich geschützten Biotopen auf. Sie übernimmt bei allgemein hohem Nutzungsdruck insbesondere für den in den 1960er Jahren geplanten und nach damaligen Leitbildern gebauten Stadtteil **Weingarten** (ca. 10.700 Einwohner) die Funktion eines Stadtteilparks. Der Dietenbachsee wird auch als Badensee genutzt.

Südlich benachbart liegt das in der jüngsten Vergangenheit realisierte Stadterweiterungsprojekt **Rieselfeld** (ca. 11.000 Einwohner), welches mit einer kleinteiligen, kompakten Bebauungsstruktur entlang der Rieselfeldallee als zentraler Erschließungsachse entwickelt wurde. Das Stadtteilzentrum des Rieselfelds wird durch eine Reihe von öffentlichen Einrichtungen und Nahversorgungsangeboten geprägt und öffnet sich über den Stadtteilpark nach Norden hin in Richtung des Dietenbachgeländes. Westlich der bebauten Ortslage schließt sich unmittelbar das **Naturschutzgebiet** (NSG) Freiburger Rieselfeld an, bei dem es sich um einen Naturraum mit überragender Bedeutung für den Artenschutz handelt.

Die Übergangszone zwischen Rieselfeld und der Dietenbachniederung an der Mundenhofer Straße wird durch Freizeit- und Erholungsnutzungen geprägt. Die der Versorgung des Rieselfelds dienende **Sportanlage** im Gewann Hirschmatten weist neben einem Großspielfeld weitere kleinere Sportflächen sowie ein Funktionsgebäude auf. Die Sport- und Freizeitflächen sind Bestandteil des räumlichen Geltungsbereiches des B-Plans 6-122-6 (6. Teilbebauungsplan Östliches Rieselfeld) und entsprechend nicht Teil des Wettbewerbsgebiets.

Nördlich der Mundenhofer Straße erstreckt sich auf einer Länge von knapp 800 m ein 30 m breiter **Waldstreifen**, der auch eine räumlich wahrnehmbare, klare natürliche Grenze bildet. Ab Höhe des NSG Freiburger Rieselfeld dehnt sich der Wald auf rd. 100 m Breite aus. Hier übernimmt er durch einen öffentlichen Waldweg auch eine Erholungsfunktion und wird durch einen Waldkindergarten genutzt. Der Wald stellt eine wichtige Abstandsfläche (Puffer) zwischen der Dietenbachniederung und dem NSG dar. Die Waldflächen sind nicht Teil des Wettbewerbsgebietes, jedoch müssen in den Randzonen teilweise gesetzlich vorgeschriebene Waldabstände von 30 m beachtet werden.

Nach Westen hin schließen sich die Anlagen eines Brieftaubenzuchtvereins, von Landfahrern, von Freizeitgärten sowie der vorgelagerte Parkplatz des Mundenhofs an.

Weiter in Richtung Westen liegt der städtische **Mundenhof**, welcher durch seinen vielbesuchten Naturerlebnispark geprägt ist. Einmal jährlich findet dort auch das knapp dreiwöchige Zelt-Musik-Festival statt. Der nördliche Rand des Mundenhofs wird durch den **Mooswald** geprägt, der – wie auch das Naturschutzgebiet Freiburger Rieselfeld-Teil des europäischen Vogelschutzgebietes „Mooswälder bei Freiburg“ ist.

### 2.2 Beschreibung des Wettbewerbsgebiets

#### Derzeitige Flächennutzung

Aktuell stellt sich das Wettbewerbsgebiet als **intensiv landwirtschaftlich genutzter** Landschaftsraum dar, wobei der Ackeranteil den Grünflächenanteil überwiegt. Das Gebiet dient neben der landwirtschaftlichen Nutzung auch zur Naherholung für die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Stadtteile Rieselfeld, Weingarten, Lehen bis hin nach Betzenhausen. Das Gebiet wird von zahlreichen **(Wirtschafts-)Wegeverbindungen** durchzogen. Durch die Lärmimmissionen der angrenzenden Straßen und das weitestgehende Fehlen von raumbildenden und landschaftsprägenden Elementen (mit Ausnahme des Gewässers Dietenbach) ist die Naherholungsfunktion jedoch



Abb. 17 - Lage im Stadtgebiet

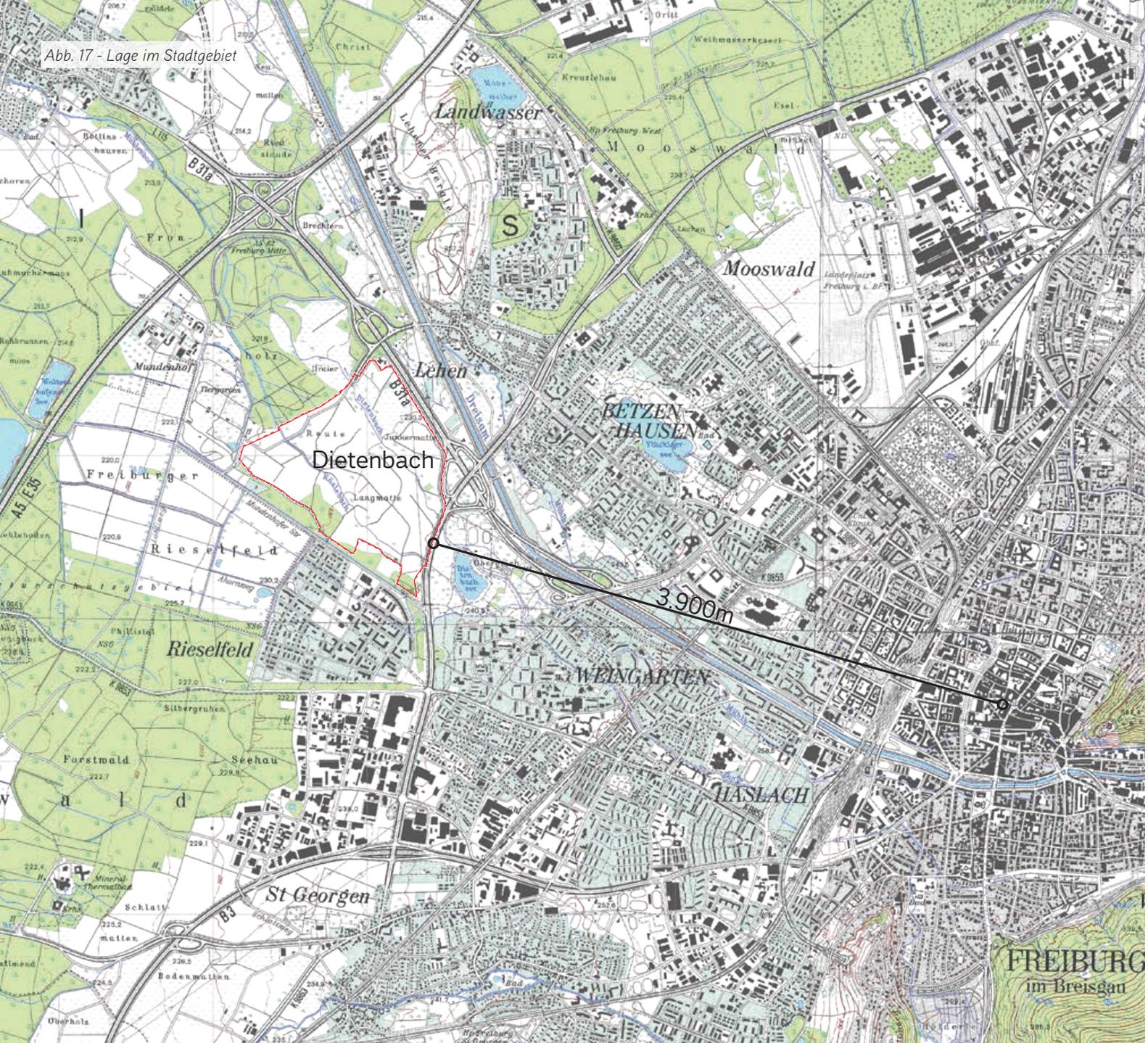


Abb. 18 - B31a (von der Lehener Brücke in Richtung Osten)



Abb. 19 - Besançonallee (vom Mundenhofer Steg in Richtung Norden; links ist Dietenbach Bestandsnutzung)



Abb. 20 - Ortskern Stadtteil Lehen mit dörflichen Strukturen



Abb. 21 - Stadtteil Weingarten mit Hochhausbebauung



Abb. 22 - Dietenbachpark mit Dietenbachsee



Abb. 23 - Dreisamniederung mit Radweg (Radvorrangroute)



Abb. 24 - Stadtteil Rieselfeld von oben  
(links NSG Rieselfeld, oben Dietenbachgelände)



Abb. 25 - NSG Freiburger Rieselfeld



Quelle Bildmaterial Doppelseite: Stadt Freiburg

Abb. 26 - Sportanlage Hirschmatten



Abb. 27 - Waldrand (vom Dietenbachgelände Richtung Stadtteil Rieselfeld)



Abb. 28 - Tier-Erlebnispark Mundenhof



Quelle Bildmaterial dieser Seite: Stadt Freiburg

eingeschränkt. Gleichwohl ist diesem Gebiet und dem südlichen Waldbereich aufgrund seiner Lage eine hohe potenzielle Bedeutung für die landschaftsorientierte Erholung und eine Bedeutung als Freizeit- und Erholungsraum insbesondere durch die Sport- und Freizeitanlage Hirschmatten zuzuschreiben.

Das prägendste **Landschaftselement** im Dietenbachgelände ist das leicht mäandrierende **Gewässer Dietenbach**, welches in nordwestliche Richtung verläuft und dessen begleitende Baumgruppen und Hecken die ansonsten recht vegetationsarme Fläche gliedern. Der Dietenbach weist auf längeren Fließabschnitten naturnahe Strukturen mit typischer Ufervegetation auf. Diese hat in weiten Teilen den Status eines gesetzlich besonders geschützten Biotops. Darüber hinaus hat der Dietenbach eine besonders positive Funktion für den Biotopverbund. Neben dem Naturschutzgesetz sind auch die Bestimmungen des Was-

serhaushaltsgesetztes (WHG) und des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG BaWü) zu beachten, so z.B. im Hinblick auf die Gewässerrandstreifen, die baulich nicht in Anspruch genommen werden dürfen (s. Kap. 3.5).

Eingestreut in die landwirtschaftlichen Nutzflächen sind einzelne **Gehölzstrukturen**. Die naturnahen Abschnitte des Gewässers Dietenbach sowie einige Hecken und Feldgehölze sind als besonders geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG ausgewiesen. Im Plangebiet befinden sich auch Wiesen, die dem FFH-Lebensraumtyp 'Magere Flachland-Mähwiesen' entsprechen.

Der in den amtlichen Karten noch dargestellte Verlauf des **Käserbachs** ist überwiegend grundwassergespeist, führt nur zweitweise Wasser und ist nur noch am Ein- und Austritt zum Plangebiet zu erkennen. Dazwischen wurde er im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung überpflügt.

Er ist nur noch abschnittsweise **als Landschaftsstruktur vorhanden**. Der Durchlass des Käserbachs unter der Besançonallee wird im Rahmen des erforderlichen Hochwasserausbaus des Dietenbachs rückgebaut bzw. verschlossen.

Die Abbildung 32 stellt die gegenwärtigen umweltrechtlichen und -fachlichen Ausweisungen dar.

Gegenwärtig befinden sich innerhalb des Wettbewerbsgebiets noch **Waldflächen**, die für die Stadtbahntrassierung, die Schaffung klarer städtebaulicher und verkehrlicher Bezüge sowie die Erschließung weiterer Wohnbauflächenpotenziale umgewandelt werden sollen.

Im derzeit geltenden **Flächennutzungsplan (FNP) 2020** ist Dietenbach noch als Fläche für Landwirtschaft und Wald dargestellt. Am Südrand (Waldrand) der Dietenbachfläche wurden im FNP 2020 entsprechend dem Freiburger Kleingartenentwicklungsplan zudem neue Kleingartenflächen dargestellt. Diese wurden allerdings noch nicht realisiert. Eine Bauflächenentwicklung macht somit eine Änderung des FNPs mit einer künftig überwiegenden Darstellung von Siedlungsflächen erforderlich.

### Derzeitig noch bestehende bauliche Nutzungen

In Randbereichen innerhalb des Wettbewerbsgebietes befinden sich gegenwärtig noch unterschiedliche **Nutzungen** (Wohnhaus und Schuppen, Kleingärten, Lagerplatz, Pferderanch, Hundeschule, gärtnerische Nutzung, Hundesportplatz, Überlaufparkplatz fürs ZMF), die aufgegeben und entschädigt oder an andere Standorte verlegt werden müssen.

Der 92 m hohe **Funkmast** des Südwestrundfunks (SWR) im Nordwesten des Gebietes stellt die augenfälligste Bestandsnutzung in der Dietenbachniederung dar. Der Funkmast soll im Rahmen der Flächenentwicklung auf die gegenüberliegende Seite der Straße „Zum Tiergehege“ (also nordwestlich außerhalb des Wettbewerbsgebietes) verlegt werden. Das hinter Gehölzstrukturen „versteckt“ liegende Grundstück mit dem zweigeschossigen SWR-Betriebsgebäude inkl. eines Betonmastes von 27 m Höhe und einem Lagergebäude ist nach jetzigem Stand der Planung entbehrlich und soll ebenfalls überplant werden.

Die aktuell im Gebiet noch vorhandenen zwei 110-kV-**Freileitungen** der Netze BW und der DB Energie werden im Rahmen der Stadterweiterung aus dem künftigen Baugebiet heraus nördlich der B 31a sowie östlich der Besançonallee verlegt und dort voraussichtlich auf einer Trasse mit sogenannten Kombimasten gebündelt.

Entlang der Straße „Zum Tiergehege“ verläuft eine Mittelspannungsleitung als Freileitung zum Mundenhof, die im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtteils entfällt. Eine

Gashochdruckleitung DN 300 einschließlich begleitender Kommunikationskabel und Anodenfeld verläuft im Bestand quer durch das Dietenbachgelände. Eine Verlegung wird hier entlang der Mundenhofer Straße und anschließend parallel zur Besançonallee erfolgen. Die Freihaltekorridore oberhalb der Gashochdruckleitung und Stromleitungen unterliegen eingeschränkter Nutzungsverfügbarkeiten und sind von baulichen Anlagen frei zu halten.

### Boden, Topographie und Grundwasser

Das Areal befindet sich im Bereich der Niederterrasse auf der östlichen Seite des Oberrheingraben. Die Fläche liegt in der Schotterebene des Dreisamschwemmfächers und ist insgesamt als relativ eben anzusehen. Die Geländeoberkante (GOK) liegt bei ca. 235,50m +NN im Bereich der östlichen Besançonallee und fällt nach Westen bis auf ca. 224,00 m +NN ab. Der **Höhenunterschied** beträgt also im Verlauf einer Strecke von ca. 1,2 km rund 11 m.

Die Lage des Wettbewerbsgebietes ermöglicht attraktive **Blickbeziehungen** in Richtung Tuniberg, Kaiserstuhl und Vogesen im Westen, in Richtung Schwarzwald mit dem Freiburger Hausberg Schauinsland im Osten sowie die Vorbergzone mit dem Schönberg im Süden.

Im Rahmen eines geotechnischen Gutachtens wurden **hohe Grundwasserstände** im Gebiet ermittelt. Für die Gründung der Gebäude und die Versickerung von Niederschlagswasser sind neben den Bodenschichten auch der mittlere höchste Grundwasserstand (MHGW) von Bedeutung. Um die Herstellung von Kellergeschossen und Tiefgaragen im Gebiet zu ermöglichen, muss in den Bereichen, in welchen die natürliche Überdeckung des MHGW nicht ausreicht, das Gelände angeschüttet werden. Die Anschüttung soll ein Niveau von insgesamt 2,90 m über dem MHGW erreichen. Hierzu sind über das Gebiet gemittelt **Anschüttungen** von ca. 1,0 m erforderlich. Darüber hinaus ergeben sich zusätzliche Anschüttungen, welche sich aus der Höhenplanung für die zentrale Entwässerung und der Mindestüberdeckung der Regenwasserkanäle ergeben. Die zusätzlichen Anschüttungen betragen im Mittel über die gesamten Einzugsgebietsflächen ca. 1,2 m, unterscheiden sich jedoch in Abhängigkeit der Entwässerungsteilbereiche. Das Entwässerungskonzept wird in Kap. 3.7 dargestellt.

Nordwestlich des Dietenbachgeländes befindet sich das **Wasserschutzgebiet (WSG)** Umkirch. Der Bereich der Straße „Zum Tiergehege“ liegt in der Schutzzone III. Derzeit ist ein neues WSG in Planung. Kommt die vorgeschlagene Abgrenzung und Ausweisung zum Tragen, liegt zukünftig ein Großteil des Dietenbachgeländes einschl. der B 31a und der Besançonallee in der WSG-Zone IIIB.



Abb. 29 - Luftbild

Quelle: Stadt Freiburg

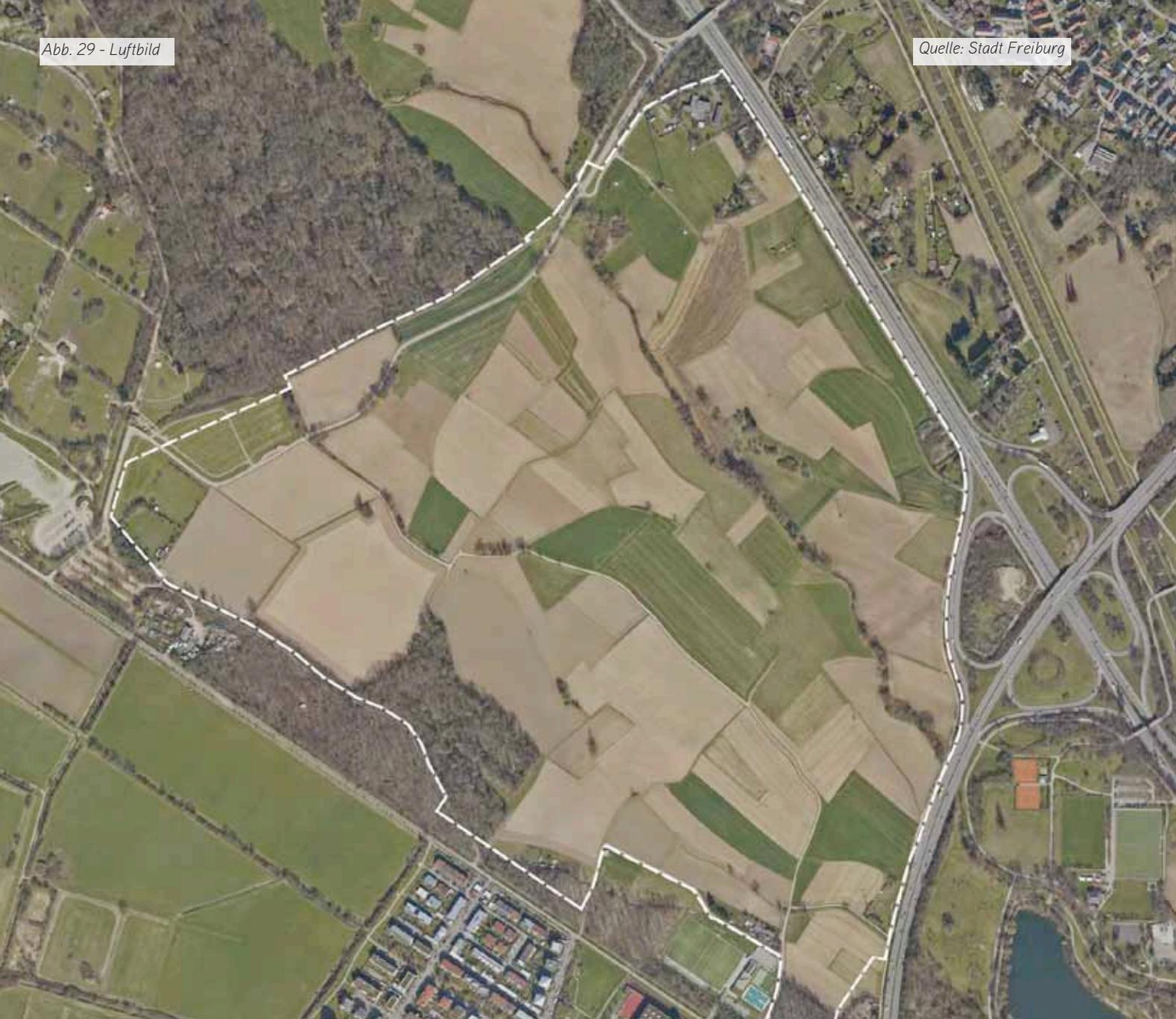


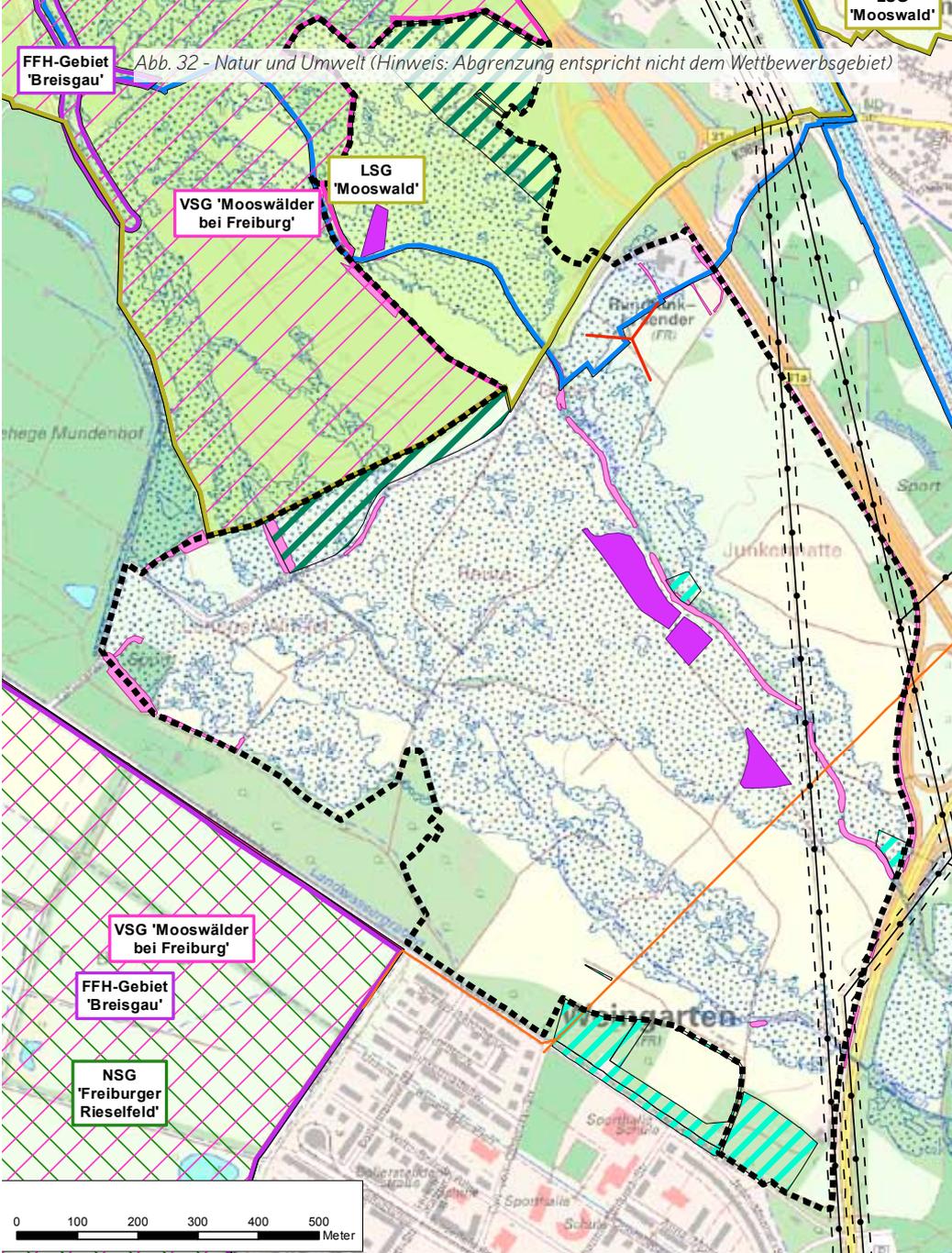
Abb. 30 - Gehölzstrukturen im Gebiet (Käserbach) Quelle: Stadt Freiburg



Abb. 31 - Schrägluftbild mit Verlauf Gewässer Dietenbach

Quelle: Stadt Freiburg





Quelle: bosch & partner, faktorgrün

- FFH-Gebiet
- Vogelschutzgebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- §30-Biotope
- LRT 6510
- Ausgleichsflächen B-Pläne
- Ersatzaufforstungen Rheintalbahn
- Wasserschutzgebiet Zone III
- HQ 100
- Regionaler Grünzug Entwurf Regionalpl
- Lärm-Isophone (50 dbA)
- Hochspannungsleitung / Mittelspannungsleitung
- Erdgashochdruckleitung / Telekommunikationsleitung
- SWR Funkmast
- Untersuchungsgebiet 'Neuer Stadtteil' Dietenbach

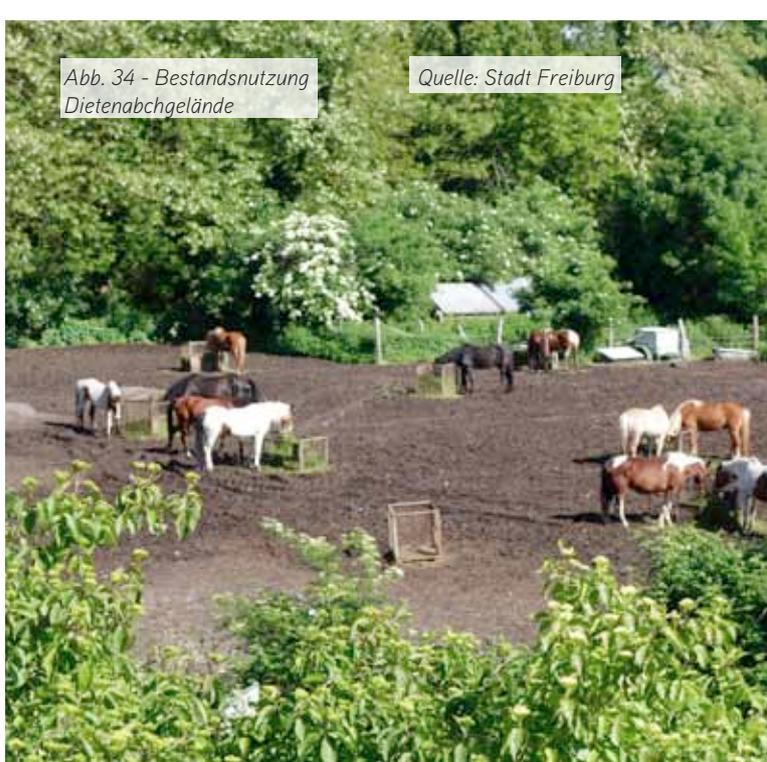
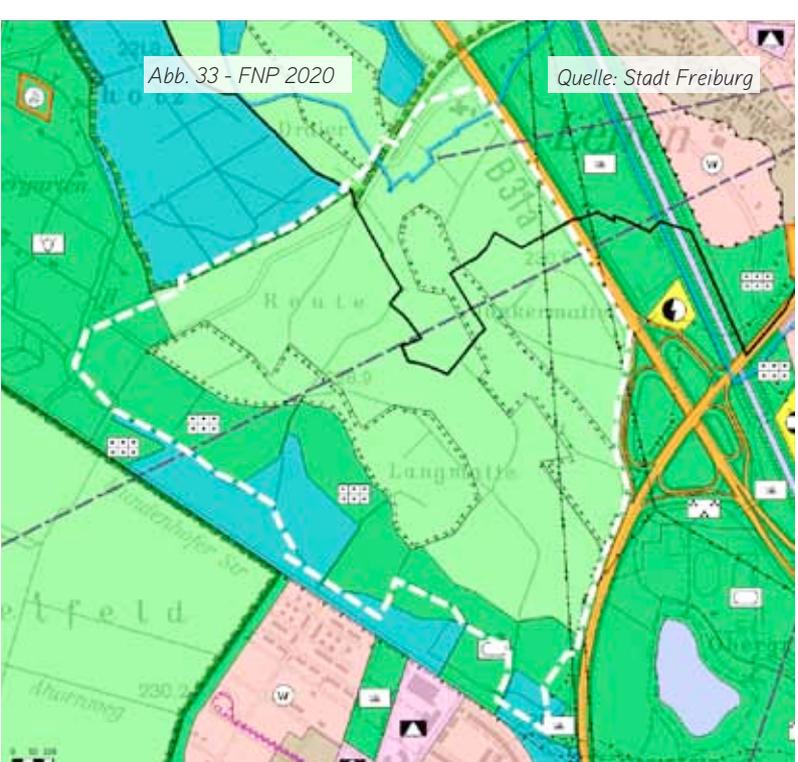


Abb. 35 - Bestandsnutzungen  
Hinweis: Das SWR-Betriebsgebäude ist Teil des Wettbewerbsgebiets

Quelle: FWT / BS+

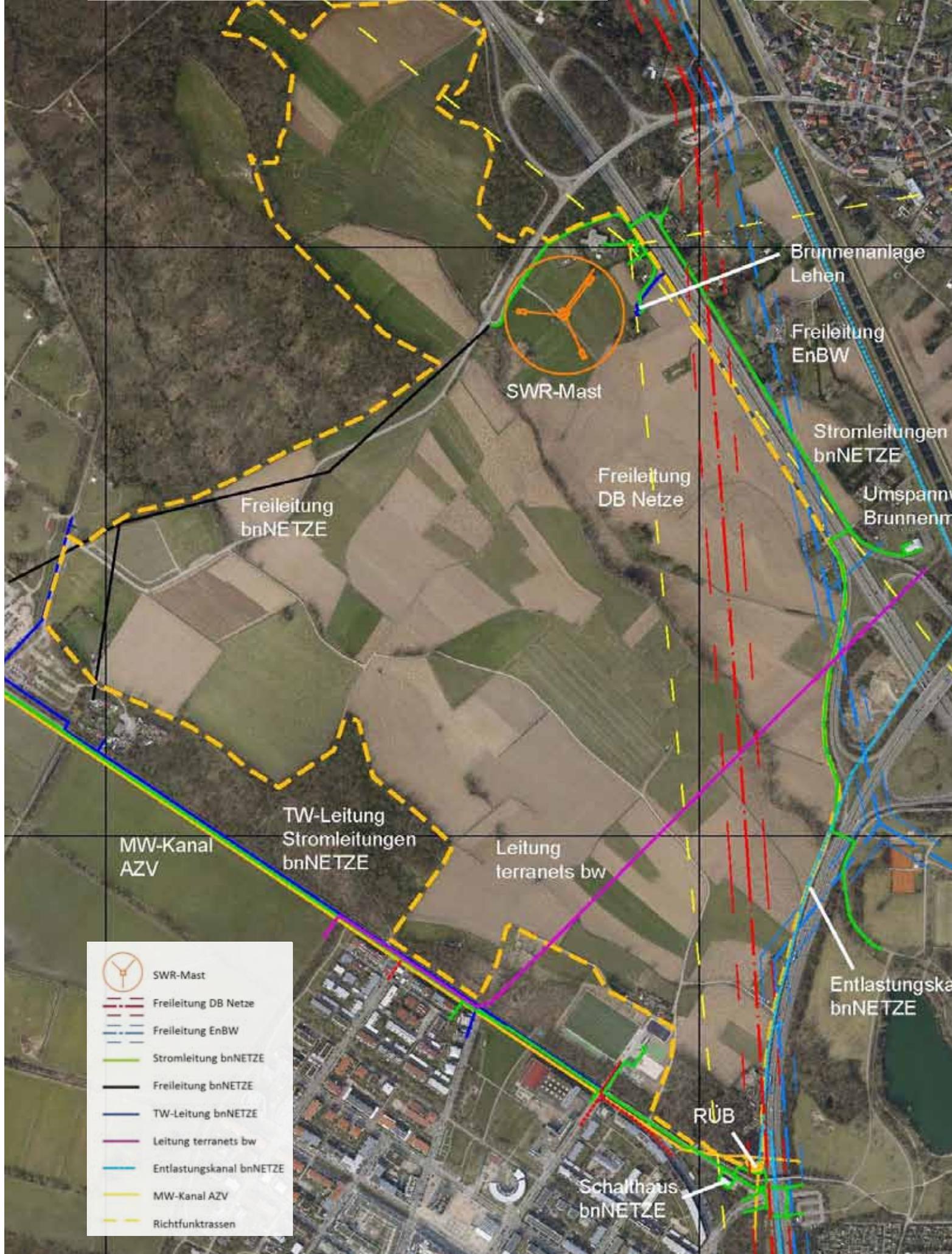


- ① SWR-Funkmast
- ② Betriebsgebäude
- ③ Wohnhaus und Schuppen
- ④ Kleingärten / Lagerplatz
- ⑤ Pferderanch
- ⑥ Hundeschule
- ⑦ gärtnerische Nutzung
- ⑧ Hundesportplatz
- ⑨ Überlaufparkplatz Mundenhof

# Richtfunktrassen

Abb. 36 - Bestandsnutzungen (Hinweis: Abgrenzung entspricht nicht dem Wettbewerbsgebiet)

Quelle: FWT / BS+



-  SWR-Mast
-  Freileitung DB Netze
-  Freileitung EnBW
-  Stromleitung bnNETZE
-  Freileitung bnNETZE
-  TW-Leitung bnNETZE
-  Leitung terranets bw
-  Entlastungskanal bnNETZE
-  MW-Kanal AZV
-  Richtfunktrassen

Abb. 37 - Hochspannungsleitungen

Quelle: Stadt Freiburg



Abb. 38 - Funkmast SWR

Quelle: Stadt Freiburg

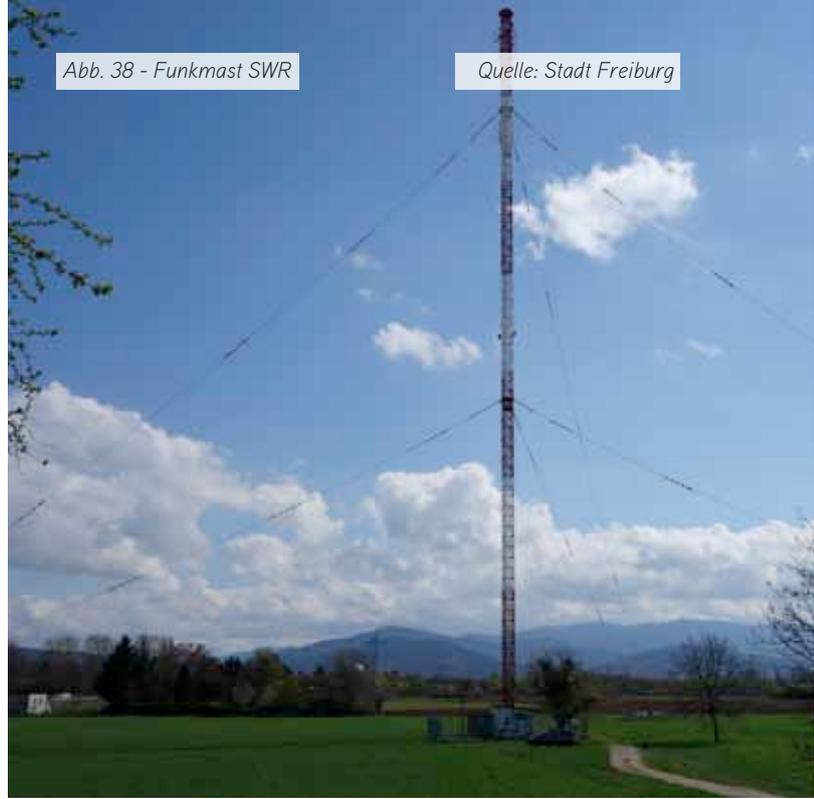


Abb. 39 - Blickbeziehungen

Quelle: FWT / BS+



Blick nach Osten in Richtung Schwarzwald (Schauinsland)



Blick nach Norden in Richtung Gewässer Dietenbach



Blick nach Westen in Richtung Kaiserstuhl

Abb. 40 - Topografie (Höhenlinien)

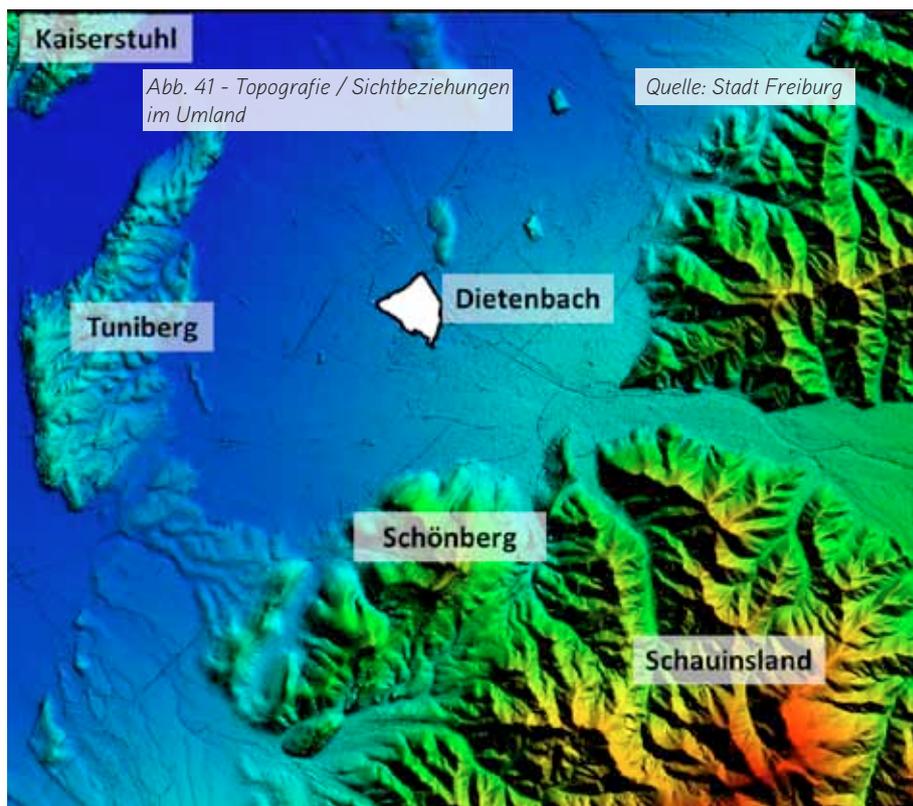
Quelle: Stadt Freiburg



Kaiserstuhl

Abb. 41 - Topografie / Sichtbeziehungen im Umland

Quelle: Stadt Freiburg



Tuniberg

Dietenbach

Schönberg

Schauinsland

Abb. 42 - Hochwasser (Ist-Situation)  
Hinweis: Abgrenzung entspricht nicht  
Wettbewerbsgebiet

Quelle: Wald + Corbe



Abb. 43 - Hochwasser  
(nach Gewässerausbau, beispielhaft dargestellt) Hinweis: Abgrenzung entspricht nicht  
Wettbewerbsgebiet

Quelle: Wald + Corbe

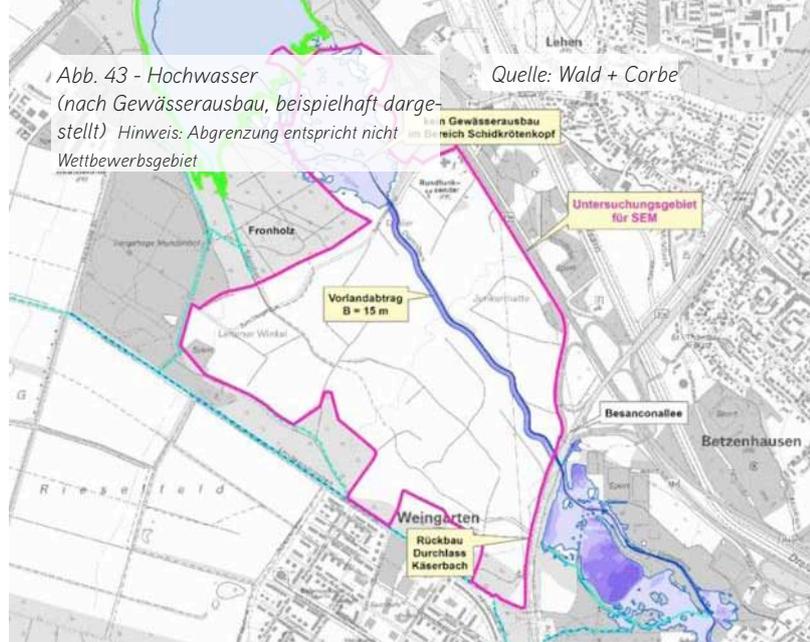
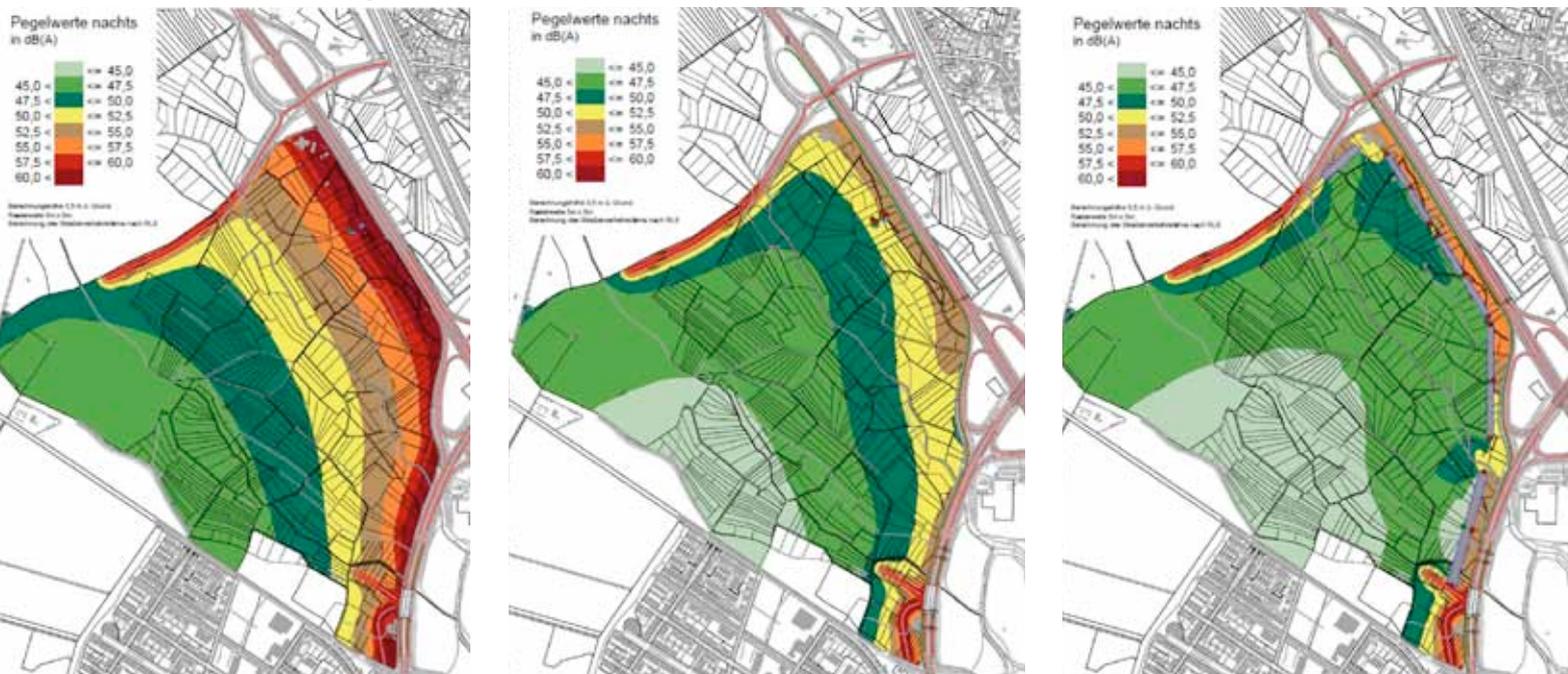


Abb. 44 - Schallimmissionen (Prognose nachts: 22.00 - 06.00 Uhr, Messpunkt: 3,50m über Grund)

Quelle: Pöyry Deutschland GmbH



### Hochwasser und Gewässer Dietenbach

Weite Teile des Dietenbachgeländes liegen im **Überschwemmungsgebiet** eines hundertjährigen Hochwasserereignisses der vom Land Baden-Württemberg herausgegebenen Hochwassergefahrenkarten. Wesentlicher Faktor für die Überschwemmung ist dabei der Dietenbach, der über die Ufer tritt und angrenzende Bereiche überströmt (max. 10 cm).

Das Gewässer Dietenbach soll so modelliert werden, dass es ein Teilvolumen des Hochwasserereignisses aufnehmen und zeitverzögert ableiten kann und das Wasser nicht bis zu den Wohnlagen des neuen Stadtteils reicht. Der neue Stadtteil Dietenbach profitiert zudem von der Errichtung und Inbetriebnahme von Hochwasserrückhaltebecken (HRB) im Südosten der Stadt Freiburg (HRB Breitmatte, HRB Bohrerthal) zum Schutz bestehender Siedlungsbereiche.

Für den **Ausbau des Gewässers** Dietenbach sind die Vorgaben für Gewässerrandstreifen gemäß § 29 WG BaWü sowie § 38 WHG und für ein Überschwemmungsgebiet (Bereich Vorlandabtrag bzw. verwallt) gemäß § 78 WHG zu beachten. Dies gilt ebenso für die Vorgaben, die sich aus der Berechnung des Gesamtvolumens des benötigten Rückhalteriums ableiten. Aus Gründen der Rechtssicherheit (geringstmöglicher Eingriff) sowie aus naturschutzfachlichen und landschaftsästhetischen Gründen sollen die Biotope, Gehölze und Auwälder im Uferbereich sowie die Lage des Mittelwasserbetts erhalten bleiben. Die aus Gründen des Hochwasserschutzes z.T. zu beachtenden Vorgaben werden im Kap. 3.5 (Abschnitt Gewässer Dietenbach) dargestellt.

## Lärmbelastungen angrenzender Nutzungen

Durch die unmittelbare Nähe des Wettbewerbsgebiets zu der stark befahrenen Bundesstraße B 31a (Tempolimit 100 km/h, prognostizierte Verkehrsbelastung 2030: 84.000 Kfz / 24h) sowie der ebenfalls stark befahrenen Besançonallee (2030: 66.000 Kfz / 24 h) besteht sowohl aus nördlicher wie auch aus östlicher Richtung ein erheblicher Lärmeintrag in das Wettbewerbsgebiet.

Während bei freier Schallausbreitung ein großer Teil des Gebiets Lärmpegel von mehr als 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts aufweist (s. Abb. 44, links), kann durch Lärmschutzanlagen an den Lärmquellen die Situation deutlich verbessert werden (s. Abb. 44, Mitte). Die grün dargestellten Isophonenbereiche entsprechen Pegelwerten von weniger als 50 dB(A). Diese liegen damit unter dem nächtlichen Orientierungswert für Mischgebiete gemäß DIN 18005.

Innerhalb des Wettbewerbsgebiets sind deshalb entlang der beiden Straßen durchgängig Flächen für **aktive Schallschutzmaßnahmen** vorgesehen, die in der im Folgenden vorgestellten Ausformung auch Bestandteil der Wettbewerbsentwürfe sein können.

Nach aktuellem Stand der Vorplanungen für den neuen Stadtteil wird standardmäßig der Bau von 6 m hohen **Lärmschutzwänden** entlang der B 31a, entlang des Verkehrsknotens und entlang der Besançonallee sowie im Bereich der planfreien Kreuzung beider Straßen vorgeschlagen. Im Bereich des geplanten Kreisverkehrs mit Tieferlegung der Besançonallee für die Anbindung des neuen Stadtteils werden die Lärmschutzwände unterbrochen. Diese werden nördlich des Kreisverkehrs entlang der Ausfahrtsrampe und südlich des Kreisverkehrs entlang der Zufahrtsrampe fortgeführt.

Die Lärmschutzwände sollten im Rahmen der städtebaulichen Entwürfe durch passiven Schallschutz in Form eines **lärmingepassten Städtebaus**, insbesondere durch die Stellung / Ausrichtung der Gebäude in diesen Bereichen, ergänzt werden (vgl. Kap. 3.3). Der Plan rechts (s. Abb. 44) zeigt beispielhaft die zusätzliche Schallschutzwirkung von mehreren, rund 16 m hohen Gebäuderiegeln auf, die für eine Modellrechnung in einer Reihe parallel zur B 31a angeordnet wurden. Die Gebäuderiegel verbessern die Abschirmung der dahinterliegenden Bereiche deutlich und tragen wesentlich dazu bei, den Schalleintrag auf Lärmpegel von weniger als 50 dB(A) zu reduzieren. In diesem Zusammenhang bietet sich die Ansiedlung von nicht störenden gewerblichen Nutzungen mit Ausweisung eines Mischgebiets in erster Reihe zu den Straßen an. Die zum Verkehrsweg ausgerichteten Fassadenseiten von Gebäuden sollten nur weitestgehend lärmunempfindliche Nut-

zungen und keine schutzwürdigen Aufenthalts- und/oder Schlafräume enthalten.

**Alternative Entwürfe** für die Gewährleistung eines notwendigen Schallschutzes ohne Lärmschutzwände sind möglich. Im Falle eines Verzichtes auf Lärmschutzwände kommt entsprechenden städtebaulichen Lösungsansätzen dabei eine nochmals gesteigerte Bedeutung zu. In diesem Fall ist zusätzlich eine konzeptionell schlüssige Erläuterung für das Funktionieren des Schallschutzes zu erbringen.

Aufgrund ihrer Lage am westlichen Stadteingang („Visitenkarte des neuen Stadtteils“) und zur Steigerung der Vermarktungschancen für die belasteten Randbereiche sollen die Lärmschutzwände eine **hohe Gestaltqualität** nach innen und außen aufweisen.

Angesichts des Ziels einer Klimaneutralität des neuen Stadtteils ist die Integration von **Photovoltaik-Elementen** (PV-Elemente) in die Lärmschutzanlagen (vgl. Kap. 3.7) vorgesehen. Zur Unterhaltung der Anlagen (Wände und PV-Elemente) ist ein mindestens 5,0 m breiter Korridor freizuhalten (1,50 m Abstand zum Bauwerk und  $\geq 3,50$  m Unterhaltungsweg), der Teil der Freiraum- und Verkehrsplanung sein kann. Die Unterhaltungsfunktion kann hierbei auch z.B. durch die Integration innerhalb einer durchgängigen Geh- und Radwegroute gewährleistet werden.

A landscape photograph showing a large, brown, textured field in the foreground, possibly a plowed field or a field of dry vegetation. On the left side, there is a dense line of green trees. In the background, a thin line of trees is visible under a grey, overcast sky. A solid red vertical bar is on the left side of the image, containing white text.

***Kapitel 3  
Wettbe-  
werbs-  
aufgabe***

### 3. Die Wettbewerbsaufgabe

#### 3.1 Allgemeine planerische Zielsetzungen

##### Städtebau, Verkehr, Freiraum und Umwelt

Angestrebt wird die Entwicklung eines **eigenständigen** Stadtteils mit großstädtischer Prägung und mit rund **6.000 Wohneinheiten**. Dies entspricht einer Anzahl von knapp 14.000 Bewohnerinnen und Bewohnern. Die Entwicklung **kompakter** und flächensparender Stadtstrukturen ist von besonderer Bedeutung.

Der Stadtteil soll über eine gesunde **Nutzungsmischung** mit ansprechenden öffentlichen Räumen verfügen, welche Raum für die Entfaltung städtischen Lebens bieten.

Ziel ist die Entwicklung eines **Stadtteils, der kurze Wege** zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs ermöglicht. Hierzu zählen die soziale und kulturelle Infrastruktur sowie die Flächen für Nahversorgung und Dienstleistungen. Während für den Schulcampus, die Sportanlagen und eine festgelegte Anzahl an dauerhaften Kindertageseinrichtungen eigene Grundstücke als Gemeinbedarfsflächen geplant werden sollen, sind weitere Einrichtungen wie z.B. Geschäfte, Stadtteiltreff, Beratungseinrichtungen, nicht dauerhaft benötigte KiTas usw. in die Erdgeschosszonen und ggf. auch in die ersten Obergeschosse von Geschosswohnungsbauten zu integrieren. Hieraus soll sich eine höhere Flexibilität sowohl im Planungsprozess, als auch in der Aufsiedlung und der späteren Nutzung des Stadtteils ergeben. Überdies ist in kleinerem Umfang Gewerbe („Urban factories“) vorzusehen.

Neben diesen bereits konzeptionell vorgegebenen Einrichtungen können im weiteren Planungsverlauf noch zusätzliche Bedarfe entstehen. Die städtebauliche Planung muss daher grundsätzlich eine ausreichende **Flexibilität** aufweisen, um weitere Gemeinbedarfseinrichtungen aufnehmen zu können.

Angestrebt wird eine **integrierte Verkehrsplanung mit Schwerpunkt Umweltverbund** durch eine attraktive Anbindung an das Stadtbahn-Netz. Ferner soll ein qualitativ hochwertiges Rad-/Fußwegenetz innerhalb des Stadtteils mit optimaler Vernetzung innerhalb des Gebiets und in die angrenzenden Quartiere und Freiräume, sowie mit schnellen Anbindungen an das übergeordnete Radwegenetz entstehen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll auf Haupt- und Sammelstraßen gebündelt werden. Der ruhende Verkehr soll durch die Anlage von Quartiersgaragen als Hochgaragen, gegebenenfalls in Kombination mit öffentlichen Besucherparkplätzen, oder durch Bildung

gemeinsamer Tiefgaragen von aneinander angrenzenden Baugrundstücken für bestimmte Teilbereiche, gesteuert werden. Dadurch sollen die durch den MIV verursachten Belastungen in den untergeordneten Wohnwegen reduziert, das Miteinander auf den Straßen unter Wahrung einer hohen Verkehrssicherheit und Wohnqualität gefördert und eine gute Mobilität für Alle (d.h. auch Mobilitätseingeschränkte) sichergestellt werden.

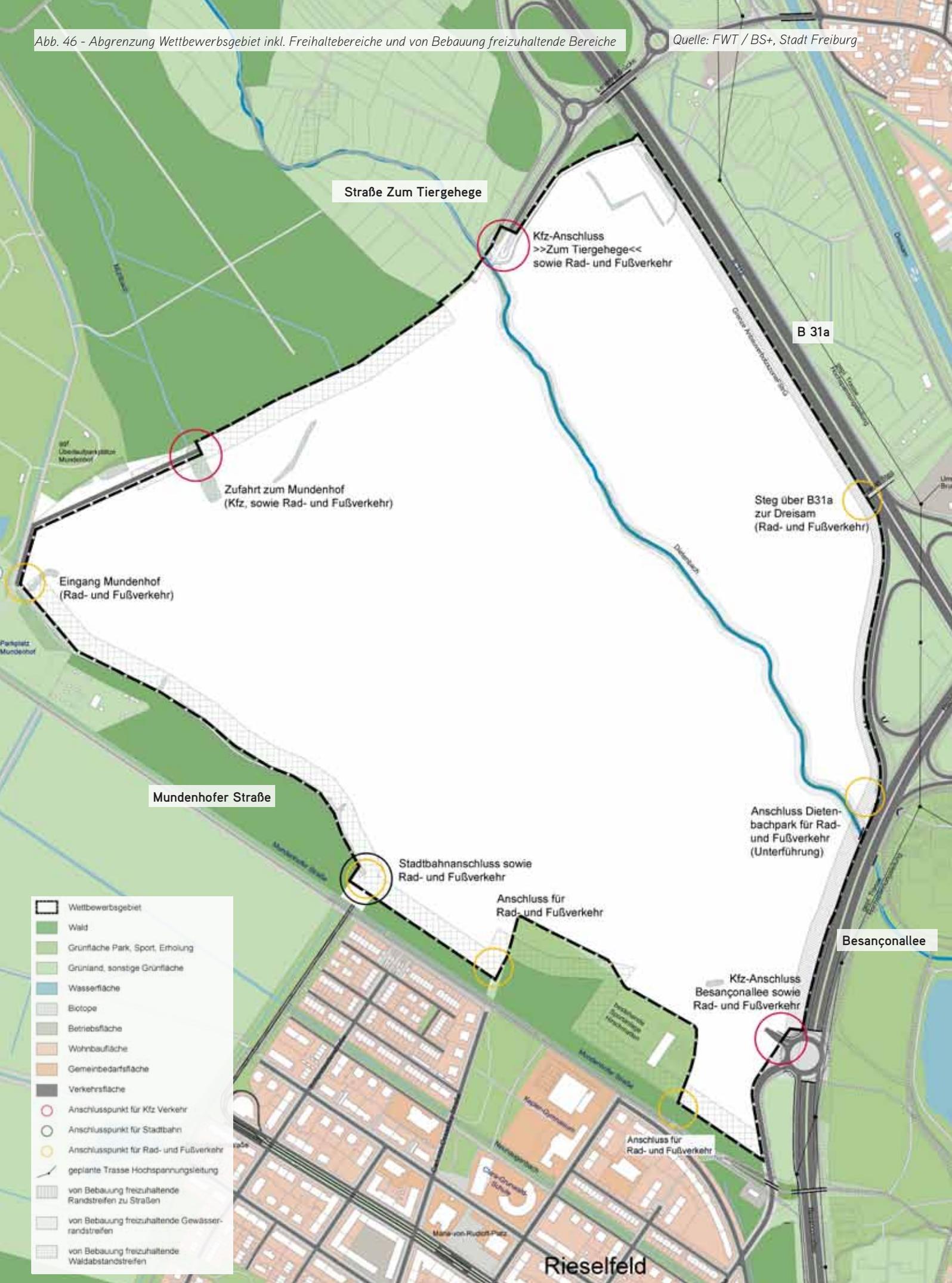
Für eine hohe Wohnumfeld- und Lebensqualität ist die Versorgung mit **vielfältig nutzbaren Freiflächen** wesentlich. Öffentliche Straßen, Plätze und Grünflächen sind in guter räumlicher Proportion und Verteilung vorzusehen, um allen Generationen eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten. Ökologische Fragen wie auch Aspekte der Naherholung, des Sports sowie der Stadtgestaltung sind im Sinne einer integrativen Planung zu behandeln.

Eine langfristig angelegte Umweltpolitik ist Teil einer **nachhaltigen Stadtentwicklung**. Der Bau des neuen Stadtteils löst Veränderungen in den Bereichen Natur und Umwelt aus (z.B. Wasserhaushalt, Stadtklima, Luft / Emissionen, Klima / Energieverbrauch, Artenvielfalt / Landschaft, Flächenverbrauch). Die Auswirkungen sind in Abwägung mit den städtebaulichen Erfordernissen durch die Planung zu minimieren. Angestrebt werden der Erhalt der Artenvielfalt und der Ökosysteme (insbes. durch Besucherlenkung, Minimierung von Störungen in den Schutzgebieten NSG Freiburger Rieselfeld und Berücksichtigung der Schutzgebietsziele weiter angrenzender Flächen), die Förderung der Energieeffizienz (Energieeinsparung und erneuerbare Energien durch ein ambitioniertes Energiekonzept) und die Reduzierung des Flächenverbrauchs durch die Umsetzung einer relativ hohen Baudichte. Die Niederschlagsentwässerung erfolgt durch naturverträgliche Regenwasserbehandlung außerhalb des Baugebietes in zentralen Anlagen. Vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Zielsetzung zum Klimaschutz soll ein im energetischen Sinn vorbildlicher und auch möglichst CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil entstehen. Zudem sollen die durch den Klimawandel ausgelösten Veränderungen in der Planung berücksichtigt werden (Klimaadaption).

##### Zielgruppen

Entstehen soll ein sozial- und altersgemischtes Wohnquartier mit hoher Wohnqualität und **sozialer Vielfalt**. Es soll Wohnraum für alle Einkommensgruppen, besonders für Familien, mit einem Schwerpunkt bei unteren und mittleren Einkommensgruppen realisiert werden („**bezahlbarer/preiswerter Wohnraum**“).





- Wettbewerbsgebiet
- Wald
- Grünfläche Park, Sport, Erholung
- Grünland, sonstige Grünfläche
- Wasserfläche
- Biotop
- Betriebsfläche
- Wohnbaufläche
- Gemeinbedarffläche
- Verkehrsfläche
- Anschlusspunkt für Kfz Verkehr
- Anschlusspunkt für Stadtbahn
- Anschlusspunkt für Rad- und Fußverkehr
- geplante Trasse Hochspannungleitung
- von Bebauung freizuhaltende Randstreifen zu Straßen
- von Bebauung freizuhaltende Gewässer-randstreifen
- von Bebauung freizuhaltende Waldabstandstreifen

Außerdem ist die wachsende Zahl an älteren Menschen zu berücksichtigen sowie die gleichzeitig steigende Zahl an Studierenden und die daraus resultierende Möglichkeit zur Förderung von Mehrgenerationennachbarschaften. Auch die Berücksichtigung von Gruppen mit besonderen Bedarfslagen, insbesondere von Flüchtlingen und Obdachlosen, soll im neuen Stadtteil eine Rolle spielen. Dabei soll der Fokus nicht auf klassischen Wohnheimlösungen liegen, sondern auf der Integration der Gruppen in das städtische Gefüge.

Vielfältige Bewohnerstrukturen und damit die Berücksichtigung **unterschiedlicher Wohnformen** stellen somit ein wichtiges Themenfeld für die Entwicklung des neuen Stadtteils mit einer sozialen Vielfalt dar. Das städtebauliche Grundgerüst sollte idealtypisch eine gute soziale Durchmischung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Familienstand und Einkommen in allen Bauabschnitten ermöglichen.

Ein weiteres Ziel ist die Entwicklung eines **inklusiven Stadtteils**. Soziale Teilhabe und die Berücksichtigung vielfältiger Bedürfnisse und Lebenssituationen sowie die Schaffung von Möglichkeiten der Raumeignung für alle Nutzenden sollen hierbei im Vordergrund stehen. Dabei sind beispielsweise Alter, Mobilität, sozioökonomische Hintergründe, Geschlecht und soziale Rollen zu berücksichtigen. Neben den Anforderungen und Kriterien für barrierefreies Bauen betrifft dies auch die funktionale und soziale Mischung im Stadtteil, eine integrierte Verkehrsplanung, gut erreichbare Freiräume, Sicherheit und Schaffung von Räumen für Kommunikation durch baulich-räumliche Gestaltung.

### 3.2 Planungsvorgaben für den Wettbewerb

Aufgrund politischer Vorgaben (z.B. Anzahl Wohneinheiten), technischer Notwendigkeiten (z.B. Anschlusspunkte der Verkehrserschließung) und rechtlicher Gründe (z.B. Hochwasserschutz, Natur- und Artenschutz) sind im Wettbewerb und im weiteren Planungsverfahren bestimmte verbindliche Vorgaben zu beachten. Einen weiteren wesentlichen rahmengebenden Aspekt stellt die **nachhaltige Finanzierbarkeit** der Maßnahme dar. Diesem kommt bei Gesamtkosten von über 600 Mio. € sowie differenzierten räumlichen und eigentumsrechtlichen Gegebenheiten des Dietenbach-Gebiets eine bedeutende Rolle zu.

Die rahmengebenden Vorgaben sollen eine umsetzungsfähige und qualitätsvolle Planung des neuen Stadtteils sicherstellen. Grundlage für die Herleitung der Vorgaben sind Ergebnisse unterschiedlicher Gutachten und eine Testplanung, die im Rahmen der Vertiefungsstudie für den Standort Dietenbach erstellt wurde.

Durch die Dimension des Wettbewerbsgebiets und den Anspruch einer zügigen Umsetzung und Realisierung des neuen Stadtteils im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) sind auch die Anforderungen an diesen Wettbewerb bereits sehr dezidiert formuliert. Grundsätzlich dienen die Planungsvorgaben dazu, den Wettbewerbsteilnehmern das nötige Hintergrundwissen und die erforderlichen Rahmenbedingungen zu vermitteln – und somit die eigentliche Aufgabenstellung.

Innerhalb dieser Aufgabenstellung sind einzelne besonders wichtige und verbindliche **Vorgaben** enthalten, die entsprechend in die **Vorprüfung** der Arbeiten einfließen. Die Nicht-Erfüllung einzelner Kriterien führt nicht zum Ausschluss der Wettbewerbsarbeit aus dem Verfahren, wird aber im Rahmen der Vorprüfung dokumentiert vom Preisgericht besonders berücksichtigt.

Die einzuhaltenden Vorgaben sind in den folgenden Abschnitten gesondert hervorgehoben und erläutert.

#### Abgrenzungen des Wettbewerbsgebiets und Anschlusspunkte

Abgeleitet aus den Beschreibungen des Wettbewerbsgebietes in Kapitel 2.2. werden im Folgenden die zu beachtende Abgrenzung des Gebietes, einschließlich der Freihaltebereiche und aufzunehmenden Strukturen, sowie die Lage der Anschlusspunkte erläutert.

Das Wettbewerbsgebiet ist grundsätzlich in **zwei unterschiedliche Flächentypen** gegliedert: Hierbei handelt es sich zum einen um das eigentliche Plangebiet, in dem die hochbaulichen Planungen im städtebaulichen Entwurf anzuordnen sind. Der zweite Flächentyp umfasst die Bereiche, die von Bebauung freizuhalten sind. Diese Freihaltebereiche können jedoch in die Freiraum- und Verkehrsplanung eingebunden werden.

Das gesamte Wettbewerbsgebiet wird im Westen durch die Straße „Zum Tiergehege“, den Mooswald und den Tier-Natur-Erlebnispark Mundenhof begrenzt. Im Norden bildet die B 31a die Grenze des Gebiets, im Osten die Besançonallee und im Süden der Stadtteil Rieselfeld mit der Sportanlage Hirschmatten und dem verbleibenden Waldstück an der Mundenhofer Straße.

Im Detail verläuft die **Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets** im Norden und im Osten entlang der geplanten straßenbegleitenden Lärmschutzanlagen, sodass diese explizit innerhalb des Wettbewerbsgebiets vorgesehen sind. Die Flächen für bereits vorgeplante Straßenanschlusspunkte im Norden und im Südosten sind als feste planerische Vorgaben aus dem Wettbewerbsgebiet herausgenommen.



Die südliche Abgrenzung verläuft entlang der Mundenhofer Straße. Auch hier befinden sich Flächen, die für die Wettbewerbsbearbeitung nicht zur Verfügung stehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Flächen der Sportanlage Hirschmatten (rechtsverbindlicher Bebauungsplan 6-122.6), einen 30 m breiten Waldstreifen (u.a. Leitkorridor Fledermäuse etc.) auf Höhe des Stadtteils Rieselfeld sowie einen 100 m breiten Waldstreifen zum NSG Freiburger Rieselfeld.

Sämtliche genannten Abgrenzungen sind dem Übersichtsplan über das Wettbewerbsgebiet sowie der anliegenden CAD-Datei zu entnehmen und stellen vorprüfungsrelevante Vorgaben dar (**vgl. Vorgabe V01**).

### **Freihaltebereiche / aufzunehmende Strukturen**

Die in der Plangrafik (s. Abb. 46) **schraffiert dargestellten** Bereiche sind Freihaltebereiche, die sich durch benachbarte bzw. lokale Nutzungen ergeben und die im Rahmen des Entwurfskonzepts **nicht mit baulichen Anlagen überplant werden dürfen**. Maßgeblich ist dabei die Einhaltung der dargestellten Mindestabstände von 20 m zu der B31a und von 28 m zur Besançonallee, die sich u.a. aus der Anbauverbotszone nach FStrG und nicht überbaubaren unterirdischen Leitungstrassen ergeben. Einzuhalten sind auch Freihaltebereiche des Gewässers Dietenbach von jeweils 10 m sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Waldabstände (zum Mooswald im Westen und zu den Waldstrukturen entlang der Mundenhofer Straße im Süden) von 30 m zur Bebauung.

In den **Waldstreifen** ist gemäß § 4 (3) LBO zum Schutz des Waldes (vor baulichen Anlagen mit Feuerstätten) und zum Schutz der Gebäude und der darin lebenden Menschen (v.a. vor umfallenden Bäumen) lediglich die Planung von Straßen, Wegen und freiraumbezogenen Nutzungen (private Gärten, öffentliches Grün, Sportplätze) möglich.

In den **Randbereichen zur B31a** sind innerhalb der Anbauverbotszone Gebäude nicht zulässig. Dies gilt ebenfalls für den Randbereich neben der **Besançonallee**, in dem neben der Lärmschutzanlage und dem Unterhaltungsweg bzw. der möglichen Geh- und Radwegroute ein Freihaltekorridor für nicht überbaubare Leitungstrassen (u.a. Gas- Hochdruckleitung / Stromleitung / MW / RW-Kanal) liegt (s. Kap. 3.5, Abschnitt Gebietsstrukturen).

Weitere im Vorfeld bereits festgelegte zentrale Freihaltebereiche sind das **Mittelwasserbett des Dietenbachs** mit den begleitenden geschützten Biotopen und **Gewässerrandstreifen** von beidseitig 10 m (gemessen ab der Böschungsoberkante des Gewässerbetts). Das Gewässerbett des Dietenbachs muss in seiner Lage bzw. seinem Verlauf erhalten bleiben. Eine geplante Bebauung darf nicht in den Gewässerrandstreifen hineinragen. Der exakte Verlauf

des Dietenbachs ist in der den Teilnehmern übergebenen CAD-Datei enthalten. Ziel ist der Erhalt der Gehölzstrukturen und der Biotope der Bachabschnitte, die sich als naturnahe Auwälder und naturnahe Bachabschnitte darstellen. Aus Gründen des Hochwasserschutzes muss zudem ein Überflutungsbereich für den Dietenbach hergestellt werden, der ebenfalls für eine Bebauung nicht zur Verfügung steht. Dieser freizuhaltende Korridor kann – anders als das Mittelwasserbett mit Gewässerrandstreifen – noch nicht genau fixiert werden, da hier Gestaltungsspielräume bestehen. Die zu beachtenden Vorgaben für den Gewässerausbau mit der notwendigen und nicht bebaubaren **Flutmulde** werden in Kap. 3.5 (Abschnitt Gewässer Dietenbach) beschrieben.

Alle anderen Bereiche innerhalb des Wettbewerbsgebiets, die nicht den schraffierten Freihaltebereichen zuzuordnen sind, sind als Bauland zu verstehen (jedoch bei Beachtung der Vorgaben für den aus Hochwasserschutzgründen notwendigen Überflutungsbereich, siehe Kapitel 3.5). Sämtliche in diesen Flächen derzeit möglicherweise vorhandenen Nutzungen und Freiraumstrukturen können im Wettbewerbsentwurf prinzipiell überplant werden. Die Darstellung der Plangrafik berücksichtigt somit schon die notwendigen Maßnahmen zur Baufeldräumung (insbes. Waldumwandlung, Verlegung Leitungen, Rückbau Käserbach, Verlegung / Aufgabe Bestandsnutzungen). Gleichwohl können die vorhandenen Gehölzstrukturen und Biotope sowie auch Teile der für die Waldumwandlung vorgesehenen Flächen in das städtebauliche Konzept eingebunden werden.

### **V01 Wettbewerbsgebiet & Freihaltebereiche**

- Einhaltung Wettbewerbsgebiet
- Einhaltung der Waldabstände
- Einhaltung der Freihaltebereiche (Randbereiche zur B31a und Besançonallee)
- Erhalt Mittelwasserbett Dietenbach inkl. 10 m Gewässerrandstreifen beidseitig

### **Anschlusspunkte**

Im Plan zum Wettbewerbsgebiet sind Anschlusspunkte markiert, die bei der Anbindung des Wettbewerbsentwurfs an die umgebende vorhandene und geplante Verkehrsinfrastruktur eingehalten werden müssen. Dabei handelt es sich um den in der Plangrafik mit einem schwarzen Kreis markierten verkehrlichen Anschlusspunkt der **Stadtbahn** und die mit einem roten Kreis markierten Anschlusspunkte **des Kfz-Verkehrs** (planfreier Kreisverkehr an der Besançonallee im Osten, Anschlussstelle an die Straße „Zum Tiergehege“ im Nordwesten und das letzte Teilstück der Erschließungsstraße zum Mundenhof im Südwesten). Hinzu kommen die mit einem gelben Kreis bezeichneten Anschlusspunkte der **Geh- und Radwege** (Anschlusspunkt zur neuen Geh- und Radwegbrücke über die B 31a

an dem im Plan dargestellten Standort, bestehende Unterführung zum Dietenbachpark und die zwei bestehenden Verbindungen zum Stadtteil Rieselfeld / Mundenhofer Straße sowie der Eingang zum Mundenhof). Die neun vorgesehenen Anschlusspunkte sind in der zur Verfügung gestellten CAD-Datei lagegenau enthalten und stellen eine vorprüfungsrelevante Vorgabe dar. (vgl. **Vorgabe V02**). Die einzelnen Anschlusspunkte werden in nachstehenden Unterkapiteln näher ausgeführt.

### V02 Verkehrliche Anschlusspunkte

- Stadtbahn:
  - » Verlängerung Linie 5 über Endhaltestelle „Bollerstaudenstraße“ entlang des Bollerstaudenwegs
- Kfz-Verkehr:
  - » planfreier Kreisverkehr an Besançonallee,
  - » Anschlussstelle Straße „Zum Tiergehege“,
  - » Erschließung des Mundenhofs
- Geh- und Radwege:
  - » neue Brücke über B 31a,
  - » bestehende Unterführung zum Dietenbachpark,
  - » zwei bestehende Verbindungen zum Stadtteil Rieselfeld / Mundenhofer Straße,
  - » Eingang Mundenhof

## 3.3 Städtebau

### Grundsätzliches

Mit der Entwicklung des neuen Stadtteils Dietenbach verfolgt die Stadt Freiburg das Ziel, dringend benötigte Wohnflächen in einer Größenordnung von rd. 6.000 Wohneinheiten zu schaffen. Dabei soll im wahrsten Sinne des Wortes ein **STADTteil** entstehen. Dieser soll eigenständig funktionieren und insbesondere in seinen zentralen Bereichen einen dezidiert städtischen, urbanen Charakter aufweisen. Ein besonderer Wert wird diesbezüglich auf ein ausgewogenes und klar definiertes Verhältnis zwischen öffentlicher Sphäre (Straßen, Plätze, öffentliche Grünflächen) und privater Sphäre (Wohnungen und andere private Hausnutzungen) gelegt, wobei beide Bereiche in einem positiven Spannungsverhältnis zueinander stehen sollen. Öffentliche und private Bereiche sollen klar definiert, parzellierbar und damit verantwortlich zuordenbar sein.

Gewünscht wird die Entwicklung einer **integrierten, ganzheitlichen städtebaulichen Struktur** – also ein gestaltetes räumliches Zusammenspiel aller Funktionen – ebenso wie eine **Multifunktionalität** der städtebaulichen Elemente. Dies soll Spielräume für Ungeplantes eröffnen. So sind beispielsweise Straßen nicht nur als reine Verkehrsflächen zu betrachten, sondern auch als Lebensraum für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner (vgl. Kapitel 3.6 Verkehr, insbesondere Wohnwege). Öffentliche Freiflächen wie Plätze und Grünflächen sollen nicht auf eine Nutzung hin optimiert und überinstrumentalisiert werden, sondern

der Allgemeinheit als neutrale Bühnen für unterschiedlichste Nutzungen zur Verfügung stehen (vgl. Kapitel 3.5 Freiraum). Schulen, Kitas und sonstige soziale Einrichtungen sollen in ihrer Struktur so angelegt werden, dass sie später für andere Funktionen umgenutzt werden können (s. Kap. 3.4).

Der **Wirtschaftlichkeit** des Projekts kommt eine herausgehobene Bedeutung zu, da sich die Maßnahmen als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme grundsätzlich selbst finanzieren soll und eine zügige Durchführbarkeit gewährleistet sein muss. Die Vereinbarkeit von Wirtschaftlichkeit mit einer höchstmöglichen städtebaulichen Qualität (als Basis für eine künftige rechtssichere Planung) gehört zu den besonderen Herausforderungen des Wettbewerbs. Erwartet wird ein konzentriertes Herausarbeiten wesentlicher städtebaulicher Qualitäten im Sinne der im Auslobungstext beschriebenen Themen. Es sind intelligente und langfristig funktionierende städtische Strukturen zu finden, die ein Anpassen an sich verändernde wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Bedingungen ermöglichen.

### Städtebauliche Kennwerte

Die **Anzahl der angestrebten Wohneinheiten** (WE) liegt bei rd. 6.000. Diese Zielmarke soll auf einer Wohnbaufläche von mindestens 60 ha umgesetzt werden.

Die nachzuweisende Geschossfläche\* (GF) für die Erreichung der Zielmarke beträgt ca. 840.000 m<sup>2</sup> wobei die im Geschosswohnungsbau integrierten Nutzungen (insbesondere Gewerbe, Einzelhandel, Stadtteiltreff, Kitas) in dieser Fläche enthalten sind. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (vgl. **Vorgabe V03**).

*\*Die GF errechnet sich aus der Summe aller oberirdischen Geschosse. Balkone, Dachterrassen bleiben ebenso wie Tiefgaragen und Kellergeschosse unberücksichtigt.*

Wird der Mindestwert unterschritten, ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht mehr gewährleistet. Zudem würde das übergeordnete Ziel der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum in diesem Fall verfehlt. Wird der Höchstwert deutlich überschritten, werden zusätzliche soziale Einrichtungen nötig, deren Finanzierung nicht mehr gesichert ist (sog. „Sprungkosten“).

### V03 Zielmarke Wohneinheiten (6.000)

- Die nachzuweisende Geschossfläche\* (GF) (inkl. Gewerbe Geschäfte, Stadtteiltreff, Kitas etc.) für die Erreichung der Zielmarke von 6.000 Wohnungen beträgt ca. 840.000 m<sup>2</sup>



Der **Anteil von Nettobauland** (vermarktbar Bauflächen) **am Bruttobauland** (Bauflächen inklusive Verkehrsflächen, solitären Gemeinbedarfsflächen, öffentlichen Grünflächen) soll mindestens 55 Prozent (bezogen auf die Größe des Wettbewerbsgebietes mit 108,4 ha) betragen. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (vgl. **Vorgabe V04**). Ein höherer Anteil an Infrastruktur (über 45 %) gefährdet die Wirtschaftlichkeit der Entwicklungsmaßnahme.

#### V04 Mindestanteil Nettobauland

- mind. 60 ha = 55% Nettobauland (Wohnen inkl. integrierter Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe, KiTas, Stadtteiltreff)
- max. 48 ha = 45% öffentliche Infrastruktur (solitäre Gemeinbedarfsflächen, alle öffentlichen Grün-/ Freiflächen, Sportflächen, Verkehrsflächen)

Im neuen Stadtteil ist eine bedarfsgerechte Mischung unterschiedlicher **Wohnungstypen** herzustellen (vgl. Ausführungen zum Punkt „Haustypen“ im Abschnitt „Städtebauliche Strukturen und Elemente“):

- Der Anteil der Wohnungen im **Geschosswohnungsbau** soll in Relation zur Gesamtzahl an Wohnungen bei rund **75 %** liegen.
- Der Anteil von Wohnungen in verdichteten **einfamilienhausähnlichen Strukturen** im Geschoss soll bei rund **25 %** liegen.

Die **durchschnittlichen Wohnungsgrößen (Geschossfläche)** sollen im Geschosswohnungsbau bei rund 112,5 m<sup>2</sup>, im Bereich der einfamilienhausähnlichen Strukturen bei rund 175 m<sup>2</sup> liegen. Es handelt sich um Bruttowerte (d.h. Treppenhäuser etc. sind anteilig enthalten). Im Rahmen des Wettbewerbs können exemplarisch auch Beispiele für kleinere Wohnungen aufgezeigt werden (Stichwort „Selbstbeschränkung“).

Als durchschnittliche **Dichte** ist eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,4 über den gesamten Stadtteil als Orientierungswert vorgesehen. Die Spannweite kann sich dabei in den zentralen Bereichen von 2,0 (oder konzeptionell begründet auch höher) bis 1,0 in den einfamilienhausähnlichen Strukturen im Randbereich erstrecken. Unterschreitungen sind im Einzelfall denkbar, wenn insgesamt die Mindestanzahl an Wohneinheiten erreicht wird und das Mischungsverhältnis der Wohnungstypen gewährleistet bleibt.

Bei der **Geschossigkeit der Gebäude** (Wohnungsbau) ist eine **Spannweite** bis zu acht Geschossen in den zentralen Bereichen und in den Randbereichen vorgesehen (jeweils inkl. eines möglichen Staffelgeschosses). Diese Spannweite kann konzeptionell begründet überschritten werden (z.B. im Fall von städtebaulichen Dominanten).

## Städtebauliche Strukturen und Elemente

Mit dem neuen Stadtteil soll eine robuste, räumlich-funktional intelligente und zugleich stadtgestalterisch hochwertige Struktur mit vorzugsweise geschlossener Bauweise (Blockrandstrukturen und mögliche, auch innovative Variationen) entstehen, die die prägnanten Sichtbeziehungen zum Schwarzwald berücksichtigt. In einem Testentwurf wurde dies in eine verdichtete Struktur in den zentralen Bereichen des Stadtteils und in eine aufgelockerte Struktur in den Randbereichen übersetzt.

Im Folgenden wird eine Reihe von grundlegenden städtebaulichen Strukturen und Elementen als Empfehlungen für den städtebaulichen Entwurf vorgestellt, die sich auf Grundlage der Erfahrungen der Stadt Freiburg im Rahmen städtebaulicher Projekte bewährt haben und die von daher auch im neuen Stadtteil Dietenbach Berücksichtigung finden sollen.

Für den neuen Stadtteil wird eine städtebauliche Struktur erwartet, die eine differenzierte Grundstücksbildung erlaubt. Eine **kleinteilige Parzellenstruktur** soll zum einen Raum für eine große Vielfalt unterschiedlicher Bauprojekte bieten, zum anderen eine spätere **Umnutzung** und Veränderung der Strukturen erleichtern (Anpassungsfähigkeit des neuen Stadtteils). Auch die Freiräume und Gebäude sollen in ihren (Bau-)Strukturen und Gebäudegrundrissen auf mögliche Nutzungsänderungen reagieren können. Die Parzellen sollen die Basis für eine angestrebte **Nutzungsmischung** von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur, Bildung und Erholung bilden. Denkbar sind Formen vertikaler Nutzungsmischung (unterschiedliche Nutzungen innerhalb eines Gebäudes) und horizontaler Nutzungsmischung (Reihung unterschiedlich genutzter Gebäude). Bei einer horizontalen Nutzungsmischung sollte auf eine möglichst kleinteilige „Körnung“ geachtet werden. Die Intensität der Mischung kann vom Stadtteilzentrum zu den Rändern hin abnehmen.

Grundlegend wird eine **Raubildung mit städtischem Charakter** angestrebt. Ziel ist die Schaffung von sinnlich erlebbaren Räumen (Straßen, Plätze, stadtteilinterne Grünflächen), die baulich gefasst sein sollen. Dies beinhaltet auch die mögliche Bildung baulicher Ensembles, um im gestalterischen Zusammenspiel der Baukörper das Entstehen von harmonischen Stadträumen zu unterstützen. Angestrebt wird zudem die Ausbildung einer hohen **Erlebnisdichte** durch das geschickte Einsetzen städtebaulich-architektonischer und freiraumplanerischer Elemente. Monotone Strukturen (z.B. großflächige und gleichförmige Straßenraster ohne Gliederung) sollen vermieden werden. In diesem Zusammenhang ist auch auf eine gute **Orientierbarkeit** zu achten. Hierzu stellt die Schaffung von Sichtbeziehungen zu naturräumlichen Besonderheiten (z.B. Schwarzwald), zu den benachbarten Stadtteilen (z.B.

Rieselfeld) oder zu herausgehobenen Gebäuden oder Freiräumen im neuen Stadtteil ein mögliches städtebauliches Mittel dar.

Für den neuen Stadtteil ist als zentraler Identifikationsort und Schwerpunkt des öffentlichen Lebens ein **Stadtteilzentrum** bzw. ein **städtischer Platz** einzuplanen – als Ort des Austauschs, als Treffpunkt und als Marktplatz. Im Bereich dieser „Stadtteilmitte“, für die eine Lage an der neuen Stadtbahntrasse gewünscht wird, soll sich auch ein bzw. das Zentrum des Einzelhandels befinden. Der für den neuen Stadtteil vorgesehene Stadtteiltreff (vgl. Kapitel 3.4) soll ebenfalls am zentralen Platz angesiedelt werden. Innerhalb des neuen Stadtteils ist eine **Quartiersbildung** sinnvoll. Diese Quartiere können einen eigenen Charakter aufweisen und auch kleine Subzentren mit eigenen Quartiersplätzen beinhalten. Dabei ist zu beachten, dass der Stadtteil als Ganzes erkennbar bleibt und dass nicht qualitativ unterschiedliche Lagen ausgeprägt werden.

Die **Stadtteileingänge** sollen zu Visitenkarten des neuen Stadtteils werden. Sie sind entsprechend anspruchsvoll zu gestalten. Durch die potentielle Bebauung innerhalb der Wendeschleife der neuen Stadtbahn im Bereich der Straße „Zum Tiergehege“ kann sich ein mögliches Sonderthema ergeben. Hier stellt sich zudem die Aufgabe, die Anlage für den Busumstieg und den Anschluss an die ebenfalls dort vorgesehene Park & Ride-Anlage (vgl. Kap. 3.6) in Form eines Stadtteileingangs baulich zu fassen und freiraumplanerisch zu gestalten. Neben den Stadtteileingängen sollen auch die Stadtteilränder eine bewusste Gestaltung erfahren, sowohl städtebaulich-architektonisch, wie auch freiraumplanerisch. Neben den äußeren **Stadtteilrändern** sind ebenfalls die „inneren Ränder“ – zum Beispiel entlang des Dietenbachs – dezidiert qualitativ, funktional und ortsbezogen adäquat zu behandeln.

Bei den **Haustypen** soll im **Geschosswohnungsbau** in den zentralen Bereichen ein Akzent auf den Typ des gereihten Stadthauses (mit oder ohne Bauwich) gelegt werden. Dieser Bautyp entspricht idealtypisch den Vorgaben zum gewünschten städtischen Charakter und zur kleinteiligen Parzellierung, zur Nutzungsmischung und zur möglichen Umnutzbarkeit im neuen Stadtteil und eignet sich als Bautyp sowohl für Investoren-, als auch beispielsweise für alternative Baugruppenprojekte. Eine Vielzahl unterschiedlicher Grundrisstypen und Typologien für eine Vielzahl unterschiedlicher Zielgruppen / Bauherren wird ausdrücklich gewünscht.

Für eine gezielte Ansprache von Familien und zur Eindämmung der Umlandwanderung dieser Zielgruppe sind außerhalb der zentralen Bereiche auch **verdichtete einfamilienhausähnliche Strukturen** gewünscht (vgl. Vorgaben zu Wohnungstypen in Abschnitt Städtebauliche Kennwer-

te). Auf Grund der angestrebten hohen Dichte des neuen Stadtteils sollen ausdrücklich keine freistehenden Einfamilienhäuser vorgesehen werden. Empfohlen wird hier als Variante des gereihten Stadthauses (Geschosswohnungsbau, vgl. oben) der kleinere Bautyp des städtischen Reihenhauses (eine Partei pro Haus) mit ebenerdigen Zugang zu privatem Grün. Auch eine Verwendung des Bautypus „Stadtvilla“ als Punkthausreihe oder experimenteller – und konzeptionell zu begründender – Wohnformen ist denkbar. In jedem Fall wird von den Wettbewerbsteilnehmern eine eindeutige **Zonierung** der öffentlichen, halbprivaten (insbesondere gemeinschaftlich genutzte Blockinnenbereiche) und privaten Räume erwartet. Die öffentlichen und die privaten Flächen sollen deutlich erkennbar und voneinander getrennt sein. Die Schwellen bzw. Übergänge zwischen den einzelnen Zonen sind klar zu definieren und differenziert auszuformulieren.

Für die Planung des neuen Stadtteils Dietenbach ist es darüber hinaus wünschenswert, neue und innovative Gebäudetypologien zu integrieren, die individuelle Qualitäten bieten und aktuellen Anforderungen und Wohnbedürfnissen der zukünftigen Bewohnerstruktur Rechnung tragen.

Das Setzen **städtebaulicher Dominanten** in Form von höheren Häusern bzw. Hochhäusern ist an städtebaulich sinnvollen Stellen denkbar. Die möglichen Nutzungen sind offen. Von Seiten der Stadt Freiburg wird derzeit ein Bauhöhenkonzept für den neuen Stadtteil erstellt, welches zu Beginn der zweiten Wettbewerbsphase (VgV-Verhandlungsverfahren) in den Entwurfsprozess eingebracht werden soll. Für den neuen Stadtteil wird zudem eine bewusste Gestaltung der **Eckgebäude** gewünscht, da diese durch ihre Lage an Kreuzungspunkten eine wichtige raumbildende und Gelenk-Funktion haben. Eckgebäude sollen grundsätzlich über zwei gestaltete Vorderseiten verfügen.

Die Lage des neuen Stadtteils an der B 31a (Autobahnzubringer) und der Besançonallee macht unter Umständen die Errichtung von aktiven **Schallschutzanlagen** im Norden und Osten des Gebiets in unmittelbarer Nähe zu den Straßen als Schallquellen erforderlich. Empfohlen werden gegenwärtig Schallschutzwände mit einer Höhe von 6 m entlang der B 31a und entlang der Besançonallee, die Teil des Wettbewerbsgebiets sind. Auch mit aktivem Schallschutz ist nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung für das Dietenbachgelände noch mit Überschreitungen eines Pegelwerts nachts von mehr als 50 dB(A) auszugehen (vgl. Kap. 2.2, Abschnitt Lärmbelastungen). Es bedarf also der Ausformung einer **lärmangepassten städtebaulich-architektonischen Struktur** in den angrenzenden Bereichen von B 31a und Besançonallee. Hierbei kann es sich um höhere, abschirmende Gebäuderiegel oder auch um eine gestaffelte Struktur handeln. Gesucht werden innovative Ansätze für ein gewerblich



geprägtes Mischgebiet mit beispielsweise Urban-Factory-Nutzungen (vgl. Abschnitt Flächen für Handel, Gewerbe, Dienstleistungen), welches teilweise auch Wohnnutzungen aufnehmen kann. Im Falle eines Verzichtes auf Lärmschutzanlagen kommt der städtebaulich-funktionalen Ausformung der Ränder eine verstärkte Bedeutung zu.

Für die Randzonen sollen - unter Beachtung der gestalterischen und baulichen Einschränkungen in den Abstandsflächen (vgl. Kap. 3.5) - konzeptionelle Ideen für freiraumgebundener Nutzungen oder auch eine energiekonzeptbedingte Infrastruktur (vgl. Kap. 3.7, Abschnitt „Energie“) entwickelt werden. In der Vertiefungsphase (2. Wettbewerbsphase) sollen zudem gestalterische Aussagen zur geplanten Schallschutzwand erarbeitet werden, z.B. hinsichtlich einer Integration von Photovoltaik-Elementen.

Eine ausgesprochen wichtige Rolle kommt der Ausgestaltung der **Erdgeschosszonen** zu, da sie die direkte Kontaktzone zu den Gebäuden darstellen und eine wesentliche Basis für die angestrebte funktionale Mischung im neuen Stadtteil bilden. So sollen die Erdgeschosse in den zentralen Bereichen überwiegend durch Läden, öffentliche und private Dienstleistungen, Gastronomie oder ggfs. auch gewerbliche Einrichtungen (Werkstätten o.ä.) genutzt werden (vgl. Kap. 3.4). Wohnnutzungen sollen in den zentralen Bereichen nur ausnahmsweise und bei einer klaren Absetzung vom öffentlichen Raum (z.B. erhöhte Lage, Vorgärten) in der Erdgeschosszone realisiert werden. Bei der Ausgestaltung der Erdgeschosse ist darauf zu achten, dass diese zu einem späteren Zeitpunkt möglichst leicht umgenutzt werden können.

Entsprechend der Sonderrolle der Erdgeschosszonen wird mindestens für die zentralen Bereiche des neuen Stadtteils eine Gliederung der **Fassaden** in eine Sockelbereich (Erdgeschosszone), einen Hauptteil sowie einen erkennbaren Abschlussbereich (Dachzone) gewünscht. Die Fassaden der Gebäude sollen insbesondere in den zentralen Bereichen erkennbare und differenzierte Vorderseiten (städtischer Charakter) und Rückseiten (privater Charakter) aufweisen. Die Art der **Dachausbildung** ist prinzipiell offen, jedoch sollte ein gestalteter Abschluss der raumbegrenzenden Gebäude erkennbar sein (mindestens Dachgesims), um eine „vertikale Verortung“ des öffentlichen Raums zu ermöglichen. Eine besondere Rolle kommt den Dächern neben einer möglichen Nutzung in Form von Dachterrassen und Dachbegrünungen als Retentionsfläche bzw. zur Vorfilterung von Oberflächenwasser, sowie als Standort von Photovoltaikanlagen zu.

### 3.4 Wohn - Infrastruktur

Wie bereits dargelegt, ist das Ziel die Entwicklung eines Stadtteils der kurzen Wege mit dezentraler Eigenständigkeit und einer ausgeprägten Funktionsmischung von Wohnen, Nahversorgung, Arbeiten, Sport, Freizeit, Bildung und Kultur. Alle wichtigen Angebote der Grundversorgung sollen vor Ort zur Verfügung stehen.

#### Schulcampus

Im Wettbewerbsgebiet ist ein Schulcampus, bestehend aus einer Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe und einer Grundschule sowie einem Verfügungsbau zur Abdeckung des Spitzenbedarfs, vorzusehen. Ziel ist es, betriebliche Synergieeffekte und Einsparungen zu erzeugen und auf sich verändernde Anforderungen reagieren zu können. Der gesamte Schulcampus soll weitere Synergieeffekte für den Stadtteil ermöglichen, indem er einen Ankerpunkt im Sinne einer Bildungslandschaft aus Schulgebäuden, Plätzen und Sportanlagen bildet und darüber hinaus die Quartiere des Stadtteils miteinander vernetzt. Die Öffnung des Bausteins zum umgebenden Stadtgefüge soll weiterhin Raum für außerschulische, quartiersübergreifende und quartiersbezogene Aktivitäten bieten.

#### Grundschule

Im neuen Stadtteil besteht ein dauerhafter Bedarf für rd. 500 bis 600 Grundschülerinnen und -schüler. Hierdurch wird ein Flächenbedarf von rd. 10.500 m<sup>2</sup> ausgelöst. Dieser beinhaltet neben dem Schulgebäude auch Erschließungsflächen, Parkierungsflächen, Schulhofflächen, Flächen für Fahrradabstellplätze und für eine Freisportanlage (50 m-Laufbahn, Weitsprunganlage und Kleinspielfeld), die auf dem Schulhof integriert werden soll. Die 5-6-zügige Grundschule (Geschossfläche von ca. 6.400 m<sup>2</sup>) wird als Ganztageseinrichtung konzipiert und soll über drei Geschosse verfügen.

#### Verfügungsbau Grundschule

Über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren ist von einem Spitzenbedarf von 800-950 Schülerinnen und Schülern auszugehen, wobei hiervon 100 von der benachbarten Clara-Grunwaldschule im Stadtteil Rieselfeld aufgenommen werden können. Daher wird ein Verfügungsbau als notwendig erachtet, er soll min. 1, max. 3 Züge (100 – 300 Grundschüler) aufnehmen können.

Die notwendige Fläche für den Verfügungsbau (Geschossfläche von ca. 2.050 m<sup>2</sup>) beträgt 1.500 m<sup>2</sup>. Dies setzt voraus, dass der Verfügungsbau zur Nutzung von Synergien (Mensa, Andienungsflächen etc.) räumlich an den Schulcampus anschließt. Solange der Verfügungsbau nicht benötigt wird, kann seine vorzuhaltende Grundstücksfläche als öffentlich nutzbare stadtteilbezogene Freifläche zwi-

schengenutzt werden. Der Verfügungsbau soll nutzungsneutral errichtet werden, damit dieser später ohne größeren Aufwand für andere Funktionen umgewandelt werden kann.

### Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe

Es soll eine Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe entstehen, die ca. 900 Schülerinnen und Schüler des neuen Stadtteils aufnehmen soll und 4-zügig ausgelegt ist. Unter Berücksichtigung möglicher Bauoptimierungen und einer Campusplanung beträgt die Grundstücksfläche für eine viergeschossige weiterführende Schule 18.000 m<sup>2</sup> (Geschossfläche von ca. 11.200 m<sup>2</sup>) inkl. Erschließungsflächen, Parkierungsflächen, Schulhofflächen, Fahrradabstellplätzen.

### Sporthallen

Eine dreiteilige Sporthalle und eine zweiteilige Standardturnhalle mit einer Grundstücksgröße von 4.500 m<sup>2</sup> und insgesamt 3.000 bis 3.500 m<sup>2</sup> Geschossfläche sollen das Angebot am Standort ergänzen.

### Gesamtgröße Schulcampus

Der Schulcampus soll eine Gesamtfläche von 30.000 m<sup>2</sup> aufweisen. Hinzu kommen die Sporthallen mit einer Fläche von 4.500 m<sup>2</sup>. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (vgl. **Vorgabe V05**).

Der Schulcampus und die Sporthallen sollen in räumlicher Nähe bzw. fußläufigen Entfernung zur neuen Freisportanlage (s.u.) und zur Stadtbahn angeordnet werden.

### Freisportanlagen

Im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Schulcampus sollen neben den Sporthallen Freisportflächen mit einer Gesamtgrundstücksgröße von 33.500 m<sup>2</sup> (zzgl. Funktionsgebäude) entstehen. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (vgl. **Vorgabe V05**).

Hierzu zählen

- eine Kampfbahn C mit ca. 15.000 m<sup>2</sup>,
- ein Großspielfeld mit ca. 7.500 m<sup>2</sup>,
- ein Kleinspielfeld mit 1.500 m<sup>2</sup>, sonstige Ballspielfelder mit insgesamt ca. 9.500 m<sup>2</sup>.

Zusätzlich wird ein Funktionsgebäude mit 1.200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche benötigt.

Ziel ist die Doppelnutzung der Anlagen sowohl für Schul-, als auch für Vereinssport.

Die Anlagen müssen nicht unmittelbar zusammenhängen, sondern können auch getrennt voneinander liegen. Ein un-

mittelbarer räumlicher Zusammenhang zur bestehenden Sportanlage Hirschmatten (Bebauungsplan 6.122.6) ist jedoch herzustellen.

Darüber hinaus sind auch informelle Sportangebote (z.B. Bolzplatz) denkbar und sinnvoll.

### Kindertageseinrichtungen

Für den neuen Stadtteil ergibt sich ein rechnerischer Gesamtbedarf an rd. 90 Kindergartengruppen, von denen rd. 50 einen dauerhaften zukünftigen Bedarf darstellen. Erfahrungsgemäß ist die Nachfrage nach Kita-Plätzen aufgrund der Dynamik in der Altersstruktur bei sich entwickelnden Stadtteilen Schwankungen unterworfen. Es wird daher als sinnvoll erachtet, einen Teil der Kitas dauerhaft zu konzipieren und für die verbleibenden eine flexible Lösung vorzusehen. So könnten bei einer nutzungsvariablen Gestaltung der Flächen solche Einrichtungen in Zeiten, in denen ein geringerer Bedarf besteht, beispielsweise für andere soziale Zwecke umgenutzt werden.

Die Gruppen sollen sich folgendermaßen im Stadtteil wiederfinden:

- Es sind insgesamt **4 solitäre Gebäude** mit je 6 Gruppen und einer Grundstücksgröße (inkl. Außenfläche mit Abstellfläche) von je 2.000 m<sup>2</sup> vorzusehen. Auszugehen ist dabei von je 2 Geschossen und 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche. Hinzu kommen Parkierungsflächen und oberirdische Flächen für Hol- und Bring-Verkehre auf der jeweils eigenen Grundstücksfläche. Auch Stellflächen für Fahrräder sind auf den Kita-Grundstücken vorzusehen.
- Weitere **17 Kitas** mit je 4 Gruppen sollen in den Geschosswohnungsbau im Stadtteil **integriert** werden. Dabei sind jeweils 1.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche und bis zu 1.000 m<sup>2</sup> exklusiv der KiTa zur Verfügung stehende Außengelände inkl. Abstellflächen einzuplanen. Diese integrierten Kitastandorte sind im Plan symbolhaft zu kennzeichnen. Die unter dem vorangegangenen Spielstrich genannten Flächenanforderungen für Parkierung sowie Hol- und Bringdienste gelten auch hier.

Die Kitas sollen grundsätzlich dezentral im Wettbewerbsgebiet verteilt werden und eine gute Abdeckung des gesamten Stadtteils gewährleisten. Die solitären Kitas sollen dabei einen Außenbezug zu öffentlichen Grünflächen, die integrierten Kitas zu den sonstigen Grünflächen in den privaten Blockinnenbereichen aufweisen.

### V05 Größere solitäre Infrastruktur vorhanden

- Schulcampus
- 3-teilige Sporthalle und 2-teilige Standardturnhalle
- Freisportfläche



## Flächen für Handel, Gewerbe, Dienstleistungen

Zur Versorgung des neuen Stadtteils sind Flächen für **Einzelhandels- und einzelhandelsnahe Dienstleistungsnutzungen** in einer bedarfsgerechten Größe von insgesamt rd. 15.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche in zentraler Lage anzuordnen.

Wichtige Bausteine für die Quartiersversorgung stellen hierbei ein zentral gelegener Vollsortimenter und ein Lebensmitteldiscounter dar. Diese sollen als sogenannte Magnetbetriebe zur Belebung des Stadtteilzentrums bzw. -platzes dienen und für möglichst viele Bewohner fußläufig erreichbar sein (500 m). Die Einzelhandelsflächen sind (städte)baulich zu integrieren und sollen symbolhaft in den Plänen dargestellt werden. Es sind bereits frühzeitig Lösungen für die Parkierung und die Anlieferung darzustellen.

Des Weiteren werden zusätzlich rd. 16.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für **weiteren Büro- und Dienstleistungsflächen** aus den Bereichen Medizin (Ärzte), Wirtschaft, Recht, Immobilien (z.B. Anwaltskanzleien), Gastronomie (z.B. Restaurants) und Freizeiteinrichtungen (z.B. Fitness) benötigt.

Die stadtteilgerechte Geschossfläche für Einzelhandel, einzelhandelsnahe Dienstleistungen und weitere Büro-Dienstleistungen beträgt somit insgesamt rd. 31.000 m<sup>2</sup>.

Des Weiteren ist zusätzliches Gewerbe denkbar, solange es sich dabei um kleinteilige, gering lärmemittierende Gewerbebetriebe für die Wirtschaftszweige Verarbeitendes Gewerbe oder Handwerk handelt („**urban factories**“ wie Kaffeerösterei, Chocolaterie, Fahrradwerkstatt(-designer), Galerie/ Atelier, Textildesigner, Schuhwerkstatt, Handwerker, Motorradhersteller/-werkstatt etc.). Als maximale Größe für gewerbliche Einrichtungen sind rund zwei ha in Form eines Mischgebietes anzusetzen.

Alle o.g. Angebote (Handel, Dienstleistungen, Gewerbe) sollen vorzugsweise in die Erdgeschosszone des Wohnungsbaus integriert werden. Die zu planende Lage der MI-Flächen ist im Hinblick auf die Kundenverkehre Kfz/Rad/Fuß und ÖPNV im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen.

## Sonstige Einrichtungen

Neben den Schulen, Sportanlagen und KiTas soll die soziale Infrastruktur um folgende Einrichtungen ergänzt werden:

- Angebote für offene Kinder- und Jugendarbeit: Es wird davon ausgegangen, dass im neuen Stadtteil ein Bedarf von insgesamt 4 Einrichtungen mit je 300 m<sup>2</sup>

Geschossfläche für insgesamt rund 300 bis 350 Jugendliche vorhanden ist. Diese Einrichtungen sollen in den Kellerräumen der Kitas oder auch in Kombination auf dem Schulcampus untergebracht werden, so dass kein zusätzlicher Grundstücksflächenbedarf erzeugt wird.

- Pflegeheim: Mit etwa 75 Plätzen soll das Pflegeheim eine Grundstücksfläche von 5.000 m<sup>2</sup> aufweisen. Pflegeheime sind Anlagen für soziale Zwecke und werden als Teil des Nettowohnbaulands angesehen. Zur Versorgung von hilfebedürftigen Älteren in ihrer eigenen Wohnung sind in räumlicher Nähe zum Pflegeheim zusätzliche Raumkapazitäten für ambulante Dienstleister (z.B. Einsatzzentrale eines Pflegedienstes) sowie für teilstationäre Hilfen (z.B. Tagespflege) fachlich angezeigt.
- Familienzentrum mit ca. 200 m<sup>2</sup> Geschossfläche, das in die solitären Kitas oder im räumlichen Zusammenhang mit den im Geschosswohnungsbau liegenden Kitas integriert werden kann.
- pPsychologische Beratungsstelle mit ca. 300 m<sup>2</sup> Geschossfläche in zentraler Lage, integriert im Geschosswohnungsbau.

Auch ist ein **Stadtteiltreff** mit 2.100 m<sup>2</sup> Geschossfläche mit Räumen für die Quartiersarbeit, davon rd. 500 m<sup>2</sup> Geschossfläche an kirchlichen Versammlungsräumen für die soziale Gemeindegemeinschaft (interreligiöses Zentrum) vorgesehen. Darüber hinaus sind weitere Gebäude in kirchlicher Trägerschaft denkbar. Der Stadtteiltreff hat eine herausragende Bedeutung für das Stadtteilleben und die Stadtteilarbeit, soll aber nicht als solitäres Gebäude entstehen, sondern in die Bebauung am zentralen Stadtteilplatz integriert werden. Es bietet sich an, die zentralen Nutzungen des Stadtteiltreffs im Erdgeschossbereich und ggf. auch in Teilen der Obergeschosse zu realisieren.

So kann ein „hybrider Stadtbaustein“ mit einer hohen Nutzungsintensität entstehen. Die Dachflächen der in den Hof hineinragenden Bauteile des Stadtteiltreffs können den Bewohnern der Obergeschosse z.B. in Form von Dachgärten zur Verfügung gestellt werden. Für den Stadtteiltreff sollen ausreichend Anlieferungs- und Parkierungsflächen (Kurzzeitparker, Behindertenstellplätze) auf eigenen zugehörigen Flächen eingeplant werden.

Sämtliche sonstigen Einrichtungen sind nicht detailliert in den Entwürfen darzustellen, sollen aber in dem städtebaulichen Konzept berücksichtigt werden und symbolhaft in den Plänen vermerkt werden.

### 3.5 Freiraum

Die Grün- und Freiflächen sollen einen wesentlichen Beitrag für die Lebensqualität im neuen Stadtteil darstellen. Bei der angestrebten hohen baulichen Dichte kommt einer funktionierenden Freiraumversorgung eine wesentliche Bedeutung zu. Bei den vielfältigen Anforderungen bzw. Bedürfnissen (Mensch, Arten- und Biotopschutz, Energie, Klima) und den damit verbundenen Flächenbedarfen, gilt es hierzu im Freiraum Lösungen / Gestaltungsphilosophien zu finden, die bei aller Funktionalität gleichfalls von hoher Qualität sind.

Neben der bedeutsamen stadtökologischen Wirkung sollen sie vor allem der Erholung dienen und zur Identifikation beitragen.

Für die Freiraumplanung des neuen Stadtteils sollen folgende **Prinzipien** gelten:

1. Siedlungs- und Freiraumstrukturen sollten zusammen gedacht werden.
2. Die Lage am westlichen Siedlungsrand Freiburgs erfordert eine Auseinandersetzung mit dem gesamtstädtischen Freiraumsystem und dem direkten Umfeld, wie z.B. dem Dietenbachpark und dem Bereich nördlich der B 31a.
3. Das vorhandene Landschaftspotenzial, wie z.B. der Bereich des Gewässers Dietenbach, soll mit seinen Strukturen ein charakteristisches Merkmal des neuen Stadtteils darstellen.
4. Lage, Gestaltungs- und Nutzwert der Freiflächen sind für die Qualität der Freiraumversorgung von besonderer Bedeutung. Quantität und Qualität sollten bei der Planung gleichermaßen berücksichtigt werden.
5. Das Freiraumangebot sollte Freizeitmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzungen (z.B. Spiel und Sport, Gärtnern) und Nutzergruppen (z.B. Kinder und Jugendliche, Familien, Seniorinnen und Senioren) bieten und dabei aktuelle Anforderungen und Trends bei Freiraumnutzungen aufgreifen. Intensiv gestaltete Flächen sollten durch „wilde“, nicht reglementierte, informelle Flächen an dafür geeigneten Stellen ergänzt werden. Auch in Hinblick auf einen heute noch nicht absehbaren Wandel von Ansprüchen und Nutzungen sind die Freiräume für flexible Aneignungsmöglichkeiten auszubilden.
6. Das Freiraumangebot soll darüber hinaus innovative Antworten auf ökologische Herausforderungen wie z.B. Klimaanpassung sowie Biotop-, Artenschutz und Biotopverbund geben (siehe auch Kap. 3.7 Umwelt – Abschnitte „Klima“ sowie „Natur- und Artenschutz“). Dabei sind auch die Potenziale im Gebiet für Ausgleich und Ersatz zu untersuchen.

Das Freiraumsystem sollte – wo möglich – multicodiert ausgerichtet sein und explizit vor allem folgende z.T. konkurrierende **Anforderungen** an die Flächen behandeln und innovative Lösungen finden:

- Konzeption und Gestaltung von Straßen und Verkehrsflächen auch für eine Freiraumnutzung;
- Anordnung und Gestaltung von Grün- und Freiflächen zur Klimaanpassung bei / trotz hoher baulicher Dichte;
- Gewährleistung multifunktionaler Nutzungen in der Flutmulde des Dietenbaches;
- Integration von Anlagen zur Energieerzeugung und -speicherung in das Freiraumsystem ohne Verlust von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten; Abwägung bei der Nutzung von Dächern und Fassaden zwischen energetischen Belangen und Freiraumnutzungen;
- Berücksichtigung und konzeptionelle sowie gestalterische Einbindung von baulichen Anlagen zum Lärmschutz in das Grün- und Freiraumsystem;

Eine gute Freiraumversorgung mit vielfältig nutzbaren Freiflächen trägt wesentlich zur Wohnortzufriedenheit und zum Erscheinungsbild des neuen Stadtteils bei. Dementsprechend wird ein **abgestuftes und differenziertes Freiraumkonzept** erwartet, das einen Bogen vom privaten, wohnungsbezogenen Freiraum über die Nachbarschafts- und Quartiersebene bis hin zur Stadtteilebene sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums mittels Durchgrünung spannt.

Die Abstufung der Freiflächen mit privatem, gemeinschaftlichem und öffentlichem Charakter ist wichtig für die Nutzbarkeit der Freiräume. Ohne Zuweisung und klare Ablesbarkeit ergeben sich Unsicherheiten bezogen auf die Nutzungsrechte und es entstehen Flächen im Sinne von Abstandsgrün.

Grundsätzlich ist ein System unterschiedlicher, sich ergänzender Freiflächen auszubilden, die über attraktive Wege und Grünverbindungen sinnvoll untereinander vernetzt sind. In dem Spannungsfeld vielfältiger und ausdifferenzierter Nutzungsansprüche gilt es darüber hinaus, multifunktionale Freiräume zu schaffen, die neue Qualitäten für den gesamten Stadtteil Dietenbach bieten.

#### Umfeldstrukturen

Es wird eine gute Eingliederung und Anbindung des Stadtraums an den Landschaftsraum angestrebt.

Die an den neuen Stadtteil Dietenbach angrenzenden Landschaftsräume bieten ein breites, qualitativ hochwertiges Potenzial für freiraumbezogene Aktivitäten. Die Freiräume werden nach drei Kategorien mit unterschiedlichen Potenzialen differenziert:



Abb. 47 - Freiraumstrukturen im Umfeld

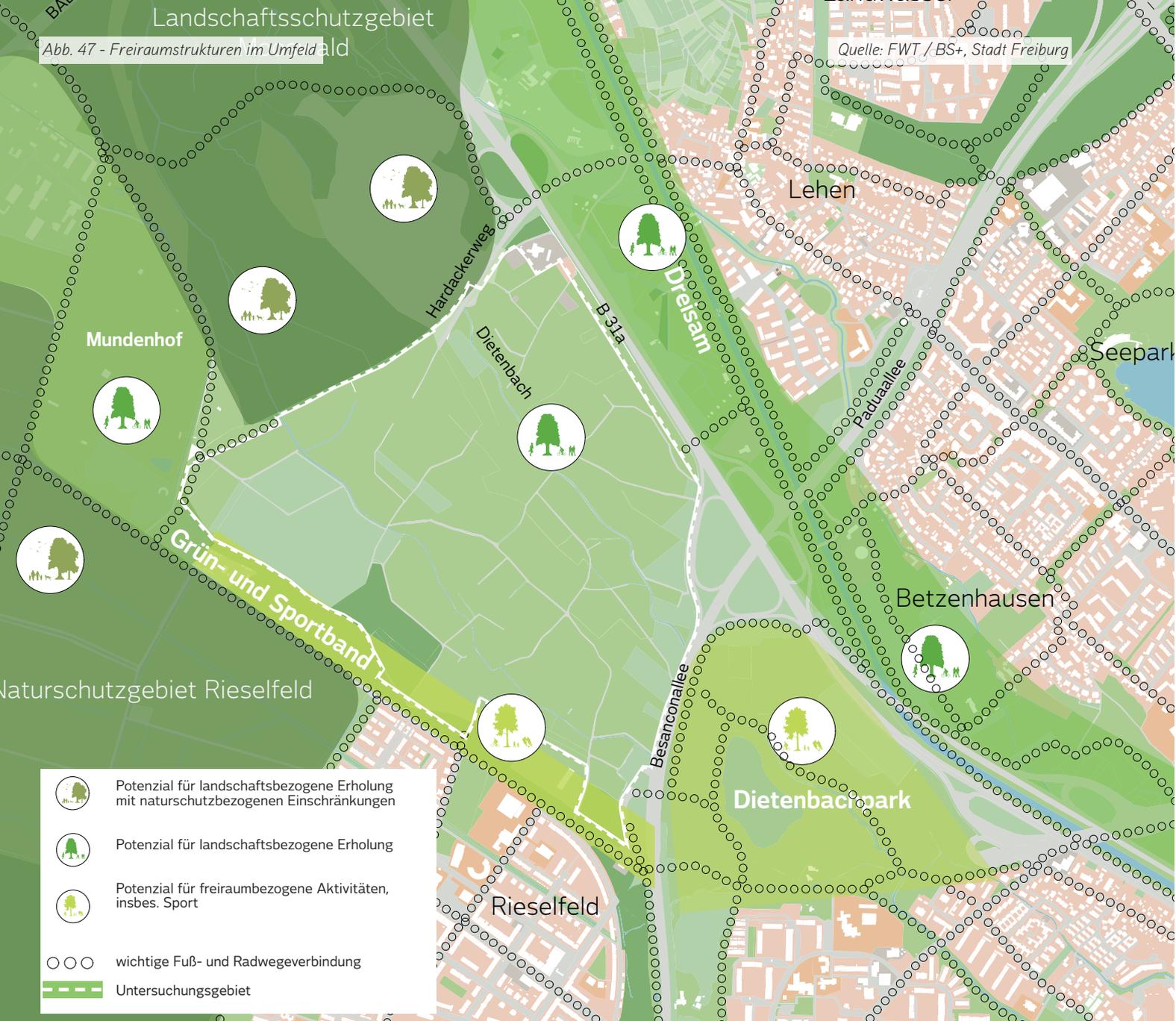


Abb. 48 - Gewinn Hardacker (Bestandteil LSG)

Quelle: Stadt Freiburg



Abb. 49 - Straße zum Tiergehege (rechts im Bild Mooswald)

Quelle: Stadt Freiburg



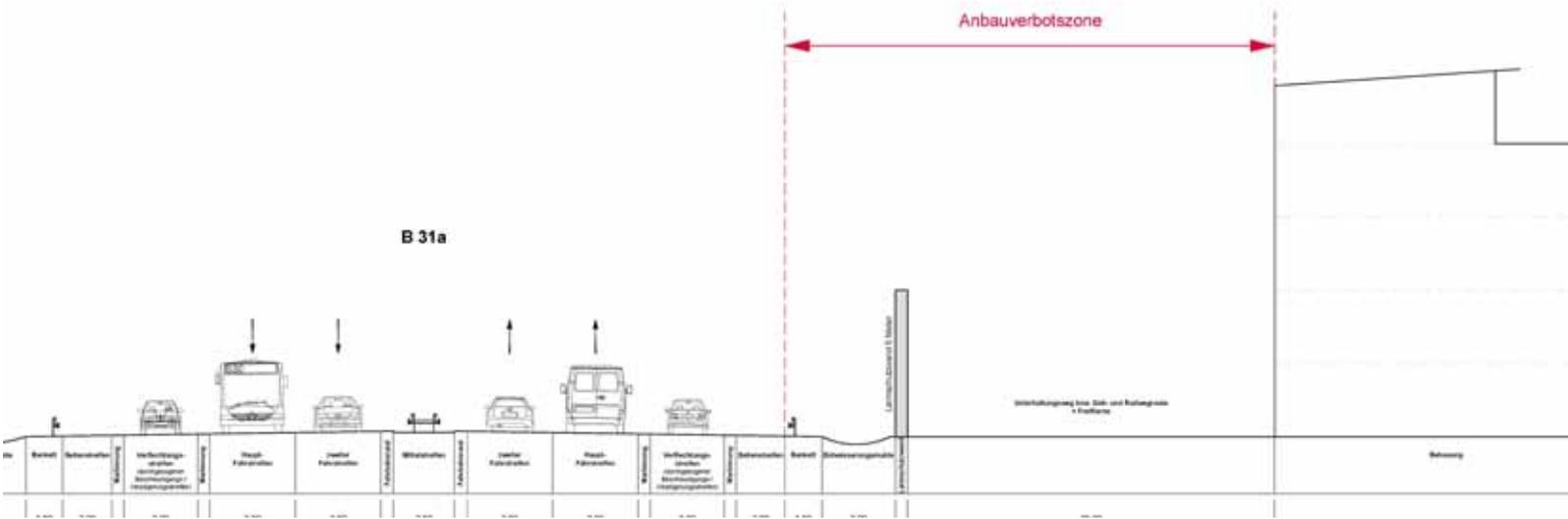


Abb. 51 - Systemschnitt zur Besançonallee

**Besançonallee**  
Blick Fahrtrichtung Rieselfeld

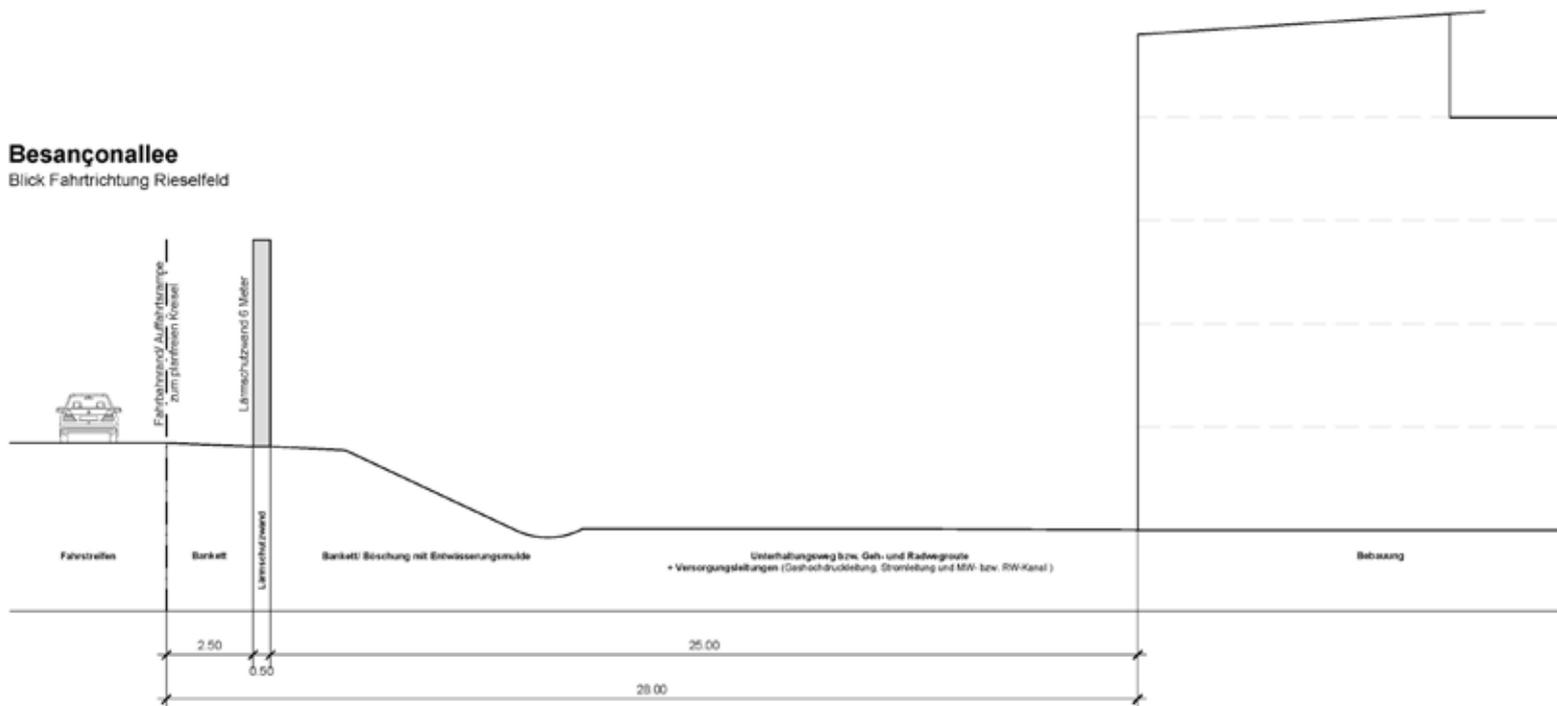


Abb. 52 - Gewässer Dietenbach

Quelle: Stadt Freiburg

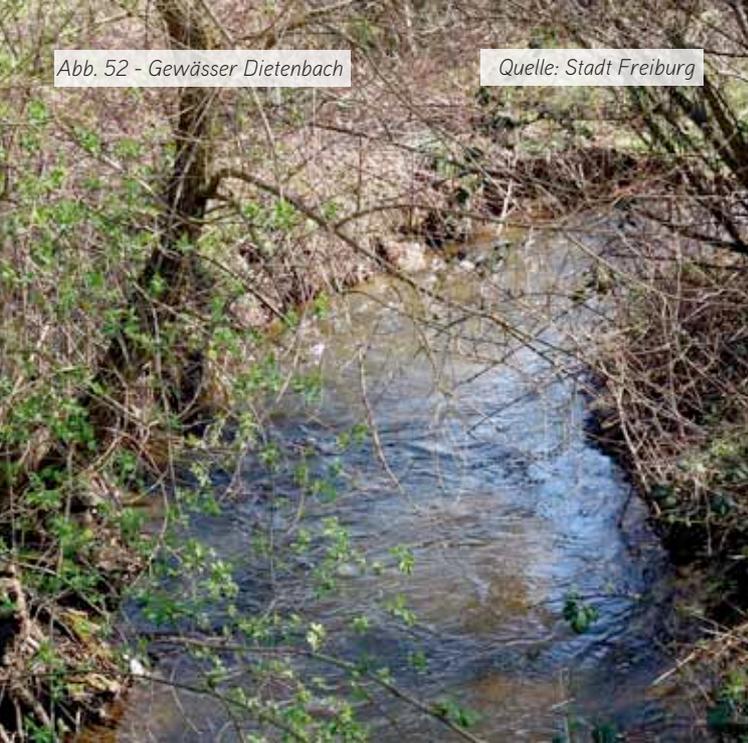


Abb. 53 - Gewässer Dietenbach mit begleitenden Gehölzstrukturen

Quelle: Stadt Freiburg

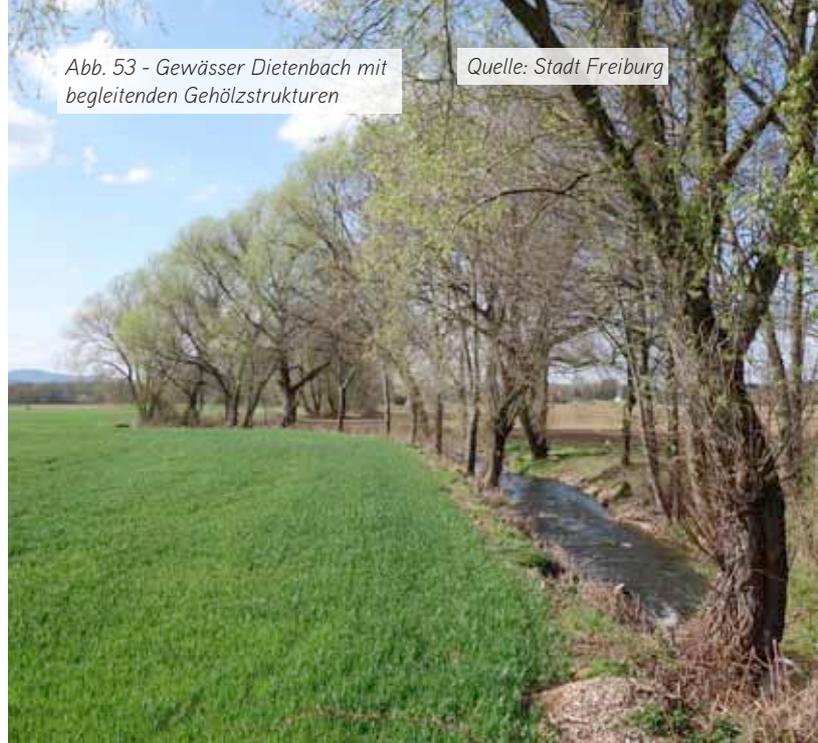
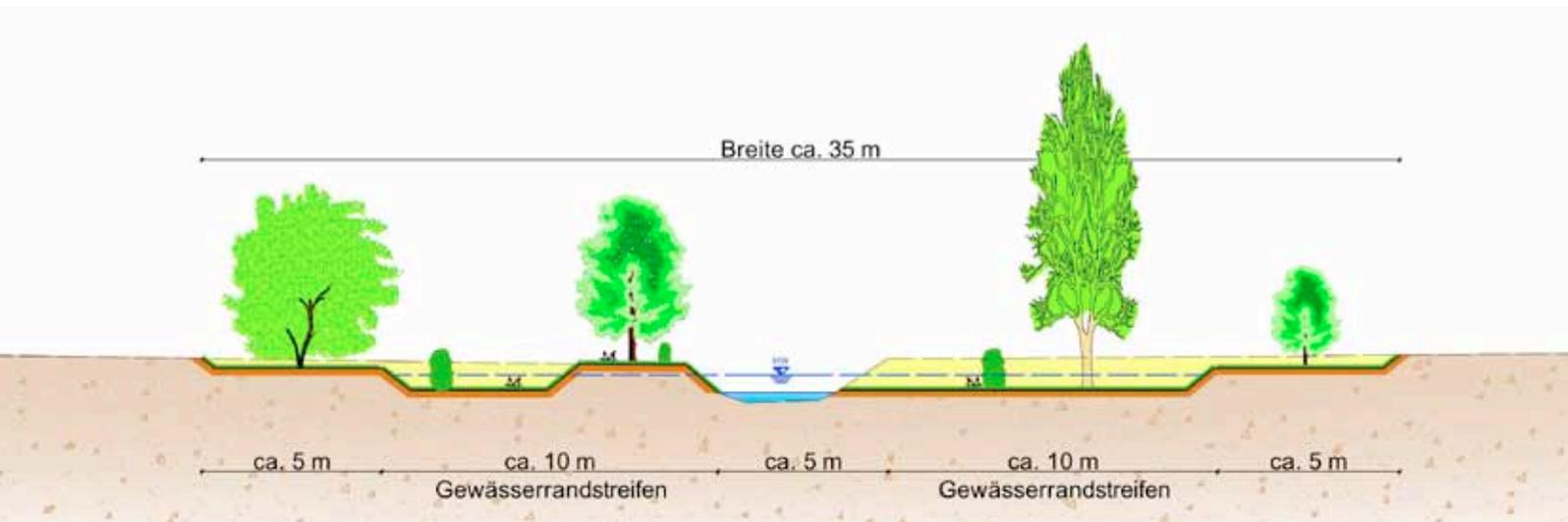


Abb. 54 - Beispielhafter Systemschnitt mit einer Gewässerausbaubreite von 35 m und Flutmulde auf beiden Seiten

Quelle: Wald + Corbe



### 1. Potenzial für landschaftsbezogene Erholung mit naturschutzbezogenen Einschränkungen im Umfeld

Die unmittelbar an den neuen Stadtteil Dietenbach angrenzenden Landschaftsräume **Freiburger Rieselfeld** (Naturschutzgebiet, FFH-, und Vogelschutzgebiet) und **Mooswald** (Landschafts- und Vogelschutzgebiet) sowie die Offenlandfläche im **Gewann Hardacker** (Landschaftsschutzgebiet, Acker- und Grünlandflächen nordwestlich der Straße „Zum Tiergehege“ mit einem großen Potenzial zur Lösung artenschutzrechtlicher Konflikte durch den neuen Stadtteil) unterliegen aufgrund ihrer ökologischen Bedeutung besonderem Schutz.

Die Erholungsfunktion muss die Schutzziele der jeweiligen Schutzgebiete berücksichtigen und soll extensiven Charakter aufweisen (Spazieren, Joggen, Radfahren, etc.). Zusätzliche Wegeverbindungen sowie hochfrequentierte Freiraumnutzungen in ökologisch sensibelste Bereiche sollen vermieden werden, um weitere Beeinträchtigungen zu vermeiden. Insbesondere im Naturschutzgebiet Frei-

burger Rieselfeld sollte eine weitere Intensivierung der Erholungsnutzung vermieden werden und durch den Ausbau der Angebote in anderen Landschaftsräumen gelenkt und dorthin verlagert werden.

Ein Konzept zur Minimierung / Vermeidung von Störungen in angrenzenden ökologisch sensiblen Schutzgebieten wird im Anschluss und auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse erstellt.

### 2. Potenzial für landschaftsbezogene Erholung im Gebiet und im Umfeld

Innerhalb dieser Kategorie sind drei Räume sind zu unterscheiden:

- Der Freiraumkorridor längs des **Dietenbachs** soll den Dietenbachpark mit dem Mooswald verbinden. Er dient dem Hochwasserschutz, dem Stadtklima, als naturbelassener Rückzugsort für Menschen und freilebende Tierarten und der wohnortnahen Erholung.

- Die **Dreisamaue** ist eine Freiraumachse mit übergeordneter Bedeutung, insbesondere für den Radverkehr (Radvorrangroute FR 1) und für Jogger. Sie bietet zukünftig ein großes Aufwertungspotenzial für Freizeitnutzungen und ökologischen Ausgleich.
- Der Tier-Natur-Erlebnispark **Mundenhof** ist eine regional bedeutende Freizeiteinrichtung und beheimatet auf weitläufigen Wiesen, Weiden und Feldern Haus- und Nutztiere aus aller Welt. Aufgrund der bereits bestehenden hohen Besucherzahlen kann der Mundenhof nur einen kleineren Teil der Bedürfnisse des neuen Stadtteiles an landschaftsbezogener Erholung auffangen oder kompensieren.

### 3. Potenzial für freiraumbezogene Aktivitäten, insbesondere Sport im Umfeld

Der östlich vom neuen Stadtteil gelegene **Dietenbachpark** ist Standort für eine Vielzahl von Sportanlagen und bietet ein breites Angebot für sportliche Aktivitäten (Fußball, Tennis, Basketball, Baseball, Beachvolleyball, Inline-Skaten, Radfahren, Joggen, Skateboarden, Schwimmen, Boule, etc.). Darüber hinaus befinden sich im Park Spielplätze sowie große Wiesenflächen für informellen Sport. Aufgrund des dort bereits bestehenden hohen Nutzungsdruckes kann der Dietenbachpark zwar als benachbarte Erholungs- und Freizeiteinrichtung gesehen werden, kann im derzeit noch unvollständigen Ausbauzustand jedoch nicht (alleine) die Bedürfnisse des neuen Stadtteiles auffangen oder kompensieren.

Einen weiteren räumlichen Schwerpunkt bildet die **Sportanlage Hirschmatten** als Schnittstelle zwischen dem Stadtteil Rieselfeld und dem neuen Stadtteil Dietenbach nördlich der Mundenhofer Straße.

Die bestehenden benachbarten Freizeit- und Erholungsräume (Dietenbachpark, Dreisam, Mundenhof, Mooswald) sind in ihren Qualitäten und Funktionen zu berücksichtigen. Die Anschlusswegpunkte an die freiräumlichen Umfeldnutzungen (insbes. Dietenbachpark, Dreisam, Mundenhof) sind im Kap. 3.2 dargestellt.

#### Blickbeziehungen

Die bestehenden Blickbeziehungen vom Wettbewerbsgebiet (vgl. Kap. 2.2), u.a. in Richtung **Schwarzwald im Osten sowie Kaiserstuhl und Vogesen im Westen** sollten in den Entwürfen genutzt bzw. erhalten werden. Eine neue Sichtbeziehung zwischen den Stadtteilen Dietenbach und Rieselfeld kann im Rahmen der Anlage der erforderlichen Wegebeziehungen zwischen beiden Stadtteilen geschaffen werden.

## Gebietsstrukturen

### Bestehende Strukturen

Vor dem Hintergrund der nur in einem geringen Umfang vorhandenen Grünsubstanz auf der Fläche sollte dem **Erhalt von Bäumen und Sträuchern** an den Uferbereichen des Dietenbachs, der weiteren Gehölzstrukturen z.B. im Bereich des ehemaligen Verlaufs des Käserbachs sowie sonstiger Biotope ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Der noch bestehende **Wald** innerhalb des Wettbewerbsgebietes soll zugunsten der Schaffung von Flächen für Bebauung und Gemeinbedarf umgewandelt werden. Denkbar ist jedoch, einzelne Strukturen (z.B. Bauminseln, Baumreihen) in die Freiraumplanung einzubeziehen.

### Sport- und Freiraumband

Am südlichen Rand bietet sich die **Ausbildung eines Sport- und Freiraumbandes** an, das zugleich den Übergang zum bestehenden Stadtteil Rieselfeld darstellen kann.

Außerhalb des Wettbewerbsgebietes besteht entlang der Mundenhofer Straße zwischen Rieselfeld und Dietenbach ein schmaler, 30 m breiter Baumbestand und zwischen dem neuen Stadtteil und dem Naturschutzgebiet ein rund 100 m breiter Waldstreifen, der hier einen wichtigen Puffer darstellt. Darüber hinaus grenzt an das Wettbewerbsgebiet die Sportanlage Hirschmatten für die Versorgung des Stadtteils Rieselfeld. Aus Sicht der Ausloberin erscheint es sinnvoll, diese unmittelbar angrenzenden Freiraumstrukturen zu ergänzen und weiter zu entwickeln, auch da ein räumlicher Zusammenhang zur bestehenden Sportanlage Hirschmatten hergestellt werden soll (vgl. Kap. 3.4, Sportanlagen).

### Randzonen zu Straßen

Entlang der B 31a ergibt sich unter Berücksichtigung der Anbauverbotszone nach FStrG ein Randstreifen von 20 m zum Fahrbahnrand (bis zur Lärmschutzwand von 15 m). Dieser Bereich des Wettbewerbsgebietes steht für die Bebauung nicht zur Verfügung.

An der Besançonallee beträgt der Abstand von den Zu- und Ausfahrtsrampen entlang der Besançonallee bis zur ersten möglichen Bebauung aufgrund von Böschungen, Unterhaltungs-/ bzw. möglicher Geh- und Radwegrouten und nicht überbaubarer unterirdischer Leitungstrassen 28 m (bis zur Lärmschutzwand 25 m).

Ein 5,0 m breiter Korridor neben der Lärmschutzwand, der für Unterhaltungszwecke (Unterhaltungsweg) genutzt, aber auch in das öffentliche Rad- und Fußwegkonzept eingebunden werden kann, ist jeweils in der Randzone zu integrieren.



## Das Gewässer Dietenbach

Zentrales räumliches und identitätsstiftendes Element des Wettbewerbsgebiets ist der Freiraumkorridor des Dietenbachs. Dieser verbindet den Dietenbachpark im Osten mit der freien Landschaft im Bereich Frohnholz und Mundenhof. Der Dietenbach besitzt ein hohes Potenzial für die wohnortnahe Erholung und weist zukünftig in der dichten baulichen Struktur des neuen Stadtteils eine wichtige Funktion für die Durchlüftung sowie eine ökologische Bedeutung für den Biotopverbund auf.

Der Dietenbach muss aus Gründen des Hochwasserschutzes zwischen Besançonallee und der Straße „Zum Tiergehege“ ausgebaut werden und ist von Bebauung freizuhalten. Der Ausbau des Dietenbachs soll nach ökologischen und landschaftsverträglichen Kriterien erfolgen. Dabei sollen das vorhandene **Mittelwasserbett** und der uferbegleitende **Gehölzsaum weitestgehend erhalten** bleiben (vgl. **Vorgabe V01, s. Kap. 3.2.**). Für die in den Entwürfen zu berücksichtigende Flutmulde des Dietenbachs ist eine sinnvolle Freizeitnutzung anzustreben, ohne dabei die Funktionalität der Flutmulde einzuschränken.

### Mindestbreite und nachzuweisender Flächenumfang für den Ausbau

Für den Hochwasserschutz wird - auf einer Uferseite oder verteilt auf beide Uferseiten - das Vorland um eine Gesamtbreite von 15 m um etwa 0,6 m abgetragen oder alternativ dazu an den Rändern des Überflutungsbereiches aufgeschüttet. Somit entsteht eine **Flutmulde** (Überflutungsbereich), die im Hochwasserfall beansprucht wird. Ihr Charakter soll naturnah sein. Mit dem vorgeschlagenen Vorland ist im Mittel einmal jährlich ein Einstau der Flutmulde (Hochwasserabfluss in der Flutmulde) zu erwarten.

Unter Berücksichtigung eines Mittelwasserbetts von ca. 5 m Breite, uferbegleitender Gehölzstreifen (z.B. vorhandenes Biotop), eines beidseitig erforderlichen Gewässerrandstreifen von 10 m sowie der Flutmulde soll die notwendige Mindestbreite des zukünftigen **Gewässerkorridors** im Durchschnitt bei insgesamt 35 m liegen, um mögliche Hochwassersituationen zu vermeiden. Im Abschnitt zwischen Besançonallee und „Zum Tiergehege“ beträgt der notwendige Flächenumfang des zukünftigen Gewässerkorridors somit mindestens 38.500 m<sup>2</sup> (Breite x Länge). Diese Fläche ist als Mindestgröße nachzuweisen und eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (vgl. **Vorgabe V06**).

#### V06 Gewässer Dietenbach (Mindestausbaubreite)

- Breite / Fläche Gewässerausbau: inkl. Gewässerbett, Biotope, Gewässerrandstreifen und Flutmulde im Durchschnitt bei 35 m. Der notwendige Flächenumfang im Abschnitt zwischen „Besançonallee“ und Straße „Zum Tiergehege“: mindestens 38.500 m<sup>2</sup>

## Möglichkeiten des Gewässerausbaus

Das 5 m breite Gewässerbett und die beidseitig des Gewässerbetts anschließenden Gewässerrandstreifen von jeweils 10 m sind im Wettbewerbsplan fixiert. Gewässerrandstreifen sind von baulichen Anlagen (ausgenommen Querungsbauwerken) frei zu halten (vgl. Kap. 3.2).

Die Lage der Flutmulde ist einseitig oder in Kombination auf beiden Uferseiten möglich und ist Gegenstand des Wettbewerbsentwurfs. Der Gewässerausbau kann auch auf der Rückseite des bestehenden Bewuchses erfolgen. Zwischen dem Bewuchs sind in regelmäßigen Abständen Querverbindungen zwischen Mittelwasserbett und Flutmulde erforderlich. Diese Verbindungen sind im Abstand von ca. 50 – 100 m vorzusehen. Die Mindestbreite der Querverbindungen beträgt ca. 5 m.

Der Systemschnitt (s. Abb 54) stellt nur eine mögliche Ausprägung für den Gewässerausbau und zur Lage des Vorlandabtrags dar.

Eine größere Breite bzw. Einschnürungen der Vorlandabtragung (Mindestbreite Überflutungsbereich 15 m) bzw. Verbreiterung des Gehölzstreifens zwischen dem Mittelwasserbett und der Vorlandabgrabung (Breite: ca. 5 m) ist zulässig. Somit kann die Ausbaubreite im Verlauf des Dietenbachs **variieren**, solange die benötigte Gesamtfläche des ausgebauten Gewässers inkl. Gewässerbett, Biotope, Gewässerrandstreifen und Flutmulde ( $\geq 38.500$  m<sup>2</sup> Gesamtfläche eines im Durchschnitt 35 m breiten Korridors) nachgewiesen wird.

Bei Querungsbauwerken (Spannweite 8 m) mit einer Unterbrechung der Flutmulde sind lokale Einschnürungen denkbar, die eine Länge von 15 m nicht überschreiten dürfen.

### Nutzungsmöglichkeiten

In der Flutmulde dürfen keine baulichen und sonstigen Anlagen (soweit nicht wasserwirtschaftlich erforderlich) errichtet und geplant werden. Die möglichen Freiraumnutzungen innerhalb der Flutmulde, die Teil des Gewässerrandstreifens sein können, sind allerdings vielfältig und umfassen beispielsweise Spielwiesen, Liegewiesen oder unversiegelte Zugangsstellen zum Gewässer. Auf bauliche Anlagen wie Spielgeräte im Bereich des Gewässerrandstreifens sowie der Flutmulde ist jedoch zu verzichten. Eine Bepflanzung mit standortgerechten Einzelbäumen / Gehölzen ist möglich.

Ein wasserwirtschaftlich erforderlicher Unterhaltungsweg zur gewässernahen Durchfahrung der Flächen sowie Verknüpfungen mit dem Geh- und Radwegenetz sind zu integrieren.

Zu beachten sind die **Maße und Anzahl der Brücken**. Zusätzlich zu der bereits bestehenden Brücke (bzw. zu ersetzenden Brücke) an der Straße „Zum Tiergehege“ können bis zu zwei Kfz-Brücken (Breite: 12,5 m) und bis zu drei Geh- und Radwegbrücken (Breite: 5,0 m), die den Dietenbach überqueren, vorgesehen werden. Die jeweils erforderliche Spannweite der Brücken beträgt 8 m als Orientierungswert. Die Anzahl der Brücken ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V07, sowie Kap. 3.6 Verkehr**).

#### **V07 Anzahl neuer Brücken über Gewässer Dietenbach**

- Maximal 2 neue Kfz-Brücken und max. 3 neue Geh- und Radwegbrücken über das Gewässer Dietenbach (s.u.)

### **Öffentliche und private Grünflächen**

Das Freiraumkonzept hat auf die **unterschiedlichen Versorgungsebenen** (Stadtteil-, Wohngebiets-, Quartiersebene) einzugehen. Entsprechend ist der neue Stadtteil mit öffentlichen Freiflächen unterschiedlicher Größe und Einzugsbereiche auszustatten.

Eine intensive **Durchgrünung** mit öffentlichen, gemeinschaftlich nutzbaren und privaten Grünflächen, abgestimmt auf den jeweiligen Wohnstrukturtyp (Geschosswohnungsbau, Stadthäuser/ Punkthäuser bzw. „Stadtvillen“ mit höherer bzw. mit mittlerer Dichte) ist anzustreben. Alle drei unterschiedlichen Grünflächenkategorien sind wichtig und tragen zu einer guten Freiraumversorgung und einem ausgewogenen Verhältnis von privater und öffentlicher Sphäre bei.

Öffentliche und private Flächen müssen klar definiert sein im Hinblick auf die späteren Zuständigkeiten zur Übernahme der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten.

Die Freiflächenstruktur ist auf die einzelnen **Nutzungsbereiche** (Wohnen, Arbeiten, Zentralbereich und untereinander) abzustimmen. Die einzelnen Nutzungsbereiche sind so auszustatten, dass eine wohnungs- (und arbeitsplatz-) nahe Grünversorgung gewährleistet ist.

Grundsätzlich soll eine gute fußläufige **Erreichbarkeit** der unterschiedlichen Freiräume gegeben sein und eine Eignung für **unterschiedliche Nutzungen** (so u.a. auch Möglichkeiten des Gärtnerns, informelle Sportangebote etc.) und Nutzergruppen (Kinder, Jugendliche, Familien, Singles, Senior/innen) ermöglicht werden. Die Grünflächen sollen durch sinnvolle Wegeverbindungen miteinander vernetzt sein und sich funktional und strukturell in ein städtebaulich und landschaftlich übergreifendes Konzept einordnen.

Intensiv begrünte Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Baumquartiere, Sitzmöglichkeiten etc.), Fassadenbegrünungen an den Gebäuden sowie Dachbegrünungen sind vorzusehen.

#### **Richtwert für öffentliche Grünflächen**

Als Richtwert für die intensiv nutzbare öffentliche Grünflächen ist eine Fläche von **11 m<sup>2</sup> pro Einwohner** anzusetzen. Bei knapp 14.000 Einwohnern entspricht dies einer Fläche von gut 150.000 m<sup>2</sup>:

Hierzu zählen neben stadtteilbezogenen öffentlichen Grünflächen (Stadtteilpark, öffentlicher Spielplatz, Bolzplatz etc.) auch die Flutmulde des Dietenbachs, die zwar Einschränkungen unterliegt (z.B. keine bauliche Anlagen), aber einen bedeutenden Freiraumkorridor im Gebiet darstellt, ein hohes Aneignungspotenzial für Freiraumaktivitäten besitzt und auch Teil eines großzügigen Stadtteilparks sein kann. Nicht im Richtwert für intensiv nutzbare öffentliche Grünflächen enthalten sind Sportflächen, Verkehrsflächen, straßenbegleitende Baumquartiere innerhalb von Verkehrsanlagen, befestigte Platzflächen, Grünflächen auf Privatgrundstücken, Flächen mit hohen Nutzungsrestriktionen (Biotope, Gewässerr, Flächen für Energieversorgungs- und Speicheranlagen (sofern nur extensiv nutzbar) sowie die im Wettbewerbsplan dargestellten Freihaltebereiche entlang der B31a und Besançonallee.

Die öffentlichen Grünflächen sind generationenübergreifend, inklusiv und barrierefrei zu gestalten. Möglichkeitsräume bzw. Aneignungsräume sind vorzusehen.

#### **Einzelbausteine an öffentlichen Grünflächen im Freiraumkonzept**

Quartierparks und -plätze sind entsprechend der funktionalen und gestalterischen Notwendigkeit darzustellen. Als Mindestgröße werden aus funktionalen Gründen mind. 2.000 m<sup>2</sup> angenommen. Geeignet sind Größen zwischen 3.500 und 4.000 m<sup>2</sup>, wodurch die jeweilige Fläche ihrer Funktion entsprechend gestaltet werden kann und Nutzungsangebote wie z.B. Spielflächen integrierbar wären. Der quartiersbezogene Freiraum bildet aufgrund der Größe des neuen Stadtteiles mit seinen möglichen unterschiedlichen Quartieren ein wichtiges Identifikationselement.

Ein Stadtteilpark sollte eine deutlich darüber hinausgehende Flächengröße aufweisen und multifunktionale Nutzungen ermöglichen. Eine attraktive Gestaltung und Freizeitmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen sind ebenso ein wichtiges Merkmal wie eine gute Erreichbarkeit im Stadtteil.

Gärtnerische Nutzungen sind als private, den Gebäuden zugeordnete Flächen (z.B. Gemeinschaftsgärten = ca. 100 m<sup>2</sup> große Einzelparzellen ohne Baulichkeiten oder kleine



Abb. 55 - Äußere Erschließung Stadtbahn entlang Bollerstaudenweg

Quelle: FWT / BS+

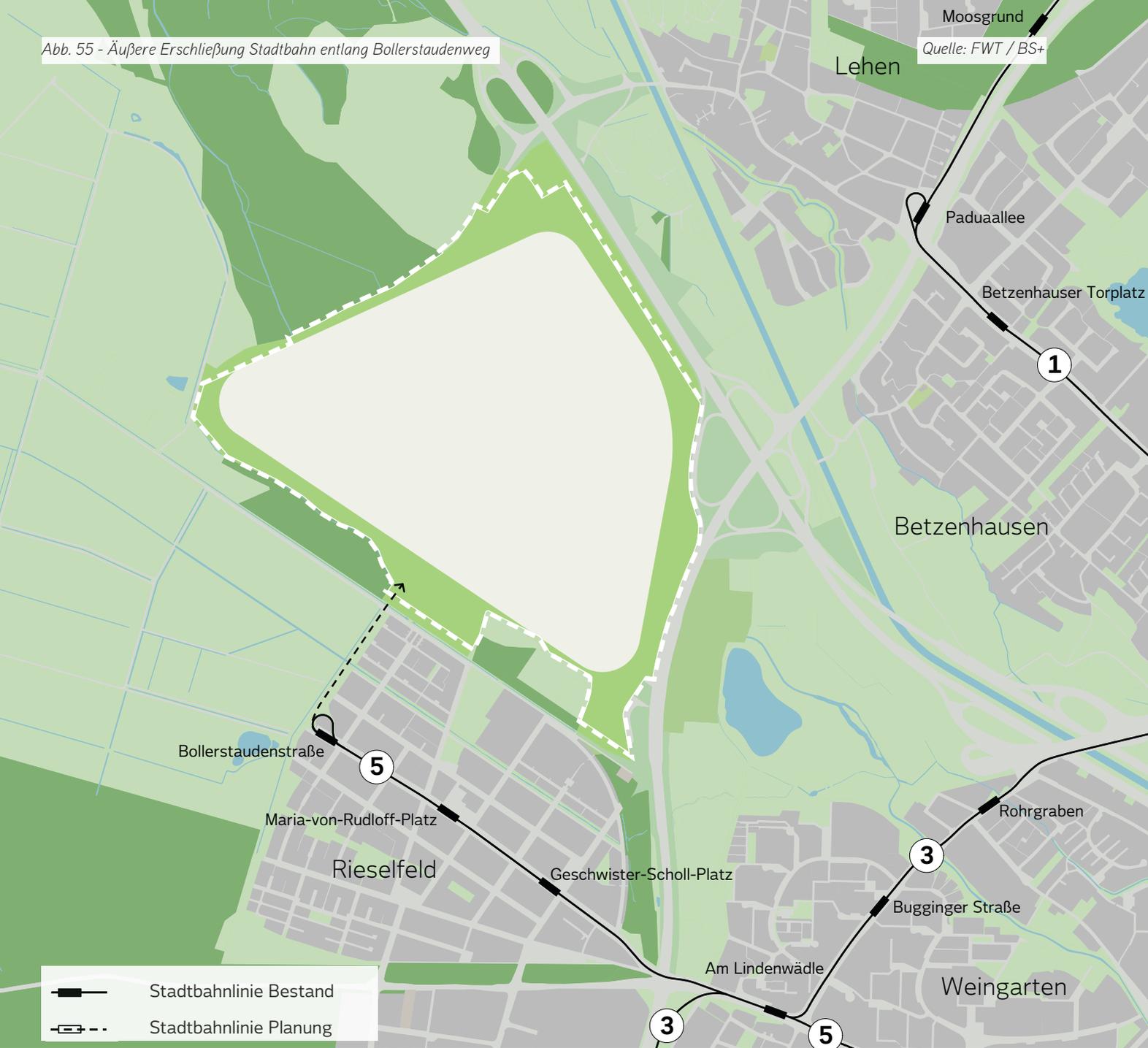


Abb. 56 - Der für die Stadtbahntrasse vorgesehene Bollerstaudenweg

Quelle: Stadt Freiburg



Abb. 57 - Straßenbahn im Stadtteil Rieselfeld (Rieselfeldallee)

Quelle: Stadt Freiburg



Mietergärten) sowie an geeigneten Stellen im öffentlichen Raum zu berücksichtigen.

Kinderspielplätze: Gemäß allgemein anerkannter Orientierungswerte für nachbarschafts- bzw. wohnraumbezogene Spielflächen sind pro Einwohner 0,75 m<sup>2</sup> Fläche für Kinderspielplätze vorzusehen, so dass bei knapp 14.000 Bewohnern von einer Gesamtversorgung an Spielplatzflächen von knapp 10.500 m<sup>2</sup> auszugehen ist. Dies entspricht etwa 7 bis 11 Spielplätzen. Die einzelnen Spielflächen mit optimierten Längen/Breiten-Verhältnissen bis max. 3:1 sind idealtypisch im Abstand von max. 400 m Fußweg zueinander anzuordnen.

Neben Kinderspielflächen sind auch Jugendangebote vorzusehen. Hierbei ist besonders auf eine geschickte Anordnung von lärmintensivem Jugendspiel zu achten.

Im Zuge des demographischen Wandels wäre es wünschenswert, die für Spielflächen vorgesehenen Flächen auch als Mehrgenerationenspielplätze nutzbar zu machen.

Neben Nutzungsangeboten auf öffentlichen Plätzen wie zum Beispiel Spielflächen soll auch Kunst im öffentlichen Raum integrierbar sein.

### **Private Freiflächen**

Jede Wohnung sollte über eine private, geschützte Freifläche in Form von Balkonen, Loggien, Dachterrassen oder eines Bewohnergartens verfügen.

Im Zusammenhang mit privat nutzbaren Freiflächen ist auch in Freiburg ein zunehmendes Interesse an Gärten bzw. Gärtnern im Wohnumfeld und an Flächen für die Nahrungsmittelproduktion festzustellen (im Sinne von urban gardening, urban farming). Hierfür sind unterschiedliche Formen von Nutzgärten denkbar – von der begrünten Dachterrasse bis zum Nachbarschaftsgarten im privaten Wohnumfeld / gemeinschaftlich genutzten Mietergärten.

Teile der privaten Grundstücksflächen sind so zu bemessen und miteinander zu kombinieren, dass hieraus in einem ausreichenden Maße Gemeinschaftsgrünflächen entwickelt werden können. Zu den unterschiedlichen Formen von Gemeinschaftsgrün auf den privaten Baugrundstücken werden Aufenthalts- und Spielflächen für Kleinkinder, Treffpunkte, Mietergärten, gemeinsame Dachgärten und gemeinsame Wohnhöfe gezählt. Diese nachbarschaftsbezogenen Freiräume prägen das unmittelbare Lebensumfeld der Bürgerinnen und Bürger und dienen dem sozialen Kontakt und Austausch.

In Zusammenhang mit den vorgeschlagenen unterschiedlichen Wohnmodellen sind die zugeordneten und nutzbaren Freiflächen beispielhaft aufzuzeigen.

## **3.6. Verkehr**

Im neuen Stadtteil beinhaltet das Thema Verkehr ein facettenreiches Zusammenspiel von Mobilität auf Basis des Freiburger Grundkonzeptes Stadt der kurzen Wege – sowohl innerhalb des Quartiers als auch mit optimierten Anbindungen an die Innenstadt und an das Umland. Hierbei spielen die grundsätzlichen Verfügbarkeiten von Angeboten des ÖPNVs, der Fuß- und Radinfrastruktur oder der unterschiedlichsten motorisierten individuellen Fahrzeuge und deren Unterbringung eine zentrale Rolle – insbesondere mit Blick auf das Gesamtkonzept einer zukunftsfähigen, flexiblen und wirtschaftlichen Mobilität.

### **Mobilitätskonzept**

Allen verkehrlichen Fragestellungen übergeordnet ist das Mobilitätskonzept für den neuen Stadtteil Dietenbach, das im Wettbewerb weiter zu entwickeln ist.

Mit dem neuen Stadtteil Dietenbach wird das wohnpolitische Leitbild verfolgt, bezahlbaren und attraktiven Wohnraum zu schaffen. Hierzu gehören unter anderem die Senkung der Wohnkosten, was z. B. durch Verringerung des Pkw-Besitzgrades und somit einer Reduzierung des Stellplatzbedarfes erreicht werden kann. Hohe Wohnqualitäten können mittels verkehrsberuhigter und stellplatzfreier Wohnbereiche erreicht werden. Die notwendigen Stellplätze sollten im Bereich der übergeordneten Sammelstraßen angebunden werden und beispielweise in bautechnisch flexiblen Quartiershochgaragen oder in gemeinschaftlichen Tiefgaragen von aneinander angrenzenden Baugrundstücken ohne Unterquerung der öffentlichen Flächen untergebracht werden. Daneben gibt es verkehrs- und sozialpolitische Leitbilder (u.a. inklusiver Stadtteil) sowie umweltpolitische Leitbilder, die sich aus den Klimaschutzaspekten, Fragen der Stadtqualität und nicht zuletzt aus der Bedienung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse zusammensetzen. Die aufgezählten Punkte sollen sich im Mobilitätskonzept Dietenbach wiederfinden.

Die Lage des neuen Stadtteils zur Innenstadt bzw. zum Umland erfordert insbesondere ein solides Mobilitätskonzept.

Das im Wettbewerb zu entwickelnde Konzept hin zu einer stellplatzreduzierten Wohnumgebung, zu einem hierarchisierten Straßennetz, zu ausreichend Car-Sharing-Standorten, einer zentral gelegenen und gut erreichbaren Stadtbahn sowie zu einer besonders guten Fahrradinfrastruktur und für kurze Fußwegverbindungen wird neben den übergeordneten Verknüpfungen auch hohe Aufenthaltsqualitäten im Quartier gewährleisten. Dies soll dazu beitragen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des neuen Stadtteils weniger auf das eigene Auto angewiesen sein werden.



Die genaue Umsetzung dieser Elemente ist im Wettbewerb gemeinsam mit den übrigen Erschließungsfragen zu konkretisieren.

## Stadtbahn und Bus

### Stadtbahn

Vorgabe für die städtebauliche Planung ist die **Verlängerung der Linie 5** über die Endhaltestelle „Bollerstaudenstraße“ und eine damit einhergehende Trassenführung entlang des Bollerstaudenwegs. Der Kreuzungsbereich mit der Mundenhofer Straße soll planerisch ebenerdig und als gesicherter Bahnübergang ausgebildet werden.

Der Stadtbahnanschlusspunkt ist dem Lageplan zu entnehmen. Von hier erfolgt die Stadtbahnerschließung des gesamten Gebietes. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V01, s. Kap. 3.2.**).

Insgesamt sind genau **drei Stadtbahnhaltestellen** im Wettbewerbsgebiet vorzusehen. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V08**). Diese sollen eine möglichst gute fußläufige Abdeckung des gesamten Stadtteils ermöglichen (bei einem 500 m-Radius eine rd. 90%ige Abdeckung).

Am zukünftigen Endpunkt der Linie 5 im Bereich der Straße „Zum Tiergehege“ ist eine Wendeschleife und eine Anlage für den Busumstieg mit Anschluss an eine ebenfalls zu planende und im Wettbewerb zu verortende P&R-Anlage (s.u.) vorzusehen. Die Wendeschleife für die Stadtbahn soll in einer Rechtskurve realisiert werden. Der Radius der Wendeschleife beträgt im einfahrenden Rechtsbogen mindestens  $r = 50$  m, im folgenden Linksbogen mindestens  $r = 30$  m.

Eine **Querung des Gewässers** Dietenbach durch die Stadtbahn ist **ausgeschlossen**. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V08**).

#### V08 Innere Erschließung Stadtbahn

- genau 3 Haltestellen
- Die Stadtbahntrasse darf das Gewässer Dietenbach nicht queren

Die Gleisführung soll überwiegend auf einem besonderen Gleiskörper erfolgen. Im „innerquartierlichen Zentrumsbereich“ kann die Trasse auf der Fahrbahn (dynamischer Gleiskörper) oder in einem zentralen Platzbereich integriert geführt werden, so dass in diesem Abschnitt kein besonderer Gleiskörper benötigt wird. Außerhalb des Stadtteilzentrums soll die Stadtbahn zur schnellen Fahrt auf einem besonderen Gleiskörper (Rasengleis) fahren.

Planziel sollte sein, eine Einzäunung des Bahnkörpers zu vermeiden.

Die Stadtbahnquerung soll für zu Fuß Gehende und Radverkehr an hierfür sinnvollen Stellen sicher ermöglicht werden (insbesondere an gegenüberliegenden Straßeneinmündungen, vsl. mit Z-Überweg). Für den MIV sollen nur an herausgehobenen Stellen Querungen geschaffen werden (z.B. in den Bereichen einmündender Sammelstraßen), da sonst zu viele technischen Aufwendungen (z.B. Lichtsignalanlagen, Schranken) erforderlich und eine Verlängerung der Fahrzeit im Nahverkehr die Folge wären. Im Bereich der Stadtbahnwendeschleife ist ein Betriebsgebäude (9,0 x 5,0 m) zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind für die Fahrstromversorgung vereinzelt Betriebsgebäude notwendig, die jedoch in Lage und Größe erst zu einem späteren Zeitpunkt näher definiert werden.

Es ist eine spätere Verlängerung der Stadtbahn jenseits der Wendeschleife/Endhaltestelle zu ermöglichen, indem eine Trasse bis zum Rand des Plangebiets freigehalten wird. Diese ist als Freiraum zu gestalten.

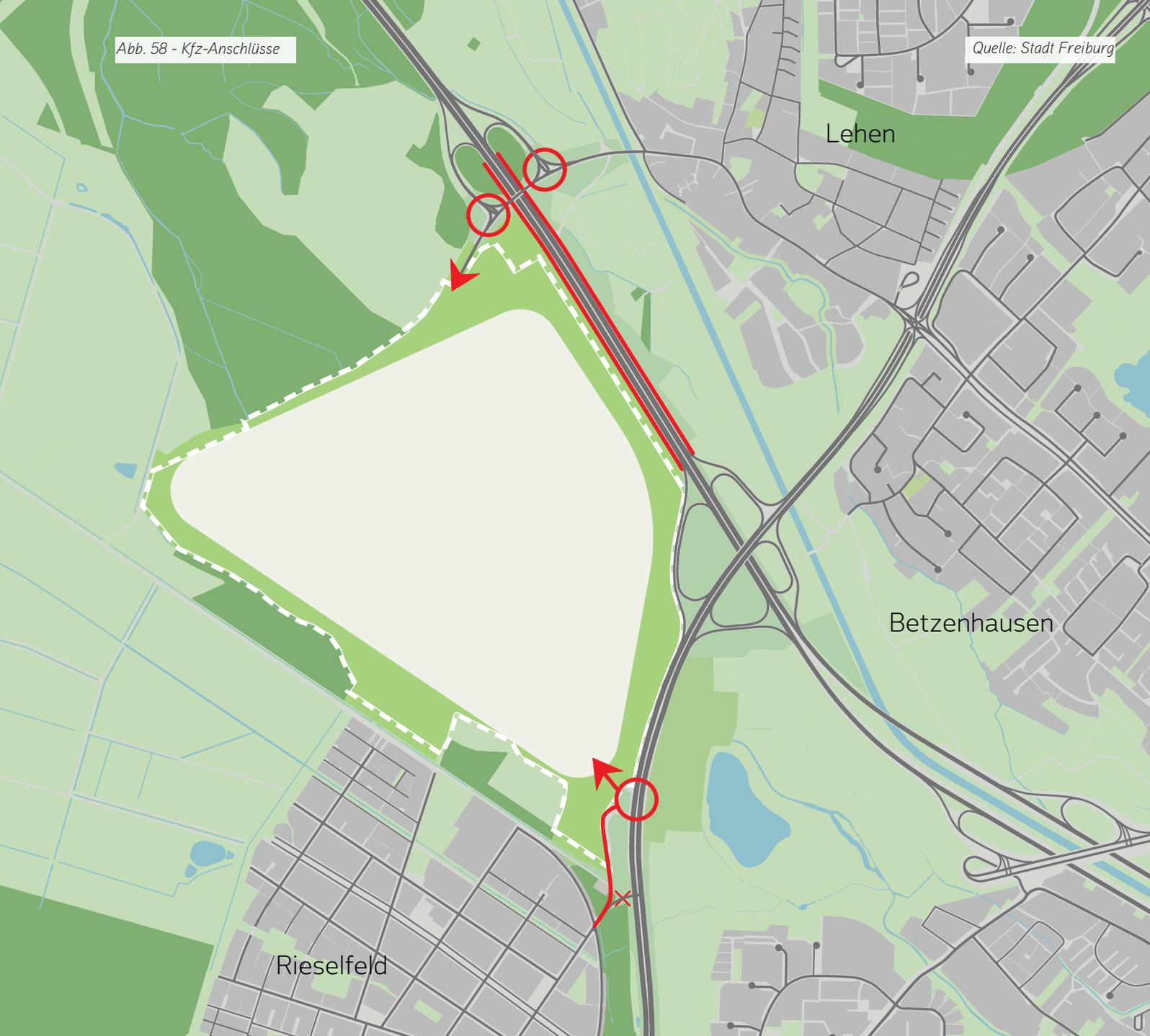
### Bus

Eine detaillierte Buslinienplanung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch verfrüht. Es muss jedoch eine Befahrbarkeit für Busse an bestimmten Stellen des neuen Stadtteils sichergestellt werden.

Von der Anschlussstelle an der Straße „Zum Tiergehege“ ist daher die Einfahrt der Busse mit Wendemöglichkeit an der Endhaltestelle einer verlängerten Stadtbahnendhaltestelle für Busse und Stadtbahn zu ermöglichen. Auf diese Weise bestände für die vorhandenen Linien 31 und 32 auf ihrem Weg zwischen den Haltestellen Paduaallee und den Tuniberg-Gemeinden bzw. Breisach die Möglichkeit, den neuen Stadtteil mit einer Schlaufe anzufahren.

Daneben ist es sinnvoll, auch die Durchfahrtsmöglichkeit durch den neuen Stadtteil von der Anschlussstelle an der Straße „Zum Tiergehege“ bis zur Anschlussstelle an der Besançonallee zu ermöglichen, um eine potentielle Buslinienführung durch den neuen Stadtteil nicht zu blockieren.

Auch wichtig aus Sicht der Freiburger Verkehrs AG ist eine Busverbindung zwischen dem neuen Stadtteil und dem Rieselfeld bzw. eine Weiterführung der genannten Verbindungen. Hierzu kann der Bus generell im Regelbetrieb ungehindert zwischen Rieselfeld und Dietenbach über den neuen planfreien Kreisverkehr an der Besançonallee geführt werden. Da die Feuerwehr für Einsätze vom Standort im südlichen Rieselfeld eine kurze und möglichst direkte Verbindung in den neuen Stadtteil benötigt, könnte die Carl-von-Ossietzky-Straße in Richtung des neuen Stadtteils sowohl für Rettungsfahrzeuge als auch für den Busverkehr evtl. genutzt werden.



Der allgemeine Kfz-Verkehr soll aber als Direktverbindung zwischen Rieselfeld und neuem Stadtteil nicht zugelassen werden, was am Durchstich für die Rettungsfahrten funktionssicher zu gewährleisten ist.

Mit Verlängerung der Stadtbahnlinie kann aus Sicht der VAG die bestehende sporadische Busanbindung des Mundenhofs entfallen.

Interne Quartiersbusverkehre sind aufgrund der guten Haltestellenabdeckung durch die Stadtbahn nicht erforderlich.

### Äußere Kfz-Erschließung

Zur Sicherung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren äußeren Kfz-Erschließung wird der neue Stadtteil von zwei Seiten aus angebunden.

Außerhalb des Wettbewerbsgebiets werden die beiden

Knotenpunkte an der Anschlussstelle Lehen zu Kreisverkehren umgestaltet. Damit dient die **Straße „Zum Tiergehege“** als nordwestlicher Eingang zum neuen Stadtteil und bildet den ersten Anschlusspunkt. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V01, s. Kap. 3.2**).

Darüber hinaus ist der äußere Anschlusspunkt an der Straße „Zum Tiergehege“ mit der **Anschlussstelle zum Mundenhof** zu verbinden. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V01, s. Kap. 3.2**). Zu beachten ist dabei, dass die außerhalb des Wettbewerbsgebietes liegende Straße zum Mundenhof ausschließlich eine Erschließungsfunktion für den Mundenhof übernimmt (Besucher, Lieferverkehr). Eine Doppelnutzung zur inneren Kfz-Erschließung des neuen Stadtteils soll vermieden werden, um u. a. Parksuchverkehr zu verhindern und die Rückstaugefahr zu verringern. Aus dem Wohngebiet sind lediglich Fuß- und Radanbindungen vorzusehen.

Abb. 59 - Anschluss Lehener Brücke / Straße „Zum Tiergehege“



Abb. 60 - Anschluss Lehener Brücke / Straße „Zum Tiergehege“



Abb. 61 - Anschluss Besançonallee (planfreier Kreisverkehr)

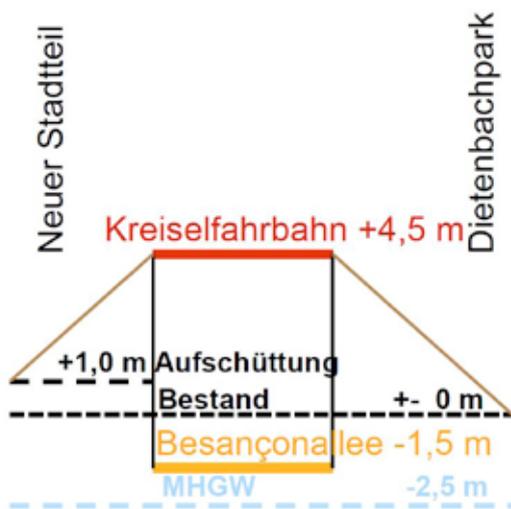


Abb. 62 - Besançonallee (vom Mundenhofer Steg in Richtung Norden; links ist das Dietenbachgelände)



Quelle Bilder dieser Seite: Stadt Freiburg

Ebenfalls außerhalb des Wettbewerbsgebiets wird an der **Besançonallee** (durch leichte Absenkung gegenüber dem heutigen Niveau) ein planfreier Kreisverkehr entstehen, der sowohl zur Erschließung des vorhandenen Stadtteils Rieselfeld mittels verlegter Bestandsanbindung als auch des neuen Stadtteils Dietenbach dienen soll. Zudem soll über den Kreisverkehr eine Rad- und Fußanbindung an den Dietenbachpark sowie an den Stadtteil Rieselfeld erfolgen. Der Anschlusspunkt ist fest verortet. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V01, s. Kap. 3.2**).

### Äußere Geh- / Radwegerschließung

Neben den Verknüpfungen des neuen Stadtteils mit dem ÖV- und MIV-Netz sind sehr gute Wegebeziehungen mit dem Umfeld für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Als wichtige Routen für die Radfahrenden sind hierbei zunächst die Anbindungen an das Radvorrangnetz entlang der Dreisam (Dreisamuferradweg FR 1) zu nennen. Auch für die zu Fuß Gehenden ist durch die Verknüpfung mit den umliegenden Bereichen eine gute Nutzbarkeit der Erholungs- bzw. Freizeitgebiete sicherzustellen. Insgesamt werden zwei neue Rad-Fußwege-Verbindungen erforderlich.

Dies ist einerseits eine Überbrückung der B 31a im Bereich der Schallschutzanlagen und Unterquerung der Hochspannungsleitungen zwischen Umspannwerk und Hundeschule (**A, Zuordnung Buchstaben s. Abb. 63**), die sich an der Ausrichtung des öffentlichen Wegs „Am Silberhof“ orientiert. Auf diese Weise soll eine direkte Verknüpfung mit dem Dreisamuferradweg sowie langfristig eine Fortführung über die Dreisam in Richtung Norden ermöglicht werden. Die verfügbare Fahrbahn der Rampe soll

den Querschnitt des zu-/abführenden Geh- und Radweges aufweisen. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes bei Gewährleistung einer fahrbaren Längsneigung von 4,5 % sind Rampenlängen von jeweils etwa 150 m erforderlich.

Darüber hinaus soll ggfs. mit einer zusätzlichen Rampe am Betzenhauser Steg in Richtung Freiburg Innenstadt die bisherige umständliche Wegführung zwischen Freiburg und Dietenbachpark / Rieselfeld verbessert werden (**B**, kein Anschlusspunkt für Wettbewerbsgebiet).

Auch im Zusammenhang mit dem Ausbau der Anschlussstelle Lehen im Bereich des Kfz-Verkehrs, sollen gute Geh- / Radverbindungen zwischen dem neuen Stadtteil und Lehen sichergestellt werden (**C**).

Der Anschluss an die vorhandenen Umfeldnutzungen im Nordwesten des neuen Stadtteils mit dem Naturschutzgebiet und dem Mundenhof sowie die Anbindung an überörtliche Rad-, Wander- und Freizeitwege sollen über die vorhandenen Verknüpfungen zur Straße „Zum Tiergehege“ sowie zur Mundenhofer Straße sichergestellt werden (**J**).

Ebenfalls über die Mundenhofer Straße soll die Anbindung an das Rieselfeld sichergestellt werden (**G, H, I**). Gerade in den Anfangszeiten des neuen Stadtteils, wenn noch nicht alle eigenen Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stehen, ist eine direkte Verbindung zu den nah gelegenen Einrichtungen im Rieselfeld durch Geh- und Radwegverbindungen sinnvoll.

Mit Realisierung des neuen Stadtteils muss auch die Geh- / Radwegachse auf der Westseite der Besançonallee erhalten bleiben, über die bereits heute das Rieselfeld angebunden ist. Diese Verbindung in Nord-Süd-Richtung soll in die innere Wegführung des neuen Stadtteils integriert und nach Möglichkeit mit den Querungen der Besançonallee am planfreien Kreisverkehr (**D**) sowie der vorhandenen Unterführung verknüpft werden (**E**). Die vorhandene Unterführung an der Besançonallee bleibt erhalten und soll in das interne Wegenetz des neuen Stadtteils integriert werden.

Die vorhandene Brücke am Mundenhofer Steg mit Verbindung Mundenhofer Straße und Dietenbachpark bleibt bestehen und muss zur Anbindung des Rieselfeldes an den planfreien Kreisverkehrsplatz verlängert werden (**F**). So kann auch mit neuer Lage der Rampe weiterhin die Verbindung ohne Querung von Kfz-Trassen beibehalten werden. Im Bereich des zu errichtenden Kreisverkehrsplatzes an der Besançonallee soll eine weitere neue Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende entstehen, die den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern des neuen Stadtteils die Freizeitnutzungen im Dietenbachpark erschließen und eine Anbindung an das Geh- / Radwe-

genetz in Richtung Weingarten sicherstellen soll (**D**). Die erforderlichen Brückenbauwerke des planfreien Kreisverkehrs können genutzt werden, um im Rampenbereich eine neue planfreie Querung für zu Fuß Gehende und Radfahrende zwischen neuem Stadtteil und Dietenbachpark zu erhalten.

### Inneres Straßen- und Wegesystem

Leitmotiv der inneren Erschließung soll die Schaffung eines Wohngebiets mit hoher Aufenthaltsqualität sein. Dies stützt sich auf die Bündelung der Verkehrsströme in einem **hierarchisierten Straßennetz** sowie auf die **Integration eines Rad- und Fußwegenetzes**, das durch die Ergänzung mit eigenständigen Trassen eine hochwertige Vernetzung im Stadtteil und mit der Stadt gewährleisten soll.

Für die Haupt- und Sammelstraßen soll eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und in den Wohnwegen Schrittgeschwindigkeit (verkehrsberuhigte Bereiche) vorgesehen werden, um insgesamt die Ansprüche der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden (Querungsbedarf, Sicherheitsaspekte) gerecht werden zu können sowie Emissionen seitens des KFZ-Verkehrs zu reduzieren.

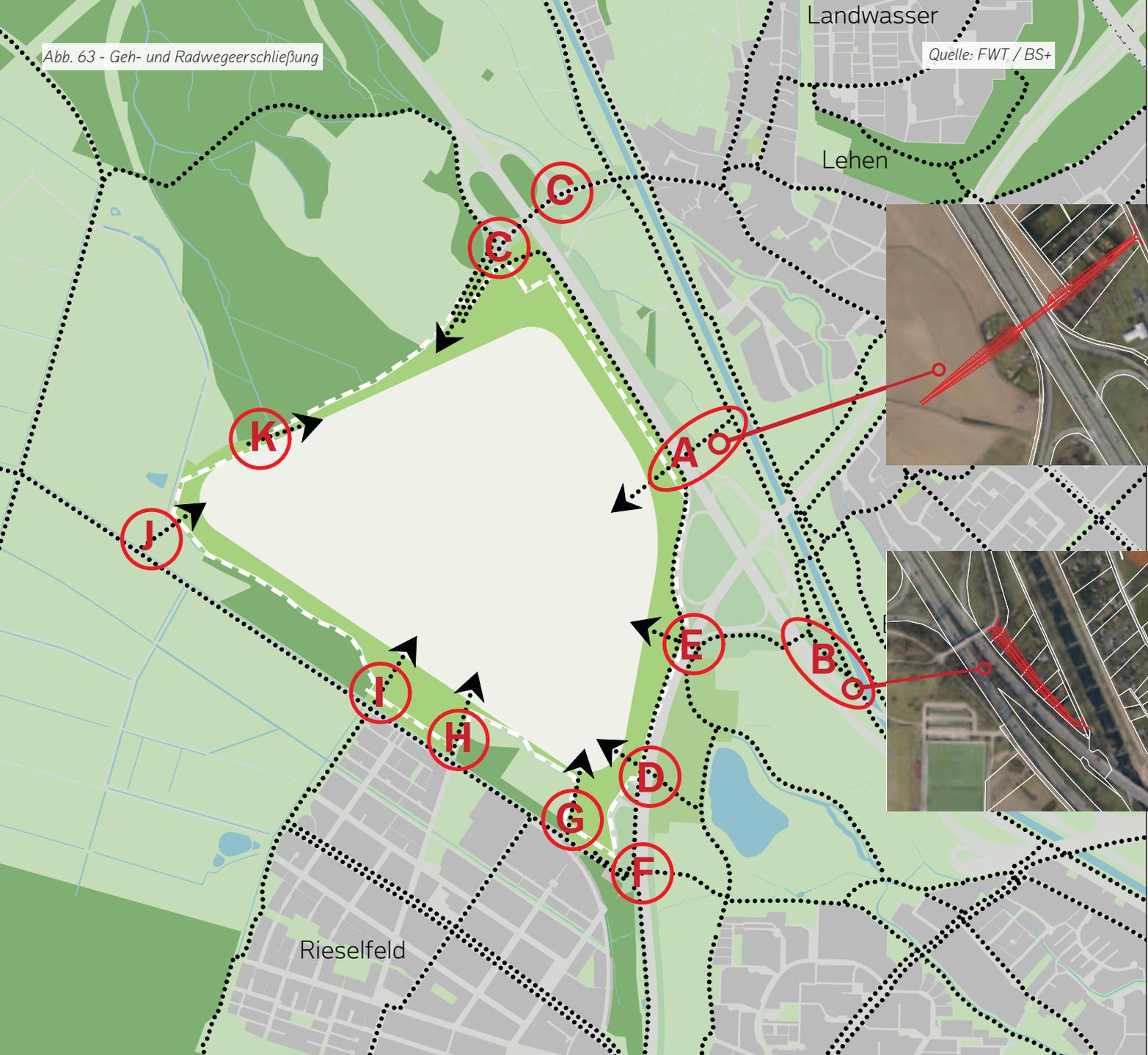
Bei allen Straßenraumtypen erfolgt die Radverkehrsführung gemeinsam mit dem Kfz -Verkehr auf der Fahrbahn.

Bei den gewählten Straßensystemen sollen nach Möglichkeit Stichstraßenerschließungen mit Wendeanlagen vermieden werden. Die Straßen sollen überwiegend der beidseitigen Erschließung dienen und eine starke Vernetzung durch Integration von Fuß- und Radwegen aufweisen. Bei den aufgeführten Verkehrsflächen sind beidseitig straßenbegleitende Gehwege vorzusehen. Dies gilt nicht im Bereich der Wohnwege (verkehrsberuhigte Bereiche, Mischverkehrsflächen), bei denen keine separaten Gehwege vorhanden sein sollen.

Um den Grundansprüchen des Verkehrsablaufs sowie der Leitungsträger gerecht zu werden, wurden Mindestanforderungen an Verkehrsräume in Tabellenform (**vgl. Anlage**) definiert. Auf Grundlage dieses „**Baukastenprinzips**“ sollen im Wettbewerb eigene Verkehrsprofile entwickelt werden.

Die notwendige **Anzahl an öffentlichen Parkplätzen**, welche 15 % der Anzahl der Wohneinheiten entspricht, ist in der Flächenberechnung aufzuführen und einzuplanen. Es steht frei, öffentliche Parkplätze als Teil des Mobilitätskonzepts auch in EG-Bereichen von Quartiersgaragen zu integrieren. **Car-Sharing**-Stationen und Behinderten-Parkplätze sind gemäß dem zu entwickelnden Mobilitätskonzept an geeigneten Standorten zu integrieren.





### 1) Hauptverkehrsstraße (Mindestanforderungen s. Anlage)

Als Hauptverkehrsstraße zählt z. B. eine durchgängige Verbindung von der Anschlussstelle Besançonallee im Südosten bis zur Anschlussstelle Lehen/ Straße „Zum Tiergehege“ im Norden, auf der im Zentrumsbereich auch die Stadtbahntrasse verlaufen könnte.

Bei den Hauptverkehrsstraßen ist eine Verkehrsregelung als Vorfahrtsstraße sinnvoll. Lediglich bei Straßenquerungen der Stadtbahntrasse werden Lichtsignalanlagen erforderlich sein.

In Bereichen, in denen in den Erdgeschossen ein Geschäftsbesatz vorgesehen wird und entsprechend hohe Fußgängerfrequenzen zu erwarten sind, sollen großzügige Seitenbereiche vorgesehen werden. Dies soll zudem die urbane stadträumliche Wirkung dieser Straßenräume unterstreichen.

### 1a) Hauptverkehrsstraße mit Stadtbahn (Mindestanforderungen s. Anlage)

Bei der Führung der Stadtbahn gibt es verschiedene Möglichkeiten der Trassenverortung (Seitenlage / Mittellage). Bei Seitenlage ist die Fahrbahnbreite in der Tabelle der Mindestanforderungen auf den Begegnungsfall von Lkw / Lkw bzw. Bus / Bus ausgelegt.

Bei der Variante der Stadtbahn in Mittellage wird der Kfz-Verkehr im Einbahnstraßenverkehr seitlich der Trasse geführt. Der Radverkehr soll in diesem Fall auf der Fahrbahn auch in Gegenrichtung zugelassen werden, um kurze Wege zu ermöglichen.

Im Seitenbereich könnten beidseitig straßenbegleitende Besucherparkplätze (z.B. Längsparker) sowie eine Vielzahl von dezentral angeordneten Lieferzonen, Motorrad- und Radabstellanlagen angelegt und mit Baumquartieren kom-

Abb. 64 - Weg „Am Silberhof“ (von der B 31a), der durch eine Fahrradbrücke über B 31a mit Dietenbach verknüpft werden soll (A)



Abb. 65 - Eingang Mundenhof mit Besucherparkplatz (J)



Abb. 66 - Bestehender Fuß- und Radweg bachgelände zur Mundenhofer Straße (H)



Abb. 67 - Mundenhofer Straße mit Abzweig in Richtung Dietenbach (links) und Rieselfeld (rechts, Carl-von-Ossietzky-Straße) (H)



Abb. 68 - Unterführung vom Dietenbachpark zum Dietenbachgelände (E)



Abb. 69 - Mundenhofer Steg über die Besanconallee (F)



Quelle Bilder dieser Seite: Stadt Freiburg

Abb. 70 - Beispiel verkehrsberuhigter Wohnweg im Stadtteil Vauban

Quelle: Stadt Freiburg



Abb. 71 - Quartiersgarage im Stadtteil Vauban

Quelle: Stadt Freiburg



niert werden. Auch ist die Schaffung von Platzbereichen durch eine Aufweitung der Gehwege denkbar.

Insbesondere im Bereich der Haltestellen sollte das Mobilitätskonzept greifen und beispielsweise vermehrt Bike & Ride Anlagen sowie Plätze für Car-Sharing (Mobilpunkte) vorgesehen werden.

### 1b) Hauptverkehrsstraße ohne Stadtbahn (Mindestanforderungen s. Anlage)

Für diesen Straßentyp gelten die Prinzipien der Hauptverkehrsstraße mit Stadtbahn. Lediglich die Trennwirkung durch die Stadtbahn auf der Hauptfahrbahn bzw. in Seitenlage zu den Geschäften und Hauszugängen entfällt.

### 2) Sammelstraße (Mindestanforderungen s. Anlage)

Die Sammelstraßen dienen der Verkehrsverteilung über das Gebiet sowie dem Anschluss der Wohnwege an das übergeordnete Straßennetz. Um die Wohnwege von Verkehr zu entlasten, sollen die Quartiersgaragen- bzw. gegebenenfalls Tiefgaragen im Bereich der Sammelstraßen angebunden werden.

Die Breite der Fahrbahn ist gegenüber den Hauptverkehrsachsen verringert. Jedoch wird bei reduzierter Geschwindigkeit immer noch der Begegnungsfall Lkw/Lkw möglich sein. Auch die Gehwegbreite wird aufgrund der geringeren gewerblichen Nutzungsströme reduziert. Im Seitenbereich können beidseitig straßenbegleitende Längsparker oder Senkrechtparker im Wechsel mit Baumquartieren angeordnet werden. Durch die bewusste Einrichtung beidseitiger Lieferzonen auf gleicher Höhe oder auch durch Baumtore können Fahrbahneinengungen entstehen, die zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen können.

### 3) Wohnweg (Mindestanforderungen s. Anlage)

Wohnwege sind verkehrsberuhigte Bereiche, in denen Schrittgeschwindigkeit (max. 7 km/h) gelten wird. Sie wer-

den als Mischverkehrsfläche mit einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden angelegt. Um die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die reduzierte Geschwindigkeit zu unterstützen, sollte die Länge eines verkehrsberuhigten Bereichs in Form einer Henkellerschließung 200 m nicht überschreiten. Eine Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Wohnwegen sowie von den Wohnwegen an die öffentlich nutzbaren Grünflächen ist anzustreben.

Um die Anlage von Baumquartieren in Kombination mit unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen gewährleisten zu können, ist die Einhaltung eines Mindestquerschnittes notwendig. Auf diese Weise soll zugleich ein Verkehrsraum für ein besonders attraktives und familienfreundliches Wohnumfeld geschaffen werden.

Zur Förderung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden sind die Wohnwege möglichst frei vom Kfz-Verkehr zu halten, weshalb kein straßenbegleitendes Parken für Kfz eingerichtet wird. Ausgenommen ist die Integration von Car-Sharing-Stellplätzen im Straßenraum und Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen. Darüber hinaus stehen auch Bereiche zum Be- und Entladen und für die Integration von Radabstellanlagen für Besucher zur Verfügung

### 4) Zu Fuß Gehende und Radfahrende (Mindestanforderungen s. Anlage)

Durch eine Ergänzung des integrierten Rad- und Fußwegenetzes mit separaten Trassen soll eine hochwertige Vernetzung im Stadtteil und mit der Stadt gewährleistet werden. Die eigenständigen Sonderwege sollen zum einen die schnelle und direkte Anbindung an die überörtlichen Routen sicherstellen, zum anderen die flächenhafte Vernetzung innerhalb des Quartiers zur Förderung einer Stadt der „kurzen Wege“ unterstützen. Dies ist ein wesentlicher Grundstein für ein robustes Mobilitätskonzept.

## Ruhender Verkehr

Im Wettbewerb ist ein Konzept zur stadtteilverträglichen und qualifizierten Unterbringung des ruhenden Verkehrs als wichtiger Baustein des übergeordneten Mobilitätskonzepts zu entwickeln. Erwartet wird eine differenzierte Umsetzung zur Stellplatzlösung über eine entwurfsabhängige Zonierung, welche auf die jeweiligen baulichen Nutzungen zu übersetzen ist.

Das künftige Bebauungs- und Stellplatzkonzept soll flexibel auf Änderungen in der Nutzung reagieren können, die sich sowohl durch Zuwächse als auch Abnahmen von Pkw-Besitzraten ergeben können. Denkbar sind insbesondere das Vorhalten von Reserveflächen (für eine bauliche Erweiterung oder auf separatem Grundstück) oder ggfs. das Aufstocken beziehungsweise der Rückbau von bautechnisch flexiblen Quartiershochgaragen. Hierbei muss der Wettbewerber nachweisen, dass der aus seiner Planung entstehende Stellplatzbedarf sowie die Anzahl der öffentlich notwendigen Parkplätze auch tatsächlich in vollem Umfang untergebracht werden können.

### Konzept

Leitgedanke beim ruhenden Kfz-Verkehr ist die Steigerung der Wohnqualität durch **Reduzierung der Kfz-Fahrten in den Wohnwegen**. Dies soll durch die Anlage von **Sammel- bzw. gemeinschaftlichen Garagen** erreicht werden. Hierbei soll es Quartiersgaragenlösungen geben, die ausschließlich in Form von Hochgaragen zu planen sind. In Teilbereichen sind zusammenhängende Tiefgaragenlösungen, deren Anbindungen jeweils außerhalb der Wohnwege am Haupt- oder Sammelstraßennetz verortet sind, denkbar.

Bei Quartiersgaragenlösungen in Form von Hochgaragen entsteht zwischen Wohnung und Stellplatz eine gewisse Entfernung und Hürde, die die Nutzung anderer Verkehrsmittel anstelle des eigenen Kfz attraktiver macht. Hierdurch wird ein wesentlicher Anreiz zur Senkung der Pkw-Besitzquote geschaffen.

In Bereichen mit Tiefgaragenlösungen müssen die erforderlichen Stellplätze auf dem jeweiligen Baugrundstück untergebracht werden. Die Garagen können bei zusammenhängenden Baugrundstücken platzsparend über gemeinsame Anbindungen erschlossen werden. Hierbei sind Unterbauungen der öffentlichen Fläche ausgeschlossen.

In beiden Anwendungsfällen ist die maßgebende Vorgabe die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz außerhalb der Wohnwege, um eine hohe Aufenthaltsfunktion und sicheres Kinderspiel zu ermöglichen. Die Wohnwege sind auch von ruhendem Kfz-Verkehr frei zu halten. Lediglich priorisierten Mobilitätsformen wie z. B. Car-Sharing und Parkplätze für mobilitätseingeschränkten Personen sollten

hier in direkter Nähe zu den Wohnnutzungen ein Parkplatz angeboten werden. Besucherparkplätze müssen außerhalb dieser Bereiche nachgewiesen werden.

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung soll zusätzlich einen positiven Einfluss auf den Autobesitzgrad nehmen und die Nutzung des Kfz innerhalb des Stadtteils unattraktiv machen, was die Senkung des Kfz-Verkehrs unterstützt. Die öffentlichen Parkplätze sollen hauptsächlich den Besuchenden zur Verfügung stehen.

Im Bereich der Haupt- und Sammelstraßen sind begleitende Parkieranlagen zur Abdeckung der notwendigen Anforderungen des ruhenden Verkehrs und für Ladevorgänge vorzusehen.

### Stellplatzbedarf

#### Wohnungsbau

Als Zielgröße ist unter Berücksichtigung der Umsetzung eines tragfähigen Mobilitätskonzeptes eine Reduzierung der nach LBO vorgeschriebenen Stellplätze vorgesehen. Hierzu wurde die Kfz-Stellplatzsatzung der Stadt Freiburg zu Grunde gelegt, die unter bestimmten Voraussetzungen deutliche Stellplatzreduzierungen ermöglicht.

Dies soll neben einem guten Car-Sharing-Angebot dadurch unterstützt werden, dass direkt an der Wohnung Abstellanlagen für Fahrradpendler in ausreichender Anzahl (siehe Radabstellsatzung der Stadt Freiburg) und gut nutzbar zur Verfügung stehen.

In Abhängigkeit der Gebietslage zur Innenstadt und zum Umland, der anteiligen Wohnzielgruppen und der Annahme des notwendigen Stellplatzbedarfs ist über das gesamte Plangebiet im Mittel ein angestrebter Stellplatzschlüssel von 0,8 je Wohneinheit anzusetzen.

#### Soziale und private Infrastruktur

Bei der sozialen und privaten Infrastruktur (KiTas, Handel, Gewerbe, Dienstleistungen, sonstigen sozialen Einrichtungen) müssen Andienungs- / Parkierungsflächen (Kunden-/Mitarbeiterstellplätze) auf den jeweiligen privaten Baugrundstücken nachgewiesen werden.

### Bauformen

#### Quartiershochgaragen

Unter dem Begriff Quartiershochgaragen werden Anlagen verstanden, die je nach Konzeption, Lage und Einzugsgebiet, eine Größe von mehr als 300 Stellplätzen umfassen sollen.

Quartiershochgaragen im Stadtteil sollen über Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen angefahren werden, um Kfz-Verkehr in den Wohnwegen zu vermeiden und in der Folge in den Wohnbereichen eine besonders hohe Wohnqualität zu erzielen.



Abb. 72 - kräftige Höhenwindströmungen aus südwestlicher Richtung am Mittag



Abb. 73 - wind- und wolkenarme Sommertage am Mittag

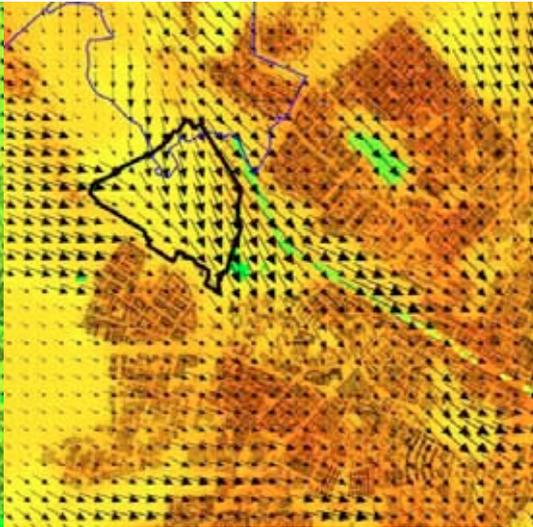
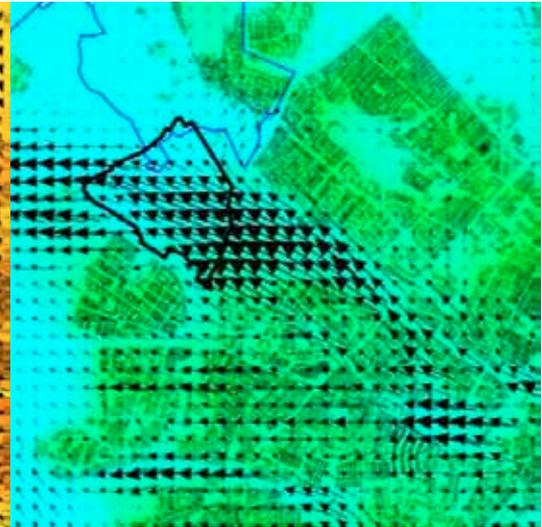


Abb. 74 - wind- und wolkenarme Sommertage in den Nachtstunden



Quelle: Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG

Der Gestaltung der Garage, den Nutzungsmöglichkeiten solarer Energiegewinnung und der Einfügung in die Umgebung kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie das Stadt- bzw. Quartiersbild entscheidend mitprägen werden. Die Erreichbarkeit sollte jeweils in einem Radius von bis zu 200 m gegeben sein, was gut vier Gehminuten bzw. einer fußläufigen Entfernung von rund 260 m entspricht.

#### Gemeinsame Tiefgaragen

Entlang der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sind auch Bereiche mit herkömmlichen Tiefgaragen denkbar. Aufgrund des anstehenden Grundwassers im Gebiet ist lediglich ein Tiefgaragengeschoss möglich. Es könnten Tiefgaragen unter angrenzenden Grundstücken zusammengelegt werden, mit gemeinsamer Anbindung an die Haupt- und Sammelstraßen, so dass die beschriebene Wohnqualität in den autoreduzierten Bereichen gewährleistet werden kann. Die baurechtlich notwendigen Stellplätze sind in jedem Fall auf den jeweiligen Baugrundstücken individuell nachzuweisen. Zu vermeiden sind hierbei Lösungsansätze, in denen private Bauherren für andere private Bauherren die Stellplatzverpflichtung erfüllen müssen.

#### **Öffentliche Parkplätze**

Für den ruhenden Verkehr müssen in Ergänzung zu den privaten Stellplätzen für die Bewohnerschaft, Kundschaft des Einzelhandels und sonstiger Einrichtungen, im öffentlichen Raum Parkplätze für sonstige Besucher vorgesehen werden.

Für den öffentlichen Parkplatzbedarf ist der Faktor 0,15 der Anzahl der Wohneinheiten einzuhalten.

Eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze wird angestrebt, um das Dauerparken im öffentlichen Raum zu verhindern. Zusätzlich zu den Parkierungsflächen sind im öffentlichen Raum ausreichend große Flächen für Lieferzonen, Fahrradabstellanlagen (inkl. Bereich für Anhänger), Car-Sharing-Plätze, Parkplätze für mobilitäts-eingeschränkte Menschen sowie zusätzlich Bike & Ride-

Anlagen an den Stadtbahnhaltestellen vorzusehen.

Sollten dadurch die straßenbegleitenden Flächen für die notwendige Anzahl an Besucherparkierung in den Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen zur Deckung des Bedarfs nicht ausreichen, könnte ein Teil im Erdgeschoss der Quartiersgaragen angesiedelt werden und müsste bei der Dimensionierung der Quartiersgaragen Berücksichtigung finden. Dasselbe gilt für Wohnwege, in denen keine öffentlichen Parkplätze vorgesehen sind, und für die der Nachweis über Besucherparkplätze ebenfalls in den Quartiersgaragen nachzuweisen ist. Hierbei ist allerdings nicht nur die rechnerische Größe entscheidend, sondern auch die Lage in Bezug zum Bedarfsort.

#### **Car-Sharing-Plätze**

Wohnortnahe Car-Sharing-Angebote sind explizit gewünscht. Um eine flächenhafte Abdeckung des Gebiets mit Car-Sharing (CS) zu erreichen, wurde in einer ersten Abschätzung ein Bedarf von ca. 100 CS-Fahrzeugen ermittelt. Es wird unterschieden zwischen Mobilpunkten und Car-Sharing-Stationen. Bei der Anlage von Car-Sharing-Plätzen sollen folgende Eckpunkte berücksichtigt werden:

- Die CS-Fahrzeuge sollen gut zugänglich und gut sichtbar auf „Mobilpunkten“ (feste Stellplätze im öffentlichen Straßenraum) angelegt werden.
- Mobilpunkte sollen an zentralgelegenen Orten (z. B. an Haltestellen, Quartiersplätzen, Quartiersgaragen...) mit mindestens 5 Car-Sharing-Stellplätzen ausgestattet werden.
- Zur flächenhaften Abdeckung der Wohnbereiche sollten Car-Sharing-Stationen mit in der Regel 2 Stellplätzen angelegt werden.
- Car-Sharing ist gemäß dem zu entwickelndem Mobilitätskonzept an geeigneten Standorten zu integrieren und die Abdeckung des Gebiets nachzuweisen.

## P+R-Platz

In die Entwürfe ist ein P+R-Platz in einer Größenordnung mit bis zu 250 Stellplätzen und der Möglichkeit zur Mitnutzung durch den Mundenhof sowie des Zelt-Musik-Festival (ZMF) zu integrieren. Dies ist eine vorprüfungsrelevante Vorgabe (**vgl. Vorgabe V09**).

Der Parkplatz soll so gestaltet werden, dass eine spätere Aufrüstung mittels Parkpalette möglich ist.

Die Lage des P+R-Platzes in direkter Nähe zur Wendeschleife und zur Straße „Zum Tiergehege“ wird grundsätzlich als günstig betrachtet, um Einpendelnden nach Freiburg in direkter Nähe zur B 31a einen schnellen Umstieg auf den Umweltverbund zu ermöglichen (Bus und Stadtbahn).

### V09 P+R

– Nachweis eines P+R-Platzes

## 3.7 Umwelt

Die Stadt Freiburg wird wegen ihrer langfristig angelegten Umweltpolitik im Rahmen einer nachhaltiger Stadtentwicklung oft als „Deutsche Umwelthauptstadt“ bezeichnet. Der neue Stadtteil Dietenbach soll ein wichtiger Baustein dieser nachhaltigen Stadtentwicklung werden. Hierzu gehören neben einer städtebaulichen Robustheit gegenüber möglichen zukünftigen Veränderungen, einer auf kurze Wege ausgerichteten Versorgungsstruktur und einer ökologisch ausgerichteten Verkehrsplanung mit einem Schwerpunkt auf den Umweltverbund auch die Berücksichtigung der Belange des Umwelt-, Klima- und Artenschutzes. Die Stadt Freiburg hat dies in ihrer Stadtentwicklungspolitik fest verankert, um unerwünschte Auswirkungen auf Natur und Umwelt (z.B. Wasserhaushalt und -qualität, Stadtklima, Luft / Emissionen, Klima / Energieverbrauch, Artenvielfalt / Landschaft) durch eine entsprechende Planung zu minimieren, unvermeidliche Eingriffe auszugleichen und die Freiburger Klimaschutzziele zu erreichen. Vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Zielsetzung zum Klimaschutz soll ein im energetischen Sinne vorbildlicher, klimaneutraler neuer Stadtteil entstehen.

### Klima

Die noch überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freiflächen entlang der Dreisam und auf dem Dietenbachgelände übernehmen gegenwärtig eine wichtige klimatische Funktion für die Stadt und die angrenzenden Stadtteile. Über die Freiflächen wird den dicht besiedelten, lufthygienisch und durch sommerliche Hitze belasteten angrenzenden Siedlungsbereichen Frischluft zugeführt. Der Bau des Stadtteils wird zu einer Veränderung der bioklimatischen Eigenschaften und Funktionen des Standorts führen.

In den Plangrafiken sind (s. Abb. 72-74) eine der Hauptwindrichtungen bei übergeordneter regionale Wetterlage sowie Strahlungswetterlagen zur Mittagszeit und in den Abendstunden dargestellt.

Als Hauptwindrichtungen bei übergeordneten, regionalen Wetterlagen (s. Abb. 72) – die in Freiburg in etwa zwei Drittel aller Wetterlagen ausmachen – kommen in den Tagstunden vorwiegend Winde aus südlicher bis südwestlicher oder aus nördlicher Richtung. In den Nachtstunden treten zudem häufig Windströmungen aus östlicher bis südöstlicher Richtung (entsprechend dem kühlen Bergwind) auf. An windschwachen, austauscharmen Strahlungswetterlagen – die in Freiburg in etwa ein Drittel aller Wetterlagen ausmachen – bildet sich durch das Fehlen übergeordneter Windströmungen ein lokales Windsystem aus: In den Tag- und Abendstunden (s. Abb. 73) kommt bei diesen Wetterlagen die bodennahe Strömung aus nordwestlicher Richtung, überströmt die Fläche Dietenbach und zieht stadteinwärts nach Südosten in Richtung der angrenzenden Stadtteile Weingarten und Haslach. Entlang der Dreisam reicht diese Strömung bis in die innerstädtischen Bereiche. In den Nachtstunden (s. Abb. 74) setzt dann eine bodennahe Windströmung ein, die Kaltluft in entgegengesetzter Richtung entlang der Dreisam transportiert und das Dietenbachgelände überströmt.

Windschwache Strahlungswetterlagen führen bei hochsommerlichen Hitzeperioden zu besonderen gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung. Mit dem Klimawandel werden hochsommerliche Hitzeperioden voraussichtlich zunehmen.

Die im Folgenden beschriebenen Prinzipien sind im städtebaulichen Entwurf aus umweltmeteorologischer Sicht in Abwägung mit Wechselwirkungen und Zielkonflikten mit anderen städtebaulichen, energetischen und freiraumplanerischen Anforderungen zu beachten.

### Anforderungen zur Minimierung der Auswirkungen auf angrenzende Stadtteile:

- Großräumigen Luftaustausch erhalten: Durchlüftungs- bzw. Luftleitbahnen sollten idealerweise entsprechend der vorherrschenden Windrichtungen bei regionalen als auch bei lokalen Wetterlagen ausgerichtet werden. Insbesondere das aus Hochwasserschutzgründen auszubauende Gewässer Dietenbach mit einer Breite von 35 m sowie – aufgrund bestehender Waldstrukturen jedoch eingeschränkter – das im Süden vorgesehene Grün- und Sportband können zum Erhalt des großräumigen Luftaustausch beitragen.



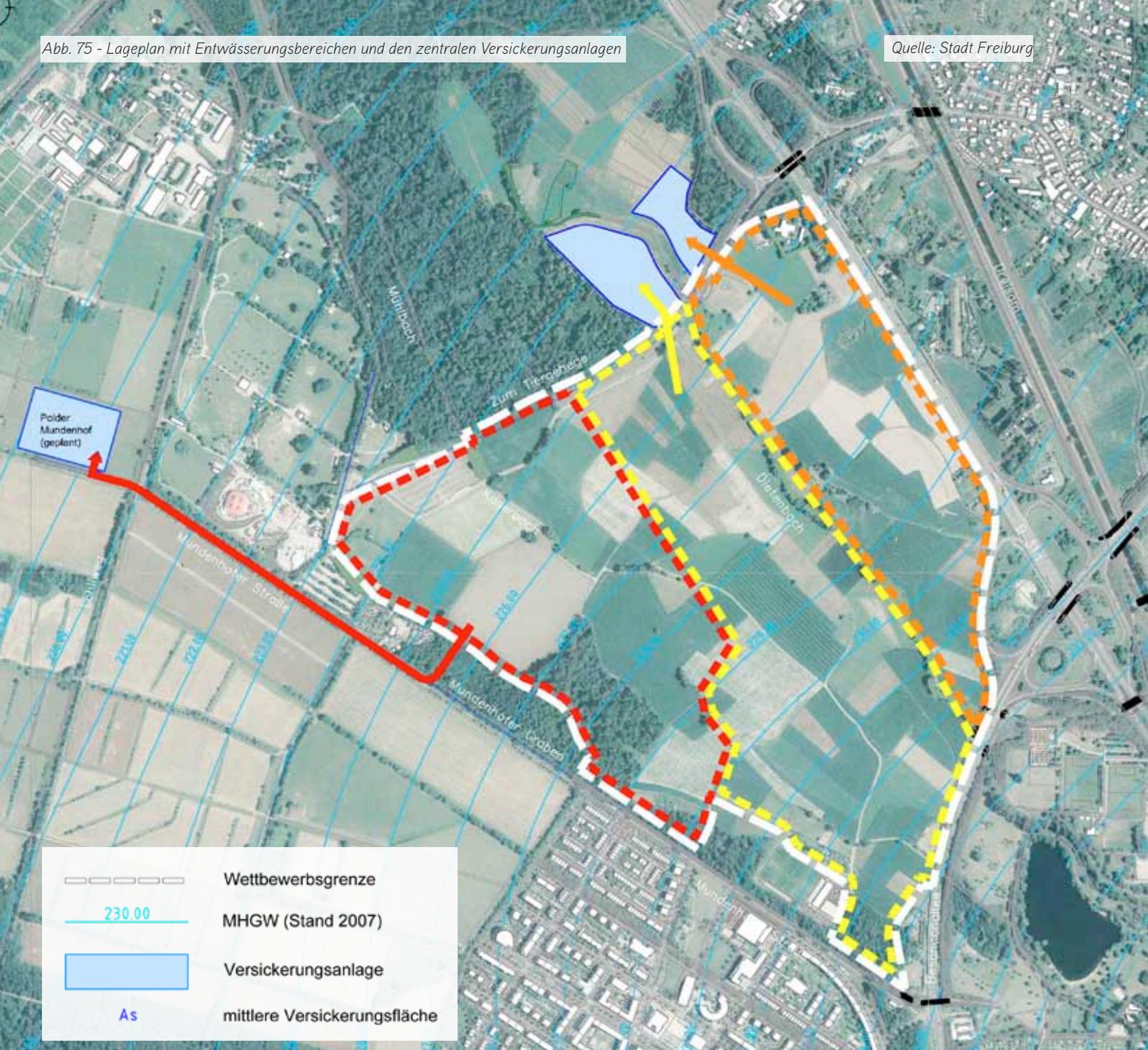


Abb. 76 - Überschlägiger Jahresbetrag mono- / polykristalliner Photovoltaikmodule kWh/m<sup>2</sup>

0°	112	112	112	112	112
30°	109	126	132	125	108
60°	93	115	124	115	92
90°	64	81	87	81	63
	W	S / W	S	S / O	O

- Zusammenwachsen von Wärmeinseln vermeiden: Ein Zusammenwachsen neuer Bebauung mit bestehenden Siedlungsbereichen verstärkt den bestehenden Wärmeinsel-Effekt. Kühlere Vegetationsbereiche (insbesondere Baum- und Strauchvegetation) an den Siedlungsrändern können einen solchen Effekt mildern. Eine Abgrenzung durch Grünbereiche (Wald, Freizeit und Sport) ist insbesondere zum Stadtteil Rieselfeld vorteilhaft.

### Anforderungen zur Schaffung günstiger umweltmeteorologischer Bedingungen innerhalb des Stadtteils:

- Durchlüften: Das Durchdringen der Siedlungsstruktur mit kühler Luft aus der Umgebung wird dann ermöglicht, wenn Straßenzüge und Wegeverbindungen entlang der Hauptwindrichtungen ausgerichtet werden und die Durchlüftung nicht durch Verbauungen abgebremst wird. Aufgrund der vorherrschenden Windrichtungen sind schachbrettartige Strukturen prinzipiell von Vorteil. Für die nächtliche Abkühlung des Gebiets sind insbesondere Kaltluftströmungen aus östlicher bis südöstlicher Richtung von Bedeutung.
- Kühlen: Um nachts eine kühlende klimatische Wirkung für die bebautegebaute Umgebung zu erreichen, sind die Anlage mehrerer Grünflächen und deren günstige Verteilung gegenüber einer einzigen großen Grünfläche („Central Park“) vorteilhaft. Zudem kann die Nutzung wasserdurchlässiger oder begrünbarer Materialien auf sonst versiegelten Flächen wie Plätze, Parkplätze, Straßenbahngleise und Wegeverbindungen dazu beitragen, dass sich diese Flächen nachts schneller abkühlen. Tagsüber ermöglicht die Mischung aus vielen großen und kleinen kühleren Grün- und Wasserflächen (Stadtparks, Pocket Parks, Bachläufe, Wasserspiele usw.) auch an heißen Tagen einen Aufenthalt und Erholung im Freien.
- Attraktive kurze Wege schaffen: Ein engmaschiges und gut erreichbares Netz aus aufenthaltsgeeigneten Freiflächen mit günstigen Wegeverbindungen ermöglicht auch weniger mobilen Bevölkerungsgruppen im Hochsommer einen Aufenthalt außerhalb der eigenen Wohnung. Eine Erreichbarkeit dieser Flächen in einem Abstand von 200-300 m sollte gewährleistet sein. Darüber hinaus sind gute und direkte Verbindungen zu den anschließenden großen übergeordneten Grünräumen (Mooswald, Dietenbachpark, Dreisam) zu schaffen, die zur Abkühlung aufgesucht werden können.
- Verschatten: Eine Verschattung durch Großbäume, Alleen, Gebäude, Arkaden und sonstige Überdachungen ist sowohl an Aufenthaltsorten (Stadtplätze, Schulhöfe, Spielplätze, Haltestellen, Innenhöfe usw.) als auch

an Wegeverbindungen (insbesondere Rad- und Fußwege) sinnvoll, um einen Aufenthalt im Freien auch bei hochsommerlicher Hitze – insbesondere zur Mittags- und Nachmittagszeit – zu ermöglichen.

- Gebäude klimaoptimieren: Der Schutz vor hochsommerlichem Wärmeeintrag am Gebäude durch Wärmeisolierung, Dach- und Fassadenbegrünung sowie mobile Verschattungselemente erhöht den Innenraumkomfort

### Entwässerung

Die Entwässerung des neuen Stadtteils erfolgt gemäß derzeitigem Planungsstand über drei zentrale Versickerungsanlagen außerhalb des Baugebietes. Diese befinden sich im Bereich des geplanten Polder Mundenhof (im Bereich der Kreuzung Mundenhofer Straße/Löhlweg) und in der Offenlandfläche im Gewann Hardacker (westlich der Straße „Zum Tiergehege“) südlich und nördlich des Gewässers Dietenbachs. Die geplanten Versickerungsanlagen sowie deren Einzugsgebiete sind im beigefügten Lageplan dargestellt.

Die Zuleitung zu den Versickerungsanlagen erfolgt mit Hilfe von Regenwasserkanälen. Bei der Versickerungsanlage im Bereich des Polder Mundenhofs wird auch der Mundenhofer Graben für die Ableitung des Regenwassers genutzt. Es werden sowohl die öffentlichen Verkehrsflächen als auch die Privatflächen und solitären Gemeinbedarfsflächen über die Kanalisation abgeleitet. Die zentrale Entwässerungsplanung wird in der weiteren Planung weiter angepasst / präzisiert.

### Energie

Vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Zielsetzung zum Klimaschutz soll ein im energetischen Sinn vorbildlicher neuer Stadtteil entstehen. Für den Stadtteil Dietenbach soll hierbei eine integrierte Strategie für Bebauung, Gebäudestandards (z.B. Fassaden) und Energieversorgung umgesetzt werden. Die im Folgenden beschriebenen Prinzipien sind im städtebaulichen Entwurf in Abwägung mit Zielkonflikten, wie einer möglichen Einschränkung der Spielräume für den Städtebau und Freiraum, möglichen Erschwernissen bei der Vermarktung und einer optimalen Ausnutzung des Baugebietes zu beachten.

Grundsätzlich sollte die Energieversorgung und Energiebereitstellung wie auch die übrigen Infrastruktureinrichtungen im Rahmen einer lernenden Planung modular ausgelegt werden, d.h. dass diese sukzessive nach Bedarf sowie dem Bau- und Erkenntnisfortschritt errichtet werden.



Als energetischer Gebäudestandard wird der Freiburger Effizienzhausstandard EH 55 (Wohnen) und EH 70 (Büro) sowie der Passivhausstandard bei städtischen Gebäuden festgelegt. Deshalb sollen in der Planung des Stadtteils Gebäudekonzepte (z.B. Fassaden) vorgesehen bzw. integriert werden, die die ökonomische Realisierung dieser hohen Gebäudeenergiestandards begünstigen.

Für eine effiziente Energieversorgung sind eine homogene bauliche Dichte, die mit der geplanten Energieinfrastruktur im Gebiet korrespondiert, sowie eine hohe Kompaktheit von Gebäuden vorteilhaft. Zudem ist die Planung von Teilgebieten mit homogenen baulichen Dichten für den effizienten Betrieb von Bedeutung.

Grundsätzlich wurde durch ein Gutachten für ein Energiekonzept erarbeitet, dass in dem Gebiet verschiedene Energieerzeugungs- und Energieversorgungskonzepte möglich sind. Für alle Konzepte gilt, dass durch eine Implementierung von Solaranlagen in der Jahresbilanz ein klimaneutrales Quartier entstehen soll. Am Standort Dietenbach besteht das Potential für die Nutzung erneuerbarer Energien. Neben der Umweltwärme (z.B. Geothermie, Außenluft und Abwasserabwärme) zählt hierzu im Wesentlichen die Nutzung von Solarenergie, die einen Stromertrag von bis zu 28.500 MWh/a erbringen soll. Im Konflikt mit anderen Zielen ist dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ebenso wie dem Ziel eines attraktiven Städtebaus Vorrang einzuräumen.

Während in der **1. Phase** des Wettbewerbs die Fokussierung auf entwürfsrelevante Aspekte im Sinne eines energieeffizienten Städtebaus erwartet wird, sollen im Rahmen der **2. Phase** des Wettbewerbs (Vertiefungsphase) durch die Preisgruppe die Energieversorgungs- und Speicheranlagen entsprechend des grundlegenden Energiekonzeptes Dietenbach konkretisiert werden. Ein Schwerpunkt der Vertiefung des Energiekonzeptes liegt in dem Nachweis des Stromertrags durch die dargestellten Photovoltaikflächen, die einen jährlichen Stromertrag von bis zu 28.500 MWh/a ermöglichen sollen. Abhängig vom Entwurfskonzept und in Abwägung mit anderen städtebaulichen und nutzungsbezogenen Belangen sollen diese in großem Umfang im Gebiet verortet werden. Wenn der Stromertrag zur Erreichung der Klimaneutralität nicht vollumfänglich im Gebiet nachgewiesen werden kann, müssen im Umfeld im weiteren Verfahren weitere Potenziale für die Nutzung der Solarenergie gesucht und erschlossen werden. Die Differenz zwischen dem im Gebiet erzeugten Stromertrag und dem Zielwert von 28.500 MWh/a muss aufgezeigt werden.

Der jährliche Stromertrag je m<sup>2</sup> Photovoltaikflächen hängt vom Neigungswinkel und der Orientierung ab und kann aus der Tabelle (s. Abb. 76) ermittelt werden.

Als Wettbewerbsleistung wird im Rahmen der Vertiefungsphase zum Nachweis der Photovoltaikflächen die Erarbeitung eines Übersichtsplans zum Thema „Energieversorgungskonzept“ im Maßstab 1:2.000 für das Gesamtgebiet vorgegeben (für die Vorprüfung ist eine DWG-Datei des Energieplans abzugeben). Aufgezeigt werden soll, welche Flächen für PV- und Solarthermieanlagen an welcher Stelle im Gebiet untergebracht werden. Dies betrifft auch die eventuelle Einbeziehung der Randzonen und der Lärmschutzanlagen entlang der B 31a und der Besançonallee als potenzielle Speicher- oder Aufstellorte in das Energiekonzept. Im Plan soll farblich differenziert werden, welche Dachanteile der Baukörper für die Nutzung mit Photovoltaik vorgesehen sind. Ebenso sollen die solaraktiven Fassaden, die für Photovoltaik-Anlagen geeignet sind, schematisch in der Dachaufsicht gekennzeichnet werden. Vorgesehen sind zum Stand der Planung auch eine Fläche für die Energiezentrale von 800 m<sup>2</sup> und Flächen für elektrische Speicher von insgesamt 180 m<sup>2</sup> (z.B. 6 Speicher mit den Maßen 12 m x 2,5 m) und je nach vorgesehener Wärmekonzept ein zusätzlicher saisonaler Wärmespeicher mit insgesamt 40.000m<sup>3</sup> in bis zu zwei Einheiten. Diese elektrischen Speicher bzw. konzeptabhängig Wärme-Speicher und das Technikgebäude sollen aufgrund der Maßstabebene symbolhaft verortet werden. Auch zu berücksichtigen sind die notwendigen Leitungstrassen zu und von den zentralen Energiegewinnungs- bzw. Speicheranlagen.

Die Flächenbedarfe für elektrische Speicher und den saisonalen Wärmespeicher sind schon in der ersten Phase des Wettbewerbes darzustellen, um spätere Zielkonflikte in der Freiraumversorgung auszuräumen.

Des Weiteren soll in exemplarischen schematischen Gebäudeschnitten und in den Erläuterungen dargestellt werden, wie Solaranlagen in die Dachformen und Fassaden integriert werden.

Der Vertiefungsphase wird ein Kolloquium mit der Preisgruppe vorgeschaltet, in welchem mögliche Energiekonzepte diskutiert werden sollen.

#### V10 Energiekonzeption (erst relevant für Vertiefungsphase)

– vorhanden / nicht vorhanden

## Natur- und Artenschutz

Neue Studien belegen, dass Stadtnatur nicht nur die Lebensqualität der Stadtbewohner anhebt, sondern auch einen bedeutenden ökonomischen Wert besitzt. Natur in der Stadt verbessert die Luftqualität und das Stadtklima, mildert Hitzewellen und mindert Lärm. Grünflächen fördern die Begegnung und dienen der Erholung im neuen Stadtteil selber. Eine sorgfältige Auseinandersetzung und Einbeziehung von Natur in die Stadtplanung sorgt somit für eine höhere Lebensqualität.

Wertvolle Biotope und ökologisch bedeutende Strukturen sollten im Rahmen der Freiraumplanung – wo städtebaulich möglich – erhalten werden, auch da sich somit der rechtlich vorgeschriebene Ausgleichsbedarf für den neuen Stadtteil aus dem Umwelt- und Naturschutzrecht deutlich reduzieren lässt. Hierdurch lässt sich wiederum die weitere Planung des Stadtteils beschleunigen. Zudem unterstützt ein hohes Maß an Artenvielfalt die Identifikation mit dem neuen Stadtteil und ganz allgemein das Wohlbefinden der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner.





***Kapitel 4  
Zusammen-  
fassung***

## 4. Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe

### Allgemein

Mit dem Wettbewerbsentwurf wird die Entwicklung eines eigenständigen Stadtteils von rd. 108,4 ha Größe mit (groß-)städtischer Prägung für rd. 6.000 Wohneinheiten und damit für knapp 14.000 Menschen angestrebt. Der Stadtteil soll über eine gesunde Nutzungsmischung mit ansprechenden öffentlichen Räumen, insbesondere auch der Straßenräume, verfügen, die Raum für die Entfaltung städtischen Lebens bieten.

Entstehen soll ein gemischtes, inklusives Wohnquartier mit hoher Wohnqualität für alle sozialen Schichten und Altersgruppen, wobei der Schwerpunkt auf der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum liegt (d.h. ausreichend Wohnraum insbesondere für die sog. Mittelschicht und Schwellenhaushalte sowie ausreichend Angebote für den geförderten Wohnraum).

Das städtebauliche Grundgerüst sollte idealtypisch eine gute soziale Durchmischung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Familienstand und Einkommen in allen Bauabschnitten ermöglichen.

Ziel ist die Entwicklung eines Stadtteils, der kurze Wege zu den einzuplanenden Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie zu den vorzusehenden Gemeinbedarfseinrichtungen ermöglicht. Dazu gehören sowohl eine attraktive Anbindung an das Stadtbahn-Netz, ein qualitativ hochwertiges Rad-/ Fußwegenetz innerhalb des Stadtteils sowie eine gute Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren und Freiräumen.

Zur Deckung des stadtteilbezogenen Arbeitsstättenbedarfs wird zudem die Entwicklung eines kleineren, dem Wohnen deutlich untergeordneten Mischgebiets mit wohnaffinem verarbeitendem Gewerbe und Handwerk in einer Größenordnung von ca. 2 ha angestrebt.

Für eine hohe Wohnumfeld- und Lebensqualität ist die Versorgung mit vielfältig nutzbaren Freiflächen wesentlich. Öffentliche Straßen, Plätze, Parkanlagen und Grünflächen sind in guter räumlicher Proportion und Verteilung sowie intensiver Vernetzung anzubieten. Die Planung muss insgesamt mit den umweltpolitischen Zielen der Stadt, der ambitionierten und zukunftsweisenden Forderung nach hohen energetischen Standards und der Planung Dietenbachs als klimafreundlicher Stadtteil vereinbar sein.

Die Vereinbarkeit von Wirtschaftlichkeit mit einer höchstmöglichen städtebaulichen Qualität, hohen Umweltstandards und rechtssicherer Planung ist eine der besonderen Herausforderungen des Wettbewerbs - auch, da sich die Maßnahmen nach dem Prinzip der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme grundsätzlich aus sich selbst heraus finanzieren sollen und eine zügige Durchführbarkeit gewährleistet werden muss. Ziel ist daher, das aktuell vorliegende Kostendefizit der Gesamtmaßnahme durch technische und wirtschaftliche Maßnahmen weiter zu reduzieren, um die „schwarze Null“ für die Entwicklungsmaßnahme zu erreichen. Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit soll der auf das Wettbewerbsgebiet bezogene Anteil an vermarktbarer Nettobaulandfläche (Wohnbau- und Mischgebietsflächen ohne Verkehrsflächen, öffentliche Freiflächen und Flächen für Schulcampus, Sportanlagen, Sporthalle, solitäre KiTas) mindestens 55 % betragen. Dies entspricht bei einer Größe von 108,4 ha einem Gesamtumfang von mindestens 60 ha.

### Wettbewerbsgebiet

Innerhalb des Wettbewerbsgebiets können grundsätzlich zwei unterschiedliche Flächentypen unterschieden werden: überbaubares Plangebiet und Freihaltebereiche.

Freihaltebereiche dürfen im Rahmen des Entwurfskonzepts nicht mit baulichen Anlagen überplant werden. Freiräumliche Nutzungen sind jedoch denkbar, im Bereich der Randzonen der B31a und der Besançonallee jedoch stark eingeschränkt. Zu den Freibereichen gehören die Abstandsbereiche zur Bundesstraße B31a und zur Besançonallee, die vorgeschriebenen Waldabstände sowie das Mittelwasserbett des Dietenbachs mit seinen Biotopen, Flutmulden und Gewässerrandstreifen. Sämtliche andere Bereiche innerhalb des Wettbewerbsgebiets sind als Bauland (inkl. Frei- und Erschließungsflächen) zu verstehen und im Wettbewerbsentwurf entsprechend zu entwickeln.

Das Verkehrsnetz des Wettbewerbsentwurfs ist an die vorgegebenen verkehrlichen Anschlusspunkte der Stadtbahn, des Kfz-Verkehrs und an das Fuß- und Radwegenetz anzuschließen.

### Städtebau

Mit dem neuen Stadtteil soll eine robuste und zugleich ästhetisch ansprechende Stadtstruktur mit einem urbanen Charakter entstehen. Ziel ist die Entwicklung eines Stadtteils der kurzen Wege mit dezentraler Eigenständigkeit und einer ausgeprägten Funktionsmischung von Wohnen, Nah-



Abb. 78 - Abgrenzung Wettbewerbsgebiet inkl. von Bebauung freizuhaltende Bereiche und verkehrliche Anschlusspunkte

Quelle: FWT / BS+, Stadt Freiburg



Straße Zum Tiergehege

Kfz-Anschluss  
>>Zum Tiergehege<<  
sowie Rad- und Fußverkehr

B 31a

Zufahrt zum Mundenhof  
(Kfz, sowie Rad- und Fußverkehr)

Steg über B31a  
zur Dreisam  
(Rad- und Fußverkehr)

Eingang Mundenhof  
(Rad- und Fußverkehr)

Mundenhofer Straße

Stadtbahnanschluss sowie  
Rad- und Fußverkehr

Anschluss Dieten-  
bachpark für Rad-  
und Fußverkehr  
(Unterführung)

Anschluss für  
Rad- und Fußverkehr

Besançonallee

Kfz-Anschluss  
Besançonallee sowie  
Rad- und Fußverkehr

Anschluss für  
Rad- und Fußverkehr

Rieselfeld

- Wettbewerbsgebiet
- Wald
- Grünfläche Park, Sport, Erholung
- Grünland, sonstige Grünfläche
- Wasserfläche
- Biotope
- Betriebsfläche
- Wohnbaufläche
- Gemeinbedarfsfläche
- Verkehrsfläche
- Anschlusspunkt für Kfz Verkehr
- Anschlusspunkt für Stadtbahn
- Anschlusspunkt für Rad- und Fußverkehr
- geplante Trasse Hochspannungleitung
- von Bebauung freizuhaltende Randstreifen zu Straßen
- von Bebauung freizuhaltende Gewässer-randstreifen
- von Bebauung freizuhaltende Waldabstandstreifen

versorgung, Arbeiten, Sport, Freizeit, Bildung und Kultur. Alle wichtigen Angebote der Grundversorgung sollen vor Ort zur Verfügung stehen und finden sich in den Vorgaben dieses Wettbewerbs wieder.

Zu den wichtigsten Grundprinzipien für den neuen Stadtteil gehört eine Ausrichtung auf einen parzellenorientierten Städtebau, der gleichzeitig eine Raumbildung mit städtischem Charakter erlaubt. Eine kleinteilige Parzellenstruktur, umzusetzen im Zuge der Vermarktung, soll eine spätere Umnutzung und Veränderung der Strukturen erleichtern und die Basis für die angestrebte Nutzungsmischung bilden. Darüber hinaus ist eine eindeutige Zonierung öffentlicher und privater Räume zu entwickeln, sowie private Gemeinschaftsflächen, die ggf. auch durch Dritte genutzt werden können (z.B. private Kinderspielplätze). Gewünscht wird zudem eine hohe Erlebnisdichte und gute Orientierbarkeit.

In den zentralen Bereichen des Stadtteils ist eine vorzugsweise geschlossene Bauweise vorzusehen, die in den Randbereichen in eine aufgelockerte Struktur übergehen kann. Als zentraler Identifikationsort und Schwerpunkt des öffentlichen Lebens ist ein Stadtteilzentrum bzw. ein öffentlicher Platz einzuplanen – als Ort des Austauschs, als Treffpunkt und als Marktplatz.

Im neuen Stadtteil soll eine bedarfsgerechte Mischung unterschiedlicher Wohnungstypen gebaut werden. Der Anteil der Wohnungen im Geschosswohnungsbau soll in Relation zur Gesamtzahl aller errichteten Wohnungen bei rund 75 % liegen, der Anteil von Wohnungen in verdichteten Einfamilienhausähnlichen Strukturen im Geschoss soll bei rund 25 % liegen. Im Geschosswohnungsbau sind Akzente auf den Bautyp des gereihten Stadthauses zu legen.

Vorgesehen ist eine durchschnittliche Dichte bzw. Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,4 als Orientierungswert. Die Spannweite bei der Geschossigkeit der Gebäude im neuen Stadtteil soll bis zu acht Geschosse in den zentralen Bereichen reichen. Die nachzuweisende GF beträgt ca. 840.000 m<sup>2</sup>, wobei die neben dem Geschosswohnungsbau zu planenden Nutzungen (insbes. Gewerbe, Einzelhandel, Stadtteiltreff, Kitas) hierin enthalten sind. Balkone, Dachterrassen sowie Tiefgaragen und Kellergeschosse sind in der GF nicht enthalten.

Weitere wichtige Entwurfsbausteine sind u. a.: die Gestaltung der Stadteingänge als Visitenkarten und die bewusste Gestaltung der Stadteileränder, Konzepte für den städtebaulich-architektonischen Schallschutz, das mögliche Setzen städtebaulicher Dominanten, ein bewusster gestalterischer Umgang mit Ecksituationen/Eckgebäuden, die Ausgestaltung von EG-Zonen, die Fassadengliederung sowie die Berücksichtigung der Dachzonen hinsichtlich ihrer Funktion für eine vertikale Verortung des öffentlichen Raums.

## Freiraum

Die Grün- und Freiflächen stellen einen wesentlichen Beitrag für die Wohn- und Lebensqualität im neuen Stadtteil dar. Neben der bedeutsamen stadtoökologischen Wirkung dienen sie vor allem der Erholung und tragen zur Identifikation bei. Grundsätzlich ist ein System unterschiedlicher, sich ergänzender Freiflächen auszubilden, die über attraktive Wege und Grünverbindungen sinnvoll untereinander vernetzt sind. Eine intensive Durchgrünung mit öffentlichen, privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen, abgestimmt auf den jeweiligen Wohnstrukturtyp, ist anzustreben.

Als Richtwert an intensiv nutzbarer öffentlicher Grünfläche ist von gut 150.000 m<sup>2</sup> bei knapp 14.000 Einwohnern auszugehen, zzgl. Sport- und Platzflächen. Jede Wohnung sollte zusätzlich über eine private, geschützte Freifläche in Form von Balkon, Loggia, Dachterrasse oder Bewohnergarten verfügen.

Es wird eine gute Eingliederung und Anbindung des neuen Stadtraums an den Landschaftsraum angestrebt.

Die an den neuen Stadtteil Dietenbach angrenzenden Landschaftsräume bieten ein breites, qualitativ hochwertiges Potenzial für freiraumbezogene Aktivitäten. Dabei sind allerdings Anforderungen des Naturschutzes zu beachten, insbesondere die Schutzziele in den angrenzenden Schutzgebieten.

Der Dietenbach, der mit seinen Gehölzstrukturen ein zentrales räumliches und identitätsstiftendes Element darstellt, muss aus Gründen des Hochwasserschutzes ausgebaut und von Bebauung freigehalten werden. Hieraus ergibt sich ein hohes Potenzial für eine wohnortnahe Erholung, eine Stärkung der Durchlüftungsfunktion und eine ökologische Bedeutung für den Biotopverbund.

Auf Grund der vielfältigen Nutzungsanforderungen sind die Grün- und Freiflächen nach Möglichkeit multicodeiert zu entwickeln. Innovative Lösungen auch zur Integration konkurrierender Nutzungen sind ein wesentliches Merkmal der Freiraumentwurfsleistungen.

## Verkehr

Rückgrat des Verkehrskonzeptes ist die Stadtbahn (mit Buswendeschleife und P&R-Anlage). Dieses soll durch Mobilpunkte, Bike&Ride-Anlagen und flächenhaftes Car-Sharing unterstützt werden. Ein integriertes Rad- und Fußwegenetz soll auch durch die Ergänzung mit separaten Trassen eine hochwertige Vernetzung im Stadtteil und mit der Stadt gewährleisten. Dieses umfassende Angebot an umweltfreundlichen Mobilitätsformen ist ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts zur Fahrzeugreduzierung im



Stadtteil und soll zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beitragen.

Das hierarchisierte Straßennetz soll dazu beitragen, dass die Wohnbereiche vom Verkehr entlastet werden. Dies wird durch Wohnwege, die als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet werden sollen, unterstützt.

Eine besonders hohe Wohnqualität soll mittels der Kombination von stellplatzfreien Wohnbereichen und Quartiersgaragen bzw. gemeinsamen Tiefgaragen mit Stellplätzen unter den Gebäuden erreicht werden, deren Zufahrten außerhalb der Wohnwege an den Sammelstraßen verortet sind. Störungsfreie Verkehrsabläufe werden durch die Integration einer ausreichenden Anzahl von Be- und Entladezonen insbesondere im Geschäftsbereich sichergestellt.

Diese Vorgaben und Ziele sind durch ein Mobilitätskonzept innerhalb des Wettbewerbs weiter zu entwickeln und nachzuweisen.

### Umwelt

Der neue Stadtteil Dietenbach soll ein wichtiger Baustein der nachhaltigen Stadtentwicklung in Freiburg werden. Hierzu gehören neben einer städtebaulichen Robustheit gegenüber Veränderungen, einer auf kurze Wege ausgerichteten Versorgungsstruktur sowie einer ökologisch ausgerichteten Verkehrsplanung mit einem Schwerpunkt auf den Umweltverbund auch die Berücksichtigung der Belange des Umwelt-, Klima-, Natur- und Artenschutzes. Hierzu gehört auch die Schaffung günstiger umweltmeteorologischer Bedingungen innerhalb des Stadtteils.

Vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen Zielsetzung zum Klimaschutz soll ein im energetischen Sinn vorbildlicher neuer Stadtteil mit den Schwerpunkten energieeffiziente Gebäudestandards, Nutzung der lokalen emissionsfreien regenerativen Energien und klimagerechtes Versorgungskonzept stehen. In Anlehnung an die städtischen Klimaschutzziele und angesichts der Langfristigkeit des Vorhabens für das neue Quartier wird die Klimaneutralität angestrebt. Dieses Ziel muss vor dem Hintergrund möglicher Auswirkungen auf andere vorrangige Ziele abgewogen werden.

## Vorprüfungsrelevante Vorgaben

Innerhalb dieser Aufgabenstellung sind einzelne besonders wichtige und verbindliche Vorgaben enthalten, die entsprechend in die Vorprüfung der Arbeiten einfließen. Die Nicht-Erfüllung einzelner Kriterien führt nicht zum Ausschluss der Wettbewerbsarbeit aus dem Verfahren, wird aber vom Preisgericht besonders berücksichtigt.

### V01 Wettbewerbsgebiet & Freihaltebereiche

- Einhaltung des Wettbewerbsgebietes
- Einhaltung der Walddabstände
- Freihaltung der Randbereiche zur B 31a und Besançonallee
- Erhalt Mittelwasserbett Dietenbach (inkl. 10 m Gewässerrandstreifen)

### V02 Verkehrliche Anschlusspunkte

- Stadtbahn (Verlängerung Linie 5 über Endhaltestelle „Bollerstaudenstraße“)
- Kfz-Verkehr (Anschluss an planfreien Kreisverkehr an Besançonallee, Anschlussstelle an die Straße „Zum Tiergehege“ sowie Erschließungsstraße zum Mundenhof)
- Geh-/Radwege (neue Brücke über B31a zum Dreisamufferradweg, Unterführung und Kreisel zum Dietenbachpark, drei Anbindungen an Mundenhofer Straße/Rieselfeld, zwei Anbindungen zum Mundenhof)

### V03 Zielmarke Wohneinheiten (6.000)

- Die nachzuweisende GF (inkl. integrierter gewerblicher und öffentlicher EG-Nutzungen) für die Erreichung der Zielmarke beträgt ca. 840.000 m<sup>2</sup>

### V04 Mindestanteil Nettobauland

- mind. 60 ha = 55 % Nettobauland (Wohnen inkl. integrierter Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe, KiTas, Stadteiltreff)
- max. 48 ha = 45 % Infrastruktur (solitäre Gemeinbedarfsflächen, öffentliche Grünflächen, Sportflächen, Verkehrsflächen)

### V05 Größere solitäre Infrastruktur vorhanden

- Schulcampus
- 3-teilige Sporthalle und 2-teilige Standardturnhalle
- Freisportfläche

### V06 Gewässer Dietenbach (Mindestausbaubreite)

- Breite des Gewässerausbaus im Durchschnitt bei mind. 35 m. Der notwendige Flächenumfang des Gewässerausbaukorridors im Abschnitt zwischen „Besançonallee“ und „Zum Tiergehege“: mind. 38.500 m<sup>2</sup>.

#### **V07 Anzahl neuer Brücken über Gewässer Dietenbach**

- max. 2 Kfz-Brücken und max. 3 Geh- und Radwegbrücken über das Gewässer Dietenbach

#### **V08 Innere Erschließung Stadtbahn**

- 3 Haltestellen
- Die Stadtbahntrasse darf das Gewässer Dietenbach nicht queren.

#### **V09 P+R**

- P+R-Platz (mit Anbindung an Bus und Stadtbahn)

#### **V10 Energiekonzeption (erst relevant für Vertiefungsphase)**

- vorhanden / nicht vorhanden



# Anlagen

## Vorgaben zur Ermittlung von Querschnitten für öffentliche Verkehrsanlagen

Vorgaben zur Ermittlung von Querschnitten für öffentliche Verkehrsanlagen im Stadtteil Dietenbach

Breitenmaße zu den Funktionsräumen		abgestufte Straßenraumtypen			
		"Boulevard"		Sammelstraße	Wohnweg verkehrsberuhigter Bereich "Mischfläche"
		Hauptverkehrsstraße mit Stadtbahn auf eigenem Gleiskörper 30 km/h	Hauptverkehrsstraße ohne Stadtbahn 30 km/h		
Radverkehr	Radverkehr	auf der Fahrbahn im Mischverkehr			
Fußverkehr	eigenständiger Gehweg (pro Richtung)	≥ 4,50 m	≥ 4,50 m	≥ 3,00 m	auf der Fahrbahn im Mischverkehr
Grün	Bäume	min 8 m <sup>2</sup> (begrünte Pflanzfläche) oder 12m <sup>3</sup> (unterirdische Baumquartiere)			
Parker	Längsparker (pro Richtung) Be- und Entlade Zone, Car-Sharing, Besucher Pkw, Fahrrad in Senkrechtaufstellung	im Seitenbereich 2,30 m	im Seitenbereich 2,30 m	im Seitenbereich 2,30 m	in der Mischfläche integriert 2,30 m
	mobilitätseingeschränkte Personen	-	-	-	3,50 m
Parker	Senkrechtparker (pro Richtung) Car-Sharing und Besucher Pkw (B = 2,50m) mobilitätseingeschr. Personen (B = 3,50m)	im Seitenbereich -	im Seitenbereich 5,00 m	im Seitenbereich 5,00 m	in der Mischfläche integriert -
Fahrbahn	Fahrstreifen (pro Richtung)	4,00 m	-	-	-
	Fahrbahn	-	6,50 m	6,00 m	8,00 m (Mischfläche)
Stadtbahn	Gleistrasse (Freie Strecke)	6,70 m	-	-	-
	Gleistrasse (Haltestelle)	5,70 m	-	-	-
	Haltestelle (pro Richtung)	3,50 m	-	-	-

Breitenmasse zu den Funktionsräumen		eigenständig geführte Rad-/Fußverkehrsachsen				
		getrennte Führung				gemischte Führung
		Hauptroute (Radweg in Kombination mit Gehweg)		Nebenroute (Radweg in Kombination mit Gehweg)		
		Radweg	Gehweg	Radweg	Gehweg	untergeordnete Nebenroute gemeinsamer Geh-/Radweg
Rad-/Fuß Verkehr	eigenständiger Gehweg	-	≥ 3,00 m	-	≥ 2,50 m	-
	eigenständiger Radweg	≥ 3,00 m	-	≥ 3,00m	-	-
	Gemeinsamer Geh-/Radweg	-	-	-	-	≥ 3,50 m
	Sicherheitstrennstreifen	0,75 m		-	-	-
Grün	flankierendes Grünband	-		2 x 0,75 m		-
	Baumstreifen	2 x 2,00 m in Seitenlage		2,50 in Mittellage		2,00 m in Seitenlage

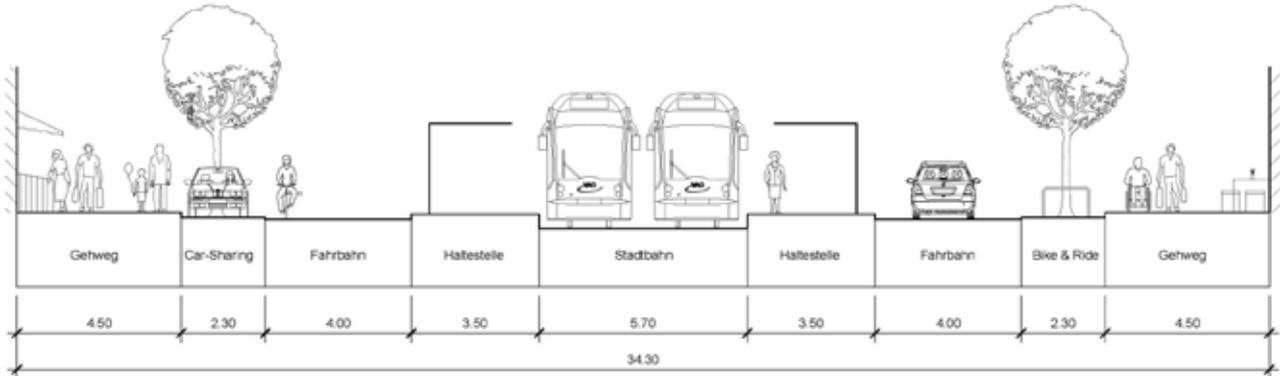
Quelle: Stadt Freiburg

## Beispielquerschnitte

Nachfolgende Schnitte stellen beispielhafte Anwendungsmöglichkeiten des auf der vorherigen Seite dargestellten Baukastens dar. Die Maße sind jeweils auf die erste Kommastelle gerundet. - Quelle: Stadt Freiburg

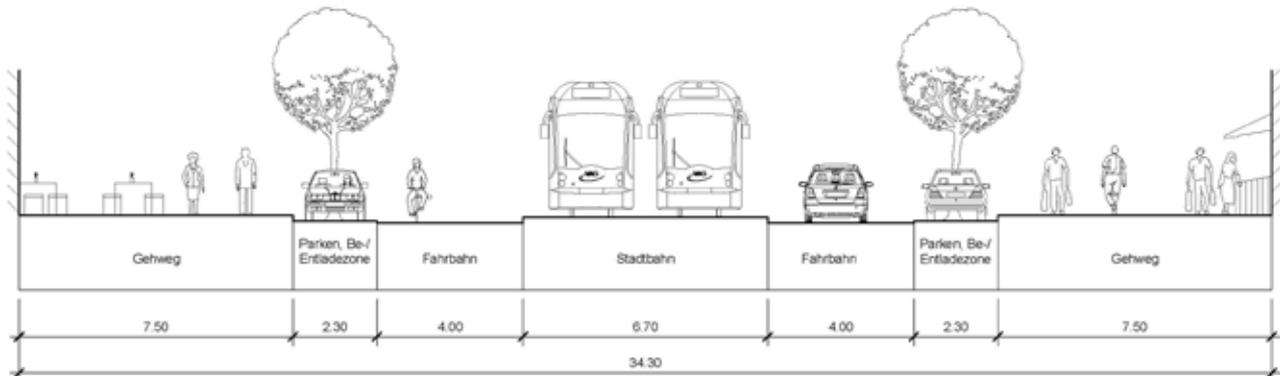
### Beispielquerschnitt Boulevard mit Stadtbahn

Bereich Haltestelle

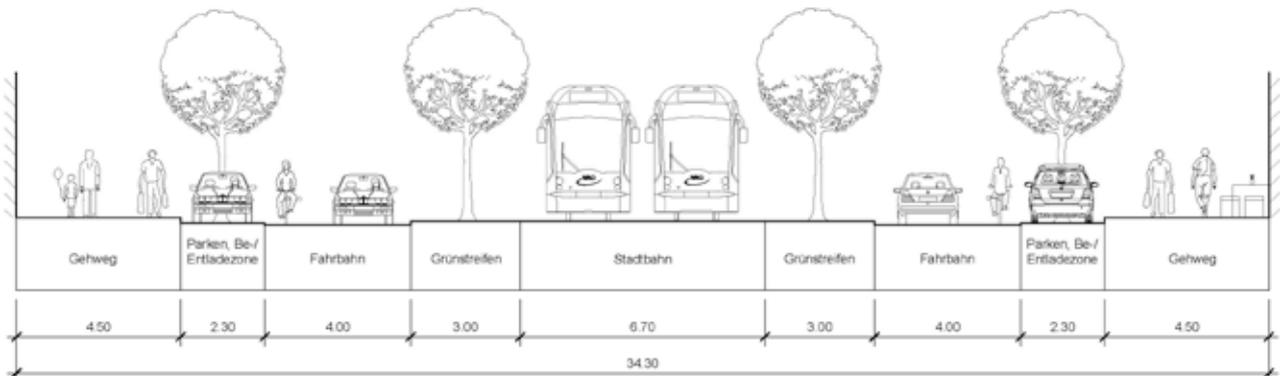


### Beispielquerschnitt Boulevard mit Stadtbahn

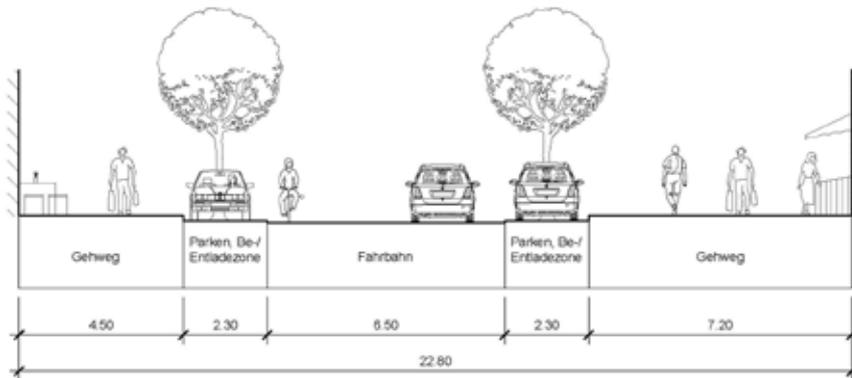
Bereich Rasengleis



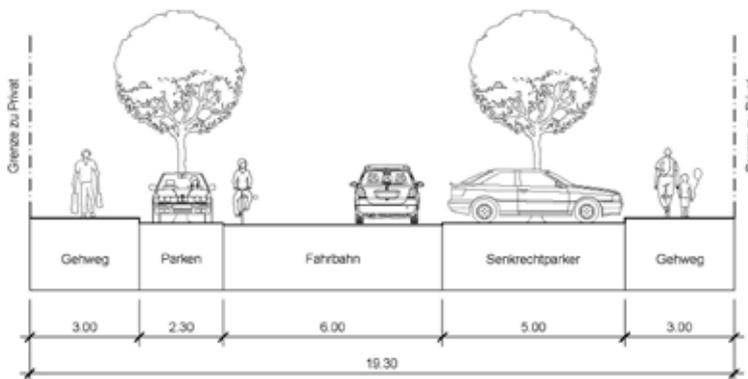
Bereich Rasengleis (alternative Gestaltungsmöglichkeit)



### Beispielquerschnitt Boulevard ohne Stadtbahn



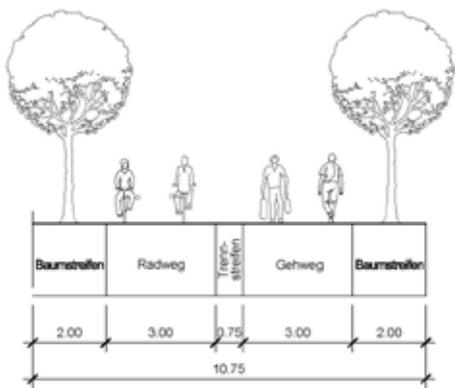
### Beispielquerschnitt Sammelstraße



### Beispielquerschnitt Wohnweg



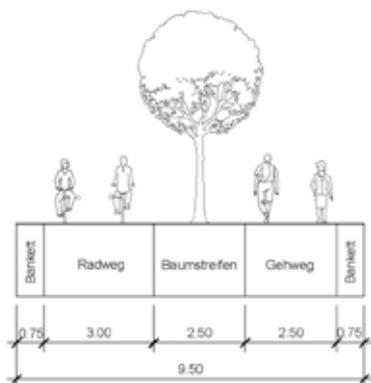
Beispielquerschnitt Hauptroute mit separatem Geh- und Radweg



Beispielquerschnitt untergeordnete Nebenroute mit gemeinsamem Geh- und Radweg

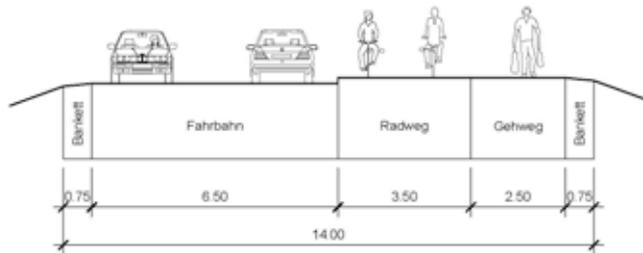


Beispielquerschnitt Nebenroute mit getrenntem Geh- und Radweg



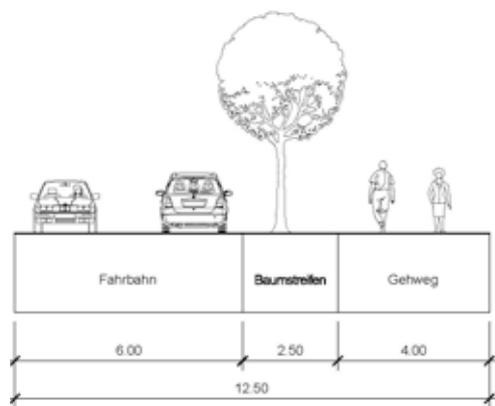
### Beispielquerschnitt Straße Zum Tiergehege

Bereich Lehener Brücke



### Beispielquerschnitt Straße Zum Tiergehege

Bereich Anschluss Mundenhof



# Abbildungsverzeichnis

## Abbildungen

1. Titelblatt: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle: Stadt Freiburg	01
2. Kapitelanfang: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle Stadt Freiburg	07
3. Verfahrensübersicht - Quelle: PG Dietenbach /agl/scheuven + wachten plus	08
4. Einteilung der Pläne - Quelle: scheuven + wachten plus	12
5. Kapitelanfang: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle Stadt Freiburg	20
6. Freiburg von oben - Quelle: FWTM GmbH & Co. KG	22
7. Lage von Vauban, Rieselfeld und Dietenbach - Quelle: Stadt Freiburg	22
8. Rieselfeld - Quelle: Stadt Freiburg	22
9. Vauban - Quelle: FWTM GmbH & Co. KG	23
10. Luftfoto Rieselfeld - Quelle: erich Meyer, Hasel	23
11. Luftfoto Vauban - Quelle: erich Meyer, Hasel	23
12. Perspektivplan „Starke Verbindungen“ - Quelle: Stadt Freiburg	23
13. Perspektivplan „Entwicklungsschwerpunkte“ - Quelle: Stadt Freiburg	23
14. Ablauf Vorbereitende Untersuchungen - Quelle: Stadt Freiburg	26
15. Bausteine der Bürgerbeteiligung Dietenbach - Quelle: agl, Stadt Freiburg	26
16. Kapitelanfang: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle Stadt Freiburg	30
17. Lage im Stadtgebiet - Quelle: Stadt Freiburg	32
18. B 31a - Quelle: Stadt Freiburg	32
19. Besançonallee - Quelle: Stadt Freiburg	32
20. Ortskern Stadtteil Lehen - Quelle: Stadt Freiburg	33
21. Stadtteil Weingarten mt Hochhaussiedlung - Quelle: Stadt Freiburg	33
22. Dietenbachpark mit Dietenbachsee - Quelle: Stadt Freiburg	33
23. Dreisamniederung mit Radweg (Radvorrangroute) - Quelle: Stadt Freiburg	33
24. Stadtteil Rieselfeld von oben - Quelle: Stadt Freiburg	33
25. NSG Freiburger Rieselfeld - Quelle: Stadt Freiburg	33
26. Sportanlage Hirschmatten - Quelle: Stadt Freiburg	34
27. Waldrand - Quelle: Stadt Freiburg	34
28. Tier-Erlebnispark Mundenhof - Quelle: Stadt Freiburg	34
29. Luftbild - Quelle: Stadt Freiburg	35
30. Gehölzstrukturen im Gebiet (Käserbach) - Quelle: Stadt Freiburg	35
31. Schrägluftbild mit Verlauf Gewässer Dietenbach - Quelle: Stadt Freiburg	35
32. Natur und Umwelt - Quelle: bosch & partner, faktorgrün	37
33. FNP 2020 - Quelle: Stadt Freiburg	37
34. Bestandsnutzungen Dietenbachgelände - Quelle: Stadt Freiburg	37
35. Bestandsnutzungen - Quelle: FWT / BS+	38
36. Bestandsnutzungen - Quelle: FWT / BS+	39
37. Hochspannungsleitungen - Quelle: Stadt Freiburg	40
38. Funkmast SWR - Quelle: Stadt Freiburg	40
39. Blickbeziehungen - Quelle: FWT / BS+ / StadtFreiburg	40
40. Topografie (Höhenlinien) - Quelle: Stadt Freiburg	40
41. Topografie / Sichtbeziehungen im Umland - Quelle: Stadt Freiburg	41
42. Hochwasser (Ist-Situation) - Quelle: Wald + Corbe	42
43. Hochwasser (nach Gewässerausbau) - Quelle: Wald + Corbe	42
44. Schallimmissionen - Quelle: Pöyry Deutschland GmbH	42
45. Kapitelanfang: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle Stadt Freiburg	44
46. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet - Quelle: FWT / BS+, Stadt Freiburg	46
47. Freiraumstrukturen im Umfeld - Quelle: FWT / BS+, Stadt Freiburg	54
48. Gewinn Hardacker - Quelle: Stadt Freiburg	54
49. Straße zum Tiergehege - Quelle: Stadt Freiburg	54
50. Systemschnitt zur B 31a - Quelle: Stadt Freiburg	57



51. Systemschnitt zur Besançonallee - Quelle: Stadt Freiburg	57
52. Gewässer Dietenbach - Quelle: Stadt Freiburg	58
53. Gewässer Dietenbach mit begleitenden Gehölzstrukturen - Quelle: Stadt Freiburg	58
54. Beispielhafter Systemschnitt - Quelle: Wald + Corbe	58
55. Äußere Erschließung Stadtbahn entlang Bollerstaudenweg - Quelle: FWT / BS+	62
56. Bollerstaudenweg in Richtung Rieselfeld - Quelle: Stadt Freiburg	62
57. Straßenbahn im Stadtteil Rieselfeld - Quelle: Stadt Freiburg	62
58. Kfz-Anschlüsse - Quelle: Stadt Freiburg	65
59. Anschluss Lehener Brücke / Straße „Zum Tiergehege“ - Quelle: Stadt Freiburg	66
60. Anschluss Lehener Brücke / Straße „Zum Tiergehege“ - Quelle: Stadt Freiburg	66
61. Anschluss Besançonallee - Quelle: Stadt Freiburg	66
62. Besançonallee - Quelle: Stadt Freiburg	66
63. Geh- und Radwegeerschließung - Quelle: FWT / BS+	68
64. Weg „Am Silberhof“ - Quelle: Stadt Freiburg	69
65. Eingang Mundenhof mit Besucherparkplatz - Quelle: Stadt Freiburg	69
66. Bestehender Fuß- und Radweg - Quelle: Stadt Freiburg	69
67. Mundenhofer Straße - Quelle: Stadt Freiburg	69
68. Unterführung vom Dietenbachpark - Quelle: Stadt Freiburg	69
69. Mundenhofer Steg - Quelle: Stadt Freiburg	69
70. Beispiel verkehrsberuhigter Wohnweg im Stadtteil Vauban - Quelle: Stadt Freiburg	70
71. Quartiersgarage im Stadtteil Vauban - Quelle: Stadt Freiburg	70
72. kräftige Höhenwindströmungen - Quelle: Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG	72
73. wind-/wolkenarme Sommertage - Quelle: Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG	72
74. wind-/wolkenarme Sommertage - Quelle: Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG	72
75. Lageplan mit Entwässerungsbereichen - Quelle: Stadt Freiburg	74
76. Überschlägiger Jahresbeitrag mono- / polykristalliner Photovoltaikmodule kWh/m <sup>2</sup> - Quelle: Ingenieurbüro Hausladen GmbH	74
77. Kapitelanfang: Blick auf das Dietenbachgelände - Quelle Stadt Freiburg	78
78. Abgrenzung Wettbewerbsgebiet - Quelle: FWT / BS+, Stadt Freiburg	80
Anlagen	
Vorgaben zur Ermittlung von Querschnitten für öffentliche Verkehrslagen - Quelle: Stadt Freiburg	84
Beispielquerschnitte - Quelle: Stadt Freiburg	85



