



# Ring frei ... für den Stadtboulevard

**J**etzt wächst zusammen, was zusammengehört“ – dieses berühmte Zitat gilt für Freiburg in einem völlig anderen Zusammenhang: Gemeint sind hier die mittelalterliche Altstadt und die „jüngeren“ Quartiere rund um den Bahnhof. Noch sind sie durch eine vierspurige Hauptverkehrsstraße voneinander getrennt. Doch dies wird sich in den nächsten Jahren ändern, wenn Rotteck- und Werderring vom Durchgangsverkehr befreit und zum Stadtboulevard umgestaltet werden.

Die Planung, die von der Kronenbrücke angefangen den gesamten Ring über den Fahnenbergplatz bis zum Siegesdenkmal einschließt, ist ein Meilenstein, von dem ein starker Impuls für die Entwicklung der Innenstadt erwartet wird – vergleichbar der Einführung der Fußgängerzone in den 70er-Jahren. Neben einem großzügigen Boulevard mit Fußgängerzone im zentralen Abschnitt des Rings werden attraktive Stadtplätze und -räume entstehen. Außerdem wird eine Stadtbahnstrecke bis zum Siegesdenkmal gebaut.

Ermöglicht wird dies durch eine neue Verkehrskonzeption für die Innenstadt, zu der neben der Unterbrechung und Umgestaltung des Rings der vierspurige Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße gehört. Denn erst durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahnhofsachse ist es möglich, auf den Ring als Durchgangsstraße zu verzichten. Danach – ab Ende 2006 – kann der öffentliche Raum völlig neu gestaltet und die Verkehrsführung geändert werden.

## Liebe Freiburgerinnen und Freiburger,

unsere Innenstadt ist größer geworden: Das Quartier zwischen Rotteck- und Werderring sowie Bahnhof und Konzerthaus ist in den vergangenen Jahren deutlich aufgewertet worden und hat sich zu einem pulsierenden und lebendigen Teil der Innenstadt entwickelt. Der vor über 30 Jahren vierspurig ausgebaute Ring hat deshalb längst seinen Charakter als Umfahrung der Innenstadt verloren und ist mittlerweile zu einer Trennlinie zwischen der historischen Altstadt und dem westlich angrenzenden Quartier geworden.

Deshalb ist die Umgestaltung des Rings mit einer Reduzierung des Verkehrs und dem Bau der neuen Stadtbahnlinie der wichtigste Baustein der Innenstadtentwicklung. Attraktive Platzgestaltungen statt Durchgangsverkehr, ein abwechslungsreicher Boulevard mit einer Fußgängerzone, vor allem aber eine bessere Verbindung des Bereichs zwischen Theater und Universität sowie zwischen der Altstadt und dem Bahnhof – das sind die wichtigsten Ziele dieses Konzepts, das unsere Innenstadt größer und attraktiver machen wird.

Jetzt werden die Weichen für die Umgestaltung gestellt. Das AMTSBLATT berichtet auf vier Sonderseiten über das Gesamtkonzept, welches das Bild Freiburgs für die kommenden Jahrzehnte nachhaltig verändern wird.

Dieter Salomon, Oberbürgermeister

## Mehr Raum und Platz für die Stadtmitte

**F**reiburgs Innenstadt wird von Einheimischen und Besuchern gleichermaßen sehr geschätzt. Die Attraktivität zeigt sich unter anderem daran, dass Freiburg zu den wenigen wachsenden Städten in Deutschland gehört: Mehr Bewohner in der Stadt und im Umland, mehr Studierende und mehr Touristen machen sich gerade im Herzen der Stadt deutlich bemerkbar. Doch auch eine attraktive Innenstadt braucht Möglichkeiten zur Weiterentwicklung. Hierbei zeigt sich immer mehr, dass der Innenstadtring im Westen und im Norden der Altstadt ein Entwicklungshemmnis darstellt.

Wie groß nämlich das Entwicklungspotential der Innenstadt ist, wird an den Veränderungen rund um die Bertoldstraße deutlich: Längst sind die Quartiere westlich des Rotteckrings ein wichtiger und lebendiger Teil der Innenstadt. Das Konzerthaus, der Bahnhofneubau, das Planetarium, der große Kinokomplex, Bars, Cafés, Geschäfte und Diskotheken haben dort ihren festen Platz gefunden.

Das geplante Großprojekt – die Unterbrechung und Umgestaltung von Rotteck, Werder- und Friedrichring – trägt der tatsächlichen Entwicklung nun auch städtebaulich Rechnung. Der Ring wird die historische Altstadt nicht mehr umranden, sondern künftig mitten in der Innenstadt liegen und ein Teil von ihr sein. Ein Stadtboulevard mit einer Fußgängerzone, neuen Aufenthaltsräumen und Plätzen soll stattdessen zum Flanieren, Verweilen und Erholen großzügigen Raum bieten. Auszeichnen wird sich der Boulevard vom Werthmannplatz über den Platz der Alten Synagoge, den Fahnenbergplatz bis hin zum Platz am Siegesdenkmal durch eine abwechslungsreiche Gestaltung und eine attraktive Abfolge von Plätzen.

Der neue Stadtboulevard wird aber nicht nur ein Raum für Dienstleistungen, Einkauf und Gastronomie sein, sondern mindestens ebenso sehr für

Bildung und Kultur sowie – in Verbindung mit dem Colombipark und dem Alleegarten – ein Raum der Entspannung und des Aufenthalts. Er bildet damit eine gute Ergänzung zu den überwiegend vom Geschäftsleben geprägten Bereichen der Altstadt.

Dennoch geht es bei dem Projekt nicht „nur“ um eine neue Stadtbahnlinie oder einen schönen Boulevard. Neue Entwicklungsmöglichkeiten für die gesamte Innenstadt eröffnen sich dadurch. Denn auch die „traditionelle Mitte“ wird davon profitieren, dass die Ränder der Altstadt gestärkt und gefördert werden. Außerdem sorgt die Ausdehnung der Innenstadt für eine Entlastung rund um den Bertoldsbrunnen. Für den Handel verbessern sich die Möglichkeiten, stärker als bisher in Bereiche außerhalb der zentralen Lagen vorzudringen. Und sie bringt Entlastung für die großen Besucherströme an den klassischen Einkaufstagen, zum Beispiel an Samstagen und zu Ferienzeiten.

Das Stadtbild erhält durch den

neuen Stadtboulevard zudem einen Straßentyp, den es in dieser Form bislang in Freiburg nicht gibt. Es wird mehr öffentlicher Raum und Platz für verschiedenste Aktivitäten zur Verfügung stehen, die Universität wird besser ins Innenstadtleben integriert sein, ihr Standort dadurch deutlich aufgewertet. Der Platz der Alten Synagoge zwischen dem Theater und dem Kollegengebäude II ist nach dem Münsterplatz der zweitgrößte Innenstadtplatz und wird durch die Umgestaltung vielfältige Möglichkeiten für Kultur, Gastronomie und bürgerschaftliche Nutzung bieten können. Hier kann zwischen Universität und Theater die „kulturelle Mitte“ entstehen. Der Werthmannplatz wird wieder zu einem Platz, der diesen Namen verdient, am Siegesdenkmal entsteht ein Stadtplatz als Eingang zur nördlichen Innenstadt und durch die Neugestaltung der Randbereiche von Colombipark und Alleegarten werden diese Parkanlagen stärker als bislang ins Stadtbild integriert.



Der Platz der Alten Synagoge ist der zweitgrößte nach dem Münsterplatz. Er ist künftig Bestandteil einer Fußgängerzone (Fotos: R. Buhl)



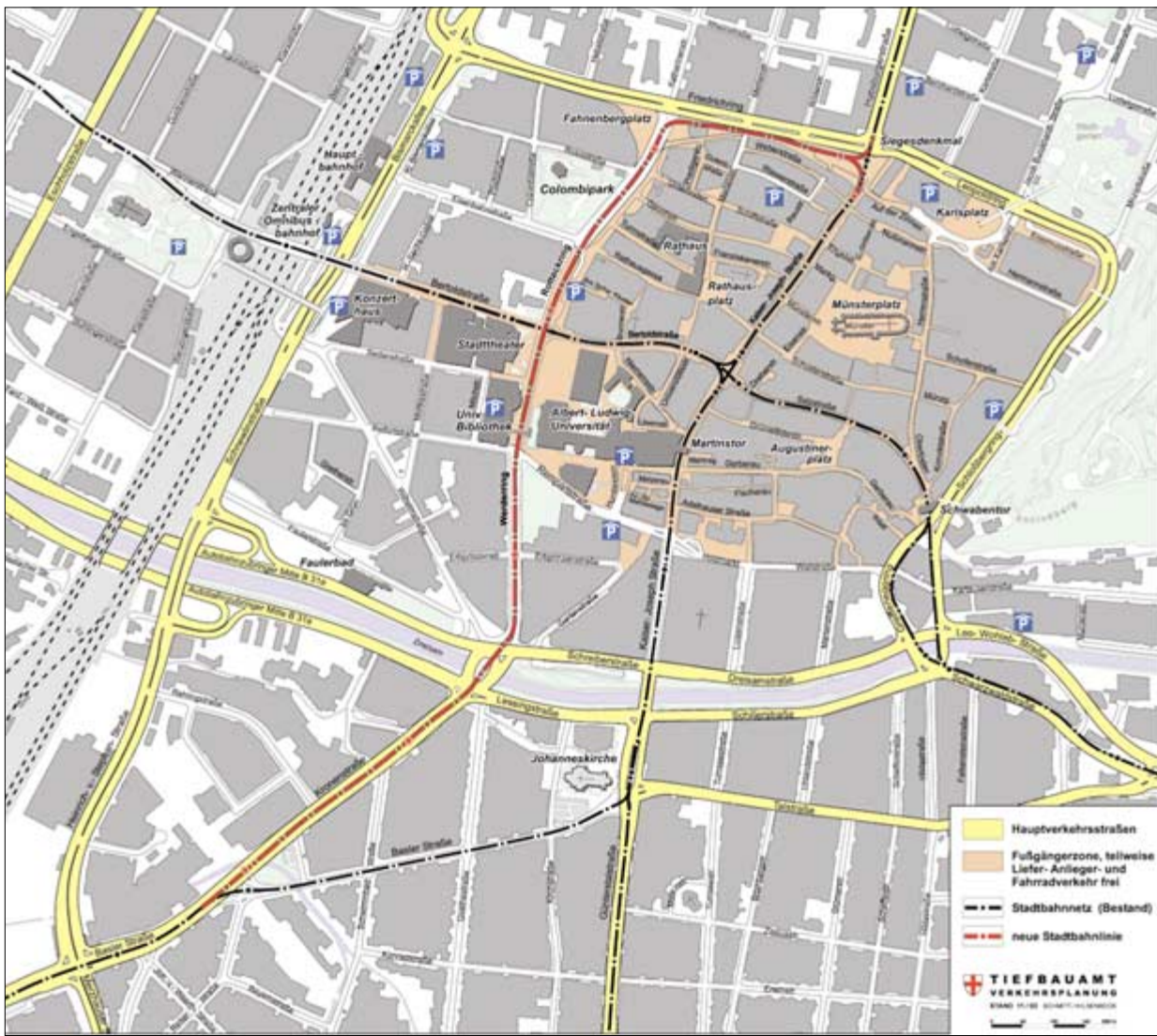
# Auf neuen Wegen durch die Stadt

Die Umgestaltung des Werder-, Rotteck- und Friedrichrings ist nicht nur eines der größten Stadtentwicklungsprojekte nach dem Zweiten Weltkrieg, sondern zugleich auch eines der größten Verkehrsprojekte. Noch passieren täglich über 20 000 Kraftfahrzeuge den Innenstadtring am Querschnitt Bertoldstraße. Diese müssen sich ab 2006 an neue Routen gewöhnen. Um die Verlagerung auf die Bahnhofsachse zu ermöglichen, wird zunächst die Heinrich-von-Stephan-Straße vierspurig ausgebaut. Erst wenn diese Arbeiten Ende 2006 abgeschlossen sind und damit dem Autoverkehr eine leistungsfähige Verkehrsader im Westen der Innenstadt zur Verfügung steht, kann der Rotteckring unterbrochen und umgestaltet werden.

Wer künftig von Süden kommend mit dem Auto durch die Stadt will, wird schon an der Kreuzung Basler/Merzhauser/Heinrich-von-Stephan-Straße auf die verlängerte „Bahnhofsachse“ geleitet. Auf der Kronenstraße, die durch den Stadtbahnbau auf zwei Spuren reduziert wird, verbleibt dann nur noch der Verkehr nach Osten zur B31 und in die südliche Innenstadt.

Der Friedrichring bleibt weiterhin Bestandteil der vierspurigen Innenstadtaufahrt. Allerdings wird hier der Verkehr auf der Nordseite gebündelt und führt somit geradeaus in den Leopoldring. Das bisherige „Kreisverkehrs-Ei“ am Siegesdenkmal entfällt und wird durch eine herkömmliche T-förmige Straßenkreuzung ersetzt.

Zu den Nutznießern der Umgestaltung gehört der Anlieger- und Lieferverkehr in der westlichen Altstadt, in der südlichen Innenstadt sowie im Quartier rund um die Hauptpost und den Colombipark. Hier fallen bestehende Abbiegeverbote und die da-



Die Bahnhofsachse ist künftig die Hauptverkehrsader im Westen der Innenstadt (Plan: Tiefbauamt)

durch bedingten Umwege größtenteils weg. So kann man beispielsweise von der Eisenbahn- und Rosastraße kommend ebenso direkt nach links auf den Ring abbiegen wie auch aus der östlichen Erbprinzenstraße. Der Geradeausverkehr zwischen Rempart- und Belfortstraße soll hingegen in beiden

Richtungen unterbunden werden, um hier am südlichen Eingang der neuen Fußgängerzone wie auch im gesamten Gebiet zwischen Ring und Bahnhofsachse die Verkehrsbelastung weitest möglich zu reduzieren.

Die problemlose Zufahrt zu den Innenstadt-Parkhäusern bleibt dabei

selbstverständlich gewährleistet, zum Teil erreicht man sie aber auf neuen Wegen. Die Rotteckgarage wird künftig nicht mehr von Süden, sondern von Norden (Rotteckring) oder Westen (Eisenbahnstraße) her angefahren. Für die genaue Lage der neuen Einfahrt stehen derzeit drei Varianten

zur Diskussion, über die noch keine endgültige Entscheidung getroffen ist: entweder südlich, nördlich oder direkt in der Eisenbahnstraße.

Die Anbindung der westlichen Innenstadt durch den ÖPNV verbessert sich durch die Umgestaltung erheblich. Von den neuen Stadtbahnhaltestellen Erbprinzenstraße und Fahrenbergplatz profitieren insbesondere die Einrichtungen der Universität rund um den Werthmannplatz und das südliche Sedanquartier sowie die Quartiere am nordwestlichen Altstadtrand, das Dienstleistungszentrum am Fahrenbergplatz mit dem Sparkassenneubau auf dem Bakola-Gelände und das Institutsviertel nördlich des Friedrichrings. In Verbindung mit der attraktiven Gestaltung des Stadtboulevards kann sich die Stadtbahn am nördlichen Rotteckring und am Friedrichring als „Frequenzbringer“ beweisen und wird erheblich zur Belebung der Quartiere am nördlichen Altstadtrand beitragen. Außerdem bringt sie eine Entlastung für den Straßenbahn-Knotenpunkt Bertoldsbrunnen. So zählt auch die historische Mitte zu den Gewinnern der Umgestaltung.

Radfahrer können sich über die weiterhin durchgehende Nord-Süd-Achse freuen, die sie künftig mit deutlich weniger Autos teilen müssen. Nur in der neuen Fußgängerzone ist natürlich eine besonders rücksichtsvolle Fahrweise erforderlich.

Blieben schließlich noch die Fußgänger: Sie stehen im Mittelpunkt der Planungen und dabei eindeutig auf der Sonnenseite. Vier neue Stadtplätze, eine Fußgängerzone im zentralen Bereich zwischen Rempart- und Eisenbahnstraße, weniger Abgase und Lärm und noch einiges mehr machen Freiburg für das wichtigste innerstädtische „Verkehrsmittel“ attraktiver denn je.

## KOSTEN UND FINANZIERUNG

Nach derzeitigem Planungsstand mit allen seinen Unsicherheiten, was beispielsweise die endgültige Gestaltung am Platz der Alten Synagoge betrifft, liegen die Gesamtkosten für alle Baumaßnahmen von der Kronenstraße bis zum Siegesdenkmal bei ungefähr 36 Millionen Euro. Hiervon entfallen knapp 25 Millionen Euro auf den Stadtbahnbau einschließlich der hierfür notwendigen Umgestaltung des Straßenraums, etwa 10 Millionen müssen für die Gestaltung der übrigen Flächen und Plätze einkalkuliert werden. Mit rund 1,5 Millionen schlagen die Planungskosten zu Buche.

Für den Bau der Stadtbahnstrecke rechnen Stadt und VAG mit Bundes- und Landeszuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von etwa 18 Millionen Euro. Die restlichen Kosten des

Stadtbahnbaus trägt die VAG.

Für alle Umbauarbeiten, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Stadtbahn stehen, sind keine Zuschüsse zu erwarten. Sie müssen folglich ebenso wie die Planungskosten von der Stadt finanziert werden. Hierzu zählt beispielsweise die Gestaltung der Seitenbereiche des Boulevards und der neuen Stadtplätze. Die Kosten hierfür fallen allerdings nicht auf einen Schlag an, sondern verteilen sich auf die Haushaltsjahre 2007 bis 2011.

Hinzu kommt natürlich noch der vierspurige Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße, für den Gesamtkosten von 7,4 Millionen Euro veranschlagt sind. Dabei werden die reinen Baukosten nach dem GVFG voraussichtlich zu 75 Prozent von Bund und Land getragen.

## Vorgeschichte: Wie die Zeit vergeht

Die Idee, den Werder- und Rotteckring vom Durchgangsverkehr zu entlasten und städtebaulich attraktiv in die Innenstadt zu integrieren, ist eigentlich ein „alter Hut“. Sie reiht sich ein in eine Vielzahl von Maßnahmen zur Entwicklung der westlichen Innenstadt. Der Bau des Konzerthauses oder die Umgestaltung der Bahnhofsachse seien hier als Beispiele genannt. Bereits 1986 dokumentiert ein Stadtentwicklungsplan eindrucksvoll die „Überlastung“ der historischen Altstadt in den engen „Fesseln“ des vierspurigen Stadtrings, der im Westen der Innenstadt immer mehr zum Entwicklungshemmnis wurde.

1987 hat deshalb der Gemeinderat das Ziel formuliert, die Trennwirkung des Rings zu verringern und die Innenstadt bis zum Bahnhof auszuweiten. Mit dem vierspurigen Ausbau der Bahnhofsachse im zentralen Bereich zwischen Friedrichstraße und Schnewlinstraße, der von Anfang an auch eine Entlastung des Rings ermöglichen sollte, hat sich die Diskussion um eine Umgestaltung von Werder- und Rotteckring in den 90er-Jahren intensiviert. Dabei wurden diverse Möglichkeiten von der Sperrung des Rings bis hin zur Untertunnelung des Platzes der Alten Synagoge geprüft. Realisiert wurde in einem ersten Schritt die Einrichtung einer Busspur und damit die Beschränkung des Individualverkehrs auf nur noch eine Fahrspur in jeder Richtung.

Zusätzlichen Schwung bekam die Debatte im Zuge der Entscheidung, auf welcher Strecke die Stadtbahn Haslach in die Innenstadt geführt werden sollte. Zur Wahl stand neben der jetzt realisierten „Linie A“ über Basler Straße, Johanneskirche und Kaiser-Joseph-Straße zum Bertoldsbrunnen auch eine „Linie B“ über Kronenstraße, Werder-, Rotteck- und Friedrichring bis zum Siegesdenkmal. In

diesem Zusammenhang fand 1998 ein städtebaulicher Wettbewerb zur zukünftigen Gestaltung des Rings in den Varianten mit und ohne Stadtbahn statt. Im Ergebnis zeigte sich, dass bei beiden Fällen eine attraktive Gestaltung möglich ist. Die prämierten Entwürfe konnten jedoch zunächst nicht weiter verfolgt werden, weil erst geklärt werden musste, ob die Umgestaltung mit oder ohne Stadtbahn erfolgen sollte.

der vergrößerten Innenstadt wurde außerdem untersucht, ob eine Stadtbahnlinie auf der Bahnhofsachse („Linie C“) oder die „Linie B“ über den Ring als Ergänzung des Stadtbahnnetzes gebaut werden soll.

Auf der Grundlage der Ergebnisse einer vergleichenden Bewertung beider Trassen beschloss der Gemeinderat im November 2001 ein Programm „Verkehrsprojekte Innenstadt“, mit dem er alle Überlegungen zur Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs zusammenfasste. Darin enthalten war sowohl der Grundsatzbeschluss zum vierspurigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße als auch für den Bau der Stadtbahntrasse „Linie B“. Außerdem bekräftigten die Ratsmitglieder ihren anderthalb Jahre alten Beschluss zur Unterbrechung und Umgestaltung von Rotteck- und Werdering. Im März 2002 legte der Gemeinderat zu diesen Projekten einen abgestimmten Zeitplan fest, der im Zuge der zurückliegenden Haushaltsberatungen aus Kostengründen allerdings um jeweils ein Jahr gestreckt werden musste.

Die aktuellen Planungen zur Umgestaltung von Werder-, Rotteck- und Friedrichring und zur neuen Stadtbahnstrecke knüpfen an die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs von 1998 wie auch an die Machbarkeitsstudie zur „Stadtbahntrasse B“ an. Als kleiner Vorgriff auf die anstehenden großen Veränderungen wurde im November 2002 zur Verbesserung der Überquerbarkeit des Rotteckrings ein ebenerdiger Fußgängerüberweg zwischen Eisenbahnstraße und Rathausgasse als Ergänzung zu der unbeliebten Unterführung errichtet. Jetzt sind die Fußgängerströme an dieser Stelle jederzeit sichtbar und zeigen auf, welches Potential in der fußgängerfreundlichen Umgestaltung des Ringes liegt.



Ebenerdig über den Rotteckring: seit Ende 2002 ist das bei der Rathausgasse möglich (Foto: R. Buhl)

Unabhängig von seiner Entscheidung für den Bau der „Linie A“ fasste der Gemeinderat im März 2000 den Grundsatzbeschluss, den Ring zwischen Rempart- und Bertoldstraße nach Fertigstellung des Hauptbahnhofs sowie der Installation des Parkleitsystems zu unterbrechen. Zur Lösung der mit dem weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes absehbaren Überlastungsprobleme am Bertoldsbrunnen und zur flächenhaften Erschließung

## DER ZEITPLAN IN KÜRZE

Ende 2004	Baubeginn in der Heinrich-von-Stephan-Straße
Ende 2006	Abschluss des vierspurigen Ausbaus der Heinrich-von-Stephan-Straße; der Durchgangsverkehr kann auf die Bahnhofsachse verlagert werden
2004 bis 2005	Gestaltungsplanung (Wettbewerb/Mehrfachbeauftragung) für den Platz der Alten Synagoge
2005	Entwurfsplanung Kronenstraße bis Siegesdenkmal
2006	Bebauungsplanverfahren
Ende 2006	Nach Abschluss des Ausbaus der Heinrich-von-Stephan-Straße beginnt die eigentliche Umgestaltung des Werder- und Rotteckrings mit der Unterbrechung des Rings zwischen Uni-Bibliothek und Colombipark sowie Leitungsverlegungen
2007 bis 2009	Bau der Stadtbahntrasse im Abschnitt Kronenstraße bis Stadttheater
2009	Teilbetriebnahme der Stadtbahn bis zum Stadttheater
2009 bis 2011	Bau der Stadtbahntrasse im Rotteck- und Friedrichring
2011	Inbetriebnahme der Stadtbahn bis zum Siegesdenkmal