

RING FREI...



...FÜR NEUE STADTRÄUME

Mit der Umgestaltung von **Werthmannstraße, Rotteckring und Friedrichring** und dem Bau einer Stadtbahnlinie erhält Freiburgs Innenstadt ein neues Gesicht. Jetzt beginnt die Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren.

Alle Pläne, Ideen und Konzepte finden Sie in dieser Amtsblatt-Sonderbeilage.

Kronenstraße
Werthmannstraße
Rotteckring
Umgestaltung & Stadtbahn
Friedrichring

Liebe Freiburgerinnen und Freiburger

Mit dieser AMTSBLATT-Sonderausgabe informiert die Stadt über das wichtigste Projekt der Innenstadtentwicklung seit Einführung der Fußgängerzone vor fast 40 Jahren. Im Mittelpunkt steht der Umbau des heutigen Innenstadtrings mit Werthmannstraße, Rotteckring und Friedrichring. Mit dem Bau der Stadtbahn



sowie der Umgestaltung des Platzes der Alten Synagoge, des Platzes der Universität, des Fahnenbergplatzes und des Platzes am Siegesdenkmal wird das planerische Ziel der „Westentwicklung“ zur Erweiterung der Innenstadt konkret, das bereits vor mehr als 20 Jahren formuliert worden ist. Das hier vorgestellte Konzept knüpft deshalb konsequent an die bisherigen Schritte an: den Ideen- und Realisierungswettbewerb von 1998 mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung des Rotteckrings, die Beschlüsse und Rahmenplanungen zum Bau der Stadtbahn und zur Umgestaltung des Straßenraums sowie schließlich die Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs zum Platz der Alten Synagoge von 2006, dem ein breites Beteiligungsverfahren mit der Bürgerschaft vorausgegangen war.

Die Neugestaltung des Platzes der Alten Synagoge und des bisherigen Innenstadtrings ist ein wichtiger Impulsgeber für eine gute Entwicklung der Freiburger Innenstadt. Sie schafft die Voraussetzung dafür, die bisher vom vierspurigen Ring eingeschnürte Altstadt zu erweitern und mit dem pulsierenden Quartier zwischen Theater und Bahnhof zu verknüpfen. Damit wird die städtebauliche Entwicklung nach Westen weitergeführt, die mit dem Bau von Hauptbahnhof und Konzerthaus in den 1990er-Jahren eingeleitet worden ist.

Zugleich eröffnet sich die Chance für mehrere Platzgestaltungen: Der Platz der Alten Synagoge wird zu einem urbanen Raum der Begegnung mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten werden. Der Platz am Siegesdenkmal wird zu einem fußgängerfreundlichen Eingangsplatz zur Innenstadt. Und die Universität erhält einen Campus mitten in der Stadt, der künftig von der Mensa über die umgebaute Universitätsbibliothek bis zu den Kollegengebäuden reicht – eine Situation, die sich in dieser Form in kaum einer anderen Stadt wiederfindet.

Zentraler Bestandteil der Planungen ist die neue Stadtbahnlinie, die die Anbindung der westlichen Innenstadt, des Quartiers Kronenmatten südlich der Dreisam und des nördlichen Innenstadtrands einschließlich Institutsviertel erheblich verbessert und den heute stark frequentierten Stadtbahnknoten Bertoldsbrunnen entlastet. Die Fördermittel von Bund und Land für die Stadtbahnlinie schaffen schließlich auch die finanzielle Grundlage, um dieses ambitionierte Konzept einschließlich des notwendigen Neubaus der Kronenbrücke realisieren zu können.

Mit der jetzt begonnenen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren „Umgestaltung von Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring mit Stadtbahn“ erreicht die Planung ein neues Stadium. Ich lade Sie herzlich ein, sich über die geplanten Veränderungen zu informieren und dieses wichtige Projekt der Innenstadtentwicklung konstruktiv zu begleiten!

Dr. Dieter Salomon, Oberbürgermeister

Inhalt

Das Projekt

OB-Vorwort	02
Die Idee	03
Geschichte	04
Verkehrskonzept	05

Die Gestaltung

Kronenstraße	06
Kronenbrücke	07
Werthmannstraße	08
Platz der Universität	09
Platz d. Alten Synagoge	10–13
Rotteckring	14–15
Fahnenbergplatz	16
Platz am Siegesdenkmal	17
Denkmäler	18
Baumbestand	19

Weitere Infos

Stadtbahnausbau	20–21
Fragen & Antworten	22–23
Weitere Infos	24

Urbaner Freiraum statt Verkehrsachse

Ab 2013 soll der Bereich zwischen Kronenstraße, Rotteckring und Siegesdenkmal komplett umgestaltet werden

Jetzt wächst zusammen, was zusammengehört. Das berühmte Zitat von Willy Brandt würde auch sehr gut auf den Entwicklungsprozess der Freiburger Innenstadt passen. Denn die historische Altstadt ist längst über sich hinausgewachsen, und es sind lebendige jüngere Quartiere im Bahnhofsbereich entstanden. Der Altstadtring mit Schloßberg-, Leopold-, Friedrich- und Rotteckring sowie den Dreisamufersstraßen stammt als Erschließungsstraße noch aus den 60er-Jahren und ist heute zu eng geworden. Vor allem zwischen Altstadt und Bahnhof stellt er heute wegen seiner trennenden Wirkung eher eine Last dar.

Dieser Abschnitt zwischen Kronenbrücke und Siegesdenkmal soll deshalb in den kommenden Jahren grundlegend umgestaltet werden. Wo heute noch der Autoverkehr fließt, entstehen fußgängerfreundlichere Straßen und Plätze. Der Rotteckring wird zwischen Eisenbahnstraße im Norden und der Rempart-/Belfortstraße im Süden für den Autoverkehr gesperrt und dann ausschließlich Fußgängern, Radfahrern und der geplanten Stadtbahn gehören. Für Einheimische wie Gäste gibt es mehr Platz zum Flanieren, Verweilen und Erholen – nicht nur auf dem neuen Platz der Alten Synagoge. Der neue „Boulevard“ wird zudem Räume für Dienstleistungen, Einkauf, Gastronomie und öffentliche Veranstaltungen sowie neue Perspektiven für das urbane Leben Freiburgs bieten. Und auch die Kollegiengebäude der Universität, die Universitätsbibliothek, das Theater, die Volkshochschule sowie der Colombipark und der Alleegarten werden besser mit dem Straßenraum verknüpft. Nicht zuletzt erschließt auch die geplante Stadtbahnlinie in der Werthmannstraße und im Rotteckring den westlichen Bereich der In-



Heute Verkehrsfläche – morgen ein Platz zum Verweilen: Noch durchschneidet eine wichtige Verkehrsachse die Innenstadt. (Foto: R. Buhl)

nenstadt besser als bislang und entlastet vor allem den Hauptumsteigepunkt am Bertoldsbrunnen.

Der heutige Ring bremst nicht nur das Zusammenwachsen der Innenstadt, sondern schafft auch ein weiteres Problem. Denn immer noch konzentriert sich das öffentliche Leben mit Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Freizeit stark auf das nur einen Quadratkilometer große Altstadtareal. Die Folge: Es wird eng in Freiburgs Mitte. Rund um die „Hot Spots“ zwischen Bertoldstraße und Schwabentor sowie zwischen Siegesdenkmal und Martinstor sorgen Fußgänger, Stadtbahnen und Radler für zunehmendes Gedränge, und viele Einheimische meiden die City inzwischen zu den Stoßzeiten. Weil Freiburg wächst, ist eine Lösung überfällig. Allein seit den 70er-Jahren, als mit der Fußgängerzone die Innenstadt letztmalig grundlegend umgestaltet wurde, ist Freiburg um mehr als 40000 Einwohner gewachsen. Bereits

Mitte der 80er-Jahre, spätestens jedoch mit Bau des Konzerthauses und des neuen Bahnhofs war klar: Freiburgs Innenstadt muss ihren Altstadtring „sprengen“.

Zusammen mit den großen Bauprojekten wie dem Quartier Unterlinden oder der Universitätsbibliothek wird von der Umgestaltung des Rings ein starker und positiver Impuls für die Stadtentwicklung ausgehen: Die bestehende Altstadt wird entlastet, die Randbereiche werden aufgewertet, und nicht zuletzt entsteht zwischen Kronenbrücke und Siegesdenkmal eine neue Zone vitalen städtischen Lebens.

Auf den folgenden Seiten unternehmen wir einen virtuellen Spaziergang durch den neuen Stadtboulevard von Süd nach Nord über Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteckring bis zum Siegesdenkmal. Kommen Sie mit!

Was bisher geschah

Mitte der 1980er-Jahre

Erste Überlegungen, den Rotteckring autofrei umzugestalten

1996

Einrichtung einer Busspur und Reduzierung des Individualverkehrs von vier auf zwei Fahrspuren

1998

Gestaltungswettbewerb zum Rotteckring

2001

Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit, den Rotteckring mit Stadtbahn umzugestalten und die Heinrich-von-Stephan-Straße vierstreifig auszubauen

2002

Ebenerdiger Übergang zwischen Rathausgasse und Eisenbahnstraße

2004

Rahmenplanung zur Umgestaltung des Rings wird vorgestellt

2004

Bürgerbeteiligung („Planungswerkstatt“) erstellt Vorgaben zur Umgestaltung des Platzes der Alten Synagoge

2006

Wettbewerb zum Platz der Alten Synagoge

2009

Vierstreifiger Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße und Umbau der Universitätsbibliothek beginnen

2010

Beginn des Bebauungsplanverfahrens, Bürgerbeteiligung

Innenstadterweiterung seit den 80er-Jahren im Gespräch

Stadtentwicklung durch Konzerthaus und Bahnhofsneubau

Bereits in den 80er-Jahren reifte der Plan, den Verkehr auf dem damaligen Werder-/Rotteckring (heute Werthmannstraße/Rotteckring) zu reduzieren. Der erste Schritt in diese Richtung war 1996 die Einrichtung von Busspuren, durch die jeweils eine von zwei Fahrspuren im Werder- und Rotteckring entfiel. Seit 2002 gibt es außerdem eine ebenerdige Quermöglichkeit für Fußgänger zwischen Rathausgasse und Eisenbahnstraße.

Kontroverse Diskussionen gab es im Gemeinderat über die Frage, ob der umgestaltete Ring auch die Trasse einer neuen Stadtbahnlinie aufnehmen soll. Ein Gestaltungswettbewerb kam 1998 zu dem Ergebnis, dass der Ring mit und ohne Stadtbahn gleichermaßen attraktiv gestaltet werden kann. Daraufhin beschloss der Gemeinderat im Jahr 2001 mit großer Mehrheit, die Stadtbahnlinie über den Ring zu führen. Eine Machbarkeitsstudie hatte zuvor der Stadtbahnführung über den Werder-/Rotteckring (Trasse B) den Vorzug gegenüber der Bahnhofsachse (Trasse C) gegeben.

Auf der Grundlage des Wettbewerbs von 1998 zur Umgestaltung der bisherigen Ringstraßen hat die städtische Arbeitsgruppe mit Garten- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt und VAG zunächst im Jahr 2004 eine Rahmenplanung und dann eine Entwurfsplanung erstellt. Für den Platz der Alten Synagoge führte die Stadt 2006 einen eigenen Gestaltungswettbewerb durch. Er sollte vor allem Vorschläge unterbreiten, wie die vielfältigen Ansprüche an diesen Platz miteinander vereinbart werden können. Zu berücksichtigen waren dabei auch die Interessen der Universität sowie Wünsche der Bürgerschaft, die im Rahmen von Vortrags- und Diskussionsabenden sowie einer Planungsworkstatt entwickelt wurden.

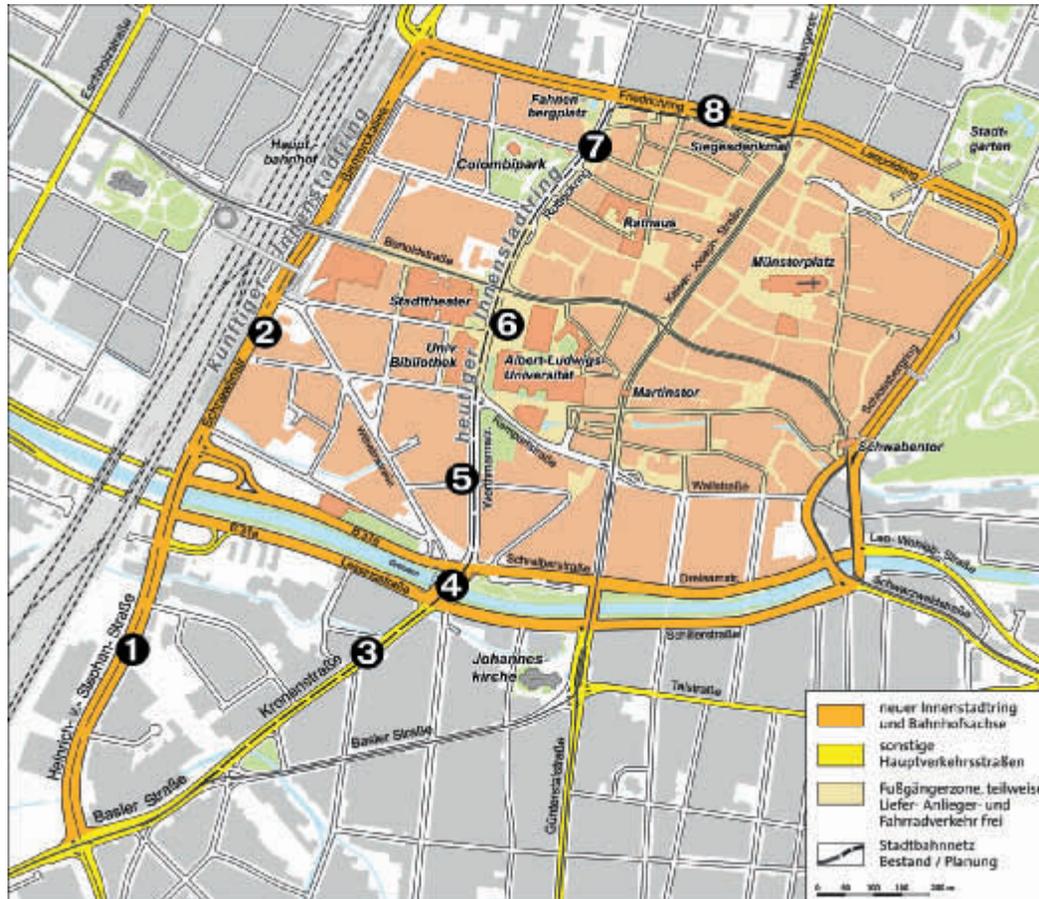
Die jetzt vorliegenden Entwurfsplanungen für den Ring und den Platz der Alten



Im „Schwarzplan“ sind alle Verkehrs-, Frei- und Grünflächen weiß und alle bebauten Flächen schwarz markiert. Gut zu erkennen ist, wie dicht die historische Altstadt rund ums Münster bebaut ist. Werthmannstraße und Rotteckring sind demgegenüber ungleich „luftiger“.

Synagoge sind Grundlage für die weitere Bürgerbeteiligung und den Bebauungsplan, der im nächsten Jahr vorgelegt werden soll. In seiner Sitzung vom 27. Juli 2010 hat der Gemeinderat mit sehr großer Mehrheit hierfür grünes Licht gegeben, zugleich aber die weitere Überarbeitung des Plankonzepts gefordert. Insbesondere die stärkere Berücksichtigung von klimatischen Aspekten stand auf der Wunschliste ganz oben. Hierfür entfiel auch das ursprünglich auf dem Platz der Alten Synagoge geplante „Platzhaus“ – an dieser Stelle sollen stattdessen die großkronigen Platanen erhalten bleiben.

Die jüngsten Änderungen zeigen: Die bisherigen Vorplanungen sind eine Diskussionsgrundlage, bei der nur die Grundstruktur „steht“, die Details jedoch noch modifiziert werden können. Das gilt auch für die Pläne und Visualisierungen auf den nächsten Seiten dieses Heftes. Sie geben den Planungsstand von Oktober 2010 wieder.



Alter Ring und neuer Ring

Bahnhofsachse nimmt den Verkehr des heutigen Innenstadtrings auf

Von Beginn der Planungen an war klar: Die Sperrung des Rotteckrings ist nur möglich, wenn die Bahnhofsachse so ausgebaut wird, dass sie als Hauptachse des neuen Rings in der Lage ist, den bisherigen Innenstadtverkehr aufzunehmen. Wichtigstes Teilstück ist der vierspurige Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße ①, der 2012 abgeschlossen wird. Schnewlinstraße und Bismarckallee ② wurden bereits in den 1990ern vierspurig ausgebaut (siehe Kasten). Die Kreuzung am nördlichen Ende der Bismarckallee wurde 2009 an die zukünftige Verkehrsbelastung angepasst.

Im Gegenzug können die Straßen des alten Rings zurückgebaut werden. So gibt es in der Kronenstraße ③ künftig nur noch zwei statt vier Fahrstreifen. Über die neue Kronenbrücke ④, die das alte, sanie-

rungsbedürftige Bauwerk ersetzt, geht es in die Werthmannstraße ⑤. Dort fahren nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs nur noch Radler, Lieferanten und Anlieger der benachbarten Quartiere – und auf einem eigenen, begrünten Gleiskörper die Stadtbahn.

Im Zentrum zwischen Platz der Universität und Eisenbahnstraße entsteht eine neue Fußgängerzone. ⑥ Hier werden Autos nur noch für Lieferverkehr und Zufahrten zu privaten Stellplätzen geduldet.

Der Rotteckring ⑦ wird analog zur Werthmannstraße verkehrsberuhigt. Alter und neuer Ring vereinen sich im Friedrichring. ⑧ Gegenüber dem Ist-Zustand wird der Verkehr hier komplett neu gebündelt. Insbesondere das Verkehrs-Ei am Siegesdenkmal gehört dann der Vergangenheit an.

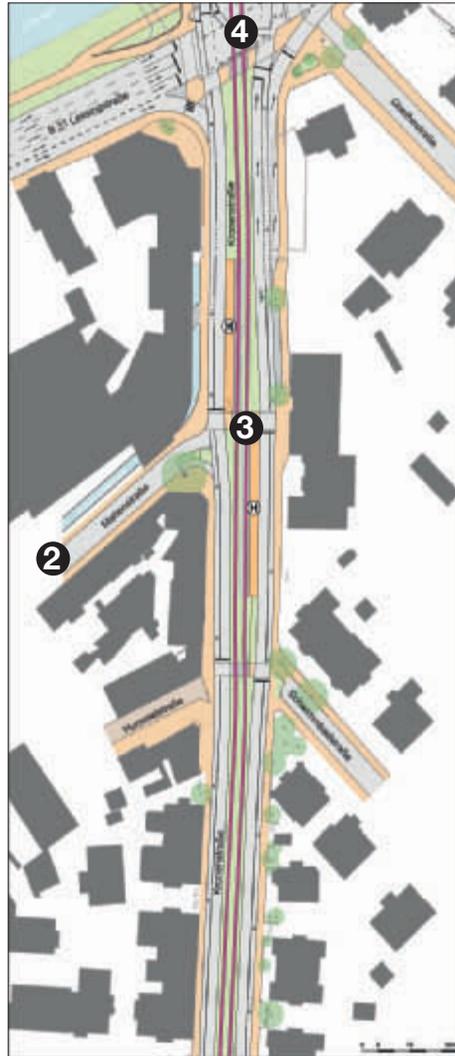


Bahnhofsachse

Als „Bahnhofsachse“ bezeichnet man den Straßenzug, der von Süden kommend aus Heinrich-von-Stephan-Straße, Schnewlinstraße und Bismarckallee besteht. Zur durchgehenden „Achse“ wurden diese drei Straßen aber erst in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre, als im Zuge von Konzerthaus- und Bahnhofsneubau der gesamte Bereich rund um den Bahnhof umgestaltet wurde. War bis dahin noch ein Schlenker um die westliche Rampe der Blauen Brücke notwendig (siehe Bild), um von der Bismarckallee in die Schnewlinstraße zu gelangen, so gab es jetzt vier durchgehende Fahrspuren zwischen Autobahnzubringer und Friedrichstraße. Mit der Umgestaltung des „Knotens Nord“ (Bismarckallee / Friedrichstraße / Stefan-Meier-Straße), dem Umbau der Schnewlinbrücke sowie dem vierspurigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße ist die Voraussetzung erfüllt, den Rotteckring für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Ziel: Ein Drittel weniger Verkehr

In der Kronenstraße bleibt nur noch der Durchgangsverkehr nach Osten



Kronenstraße mit dem südlichen Teil (links) und dem nördlichen Abschnitt (rechts)

Die Kronenstraße ist heute eine wichtige Zufahrtsstraße von Süden in Richtung Innenstadt. Mit der Unterbrechung des Rotteckrings entfällt diese Zubringerfunktion. Übrig bleibt der Durchgangsverkehr von und nach Osten. Dadurch geht die Verkehrsbelastung nach den Vorausberechnungen der städtischen Verkehrsexperten um rund ein Drittel zurück. Für die dann nur noch rund 20000 Kraftfahrzeuge (statt bislang 30000) reicht eine Fahr-

spur in jeder Richtung aus.

Der hierdurch gewonnene Raum kommt Radlern, Fußgängern und der Stadtbahn zugute, die ein Rasengleis in Mittellage erhält. Hierzu müssen einige Bäume auf dem heutigen Mittelstreifen entfernt werden.

Der Verkehr nach Norden und in Richtung Innenstadt wird künftig ab dem Basler Tor über die Heinrich-von-Stephan-Straße zum Bahnhof und auf den neuen Ring geführt.

Die Planung im Detail

1 Basler Straße / Kronenstraße

Hier zweigt die neue Stadtbahnlinie von der bisherigen Strecke ab. Wie bislang kann der Autoverkehr in alle Richtungen abbiegen, also auch von Norden in die Basler Straße.

2 Mattenstraße

Die Mattenstraße bleibt Einbahnstraße mit Einfahrt von der Kronenstraße und Ausfahrt über die Hummel in die Lessingstraße. Nicht mehr möglich ist es künftig, von Süden kommend nach links in die Mattenstraße einzubiegen. Diese Neuregelung dient vor allem der Verkehrssicherheit am Schulzentrum mit den Angellschulen und dem dahinter liegenden Rotteck-Gymnasium.

3 Haltestelle Mattenstraße

Direkt gegenüber dem Schulzentrum entsteht die Stadtbahnhaltestelle „Mattenstraße“. Da hier zu Stoßzeiten viele hundert Schülerinnen und Schüler gleichzeitig ein- und aussteigen müssen, haben die Planer verschiedene Varianten untersucht – und sich aus Gründen der Sicherheit für zwei versetzte Bahnsteige entschieden.

4 Kronenstraße / Einmündung B31

Da der Durchgangsverkehr nach Osten in der Kronenstraße bleibt, ist auch weiterhin ein leistungsfähiger Anschluss an die B31 mit eigener Rechtsabbiegespur erforderlich. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es ausreichende Verkehrsflächen, alle bisherigen sicheren Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten.

Neubau statt Sanierung

Zwei neue sollen die zwei alten Bauwerke der Kronenbrücke ersetzen



Die Verkehrsströme auf der neuen Kronenbrücke werden übersichtlicher. Und obwohl das neue Bauwerk deutlich kompakter ausfällt, haben vor allem Radler künftig wesentlich mehr Platz. (Visualisierung: Leonhardt, Andrä und Partner)

Für die Anfang der 70er-Jahre gebaute Kronenbrücke, die aus zwei voneinander unabhängigen Bauwerken besteht, sind die Tage gezählt. Weil die Betonkonstruktion erhebliche Mängel aufweist, müsste die Stadt in nächster Zeit mehrere Millionen Euro in die Sanierung stecken. Noch dazu wäre es technisch nur mit extremem Aufwand möglich, auch noch die Stadtbahnstrecke zu integrieren. Daher ist es wesentlich wirtschaftlicher, zusammen mit der Stadtbahnstrecke gleich eine neue Brücke zu errichten.

Das bietet auch die Möglichkeit, dem veränderten Verkehrsaufkommen aus Süden Rechnung zu tragen. An die Stelle der zwei alten sollen wiederum zwei neue Brückenbauwerke treten. Das erleichtert den Bauablauf, weil immer mindestens ein neues oder altes Brückenbauwerk für den Verkehr zur Verfügung steht. Außerdem bleibt zwischen den Gleisen in der Brückenmitte eine ovale Öffnung, um mehr

Licht auf die Rad- und Fußwege entlang der Dreisam zu bringen.

Auffälligste Veränderung ist die filigrane und kompakte Konstruktion mit einem unten liegenden Stahlrohrtragwerk statt des mächtigen Betontrogs. Trotz der reduzierten Breite (einschließlich der Öffnung rund 40 statt bislang 63 Meter) ist genug Platz für Stadtbahn, Kfz-Verkehr, Radler und Fußgänger. Befürchtungen, dass es durch die Stadtbahn zu langen Rückstaus auf der B31 kommen wird, sind nicht angebracht: In einer Verkehrssimulation wurden alle Abläufe auf der Brücke untersucht. Die jetzt vorliegende Planung stellt sicher, dass die „grüne Welle“ auf den Dreisamuferstraßen mit einer unterbrechungsfreien Fahrt der Stadtbahn vereinbart werden kann.

Selbstverständlich wurde auch der Stadttunnel bei den Planungen berücksichtigt: Ihm lässt das neue Bauwerk mehr Platz als die alte Brücke.

Die Kronenbrücke

Die älteste Verbindung zwischen Kronenstraße und Werderring stellte die Gartenstraßenbrücke dar, die 1872 bei einem Hochwasser zerstört und wieder aufgebaut wurde. Nach einem weiteren Hochwasser mit starken Beschädigungen im Jahr 1896 beschloss die Stadt, eine neue Brücke zu errichten, die Friedrichbrücke. Sie musste 1969 der heutigen Kronenbrücke weichen, um den Verkehr des damals neu angelegten Autobahnzubringers Mitte aufnehmen zu können. Das schmiedeeiserne Geländer der alten Friedrichbrücke wurde 1976 beim Neubau der Schnewlinbrücke wiederverwendet.





Universitätsbibliothek

Im Jahr 1978 errichtete das Land Baden-Württemberg die Universitätsbibliothek nach Plänen des Universitätsbauamts. Wegen Schäden an der Fassade und veralteter Klimatechnik wird das Gebäude derzeit von Grund auf saniert und nach dem Entwurf des Basler Architektenbüros Degelo umgebaut. Der Bibliotheksbetrieb ist noch bis zum Ende des Umbaus in die ehemalige Stadthalle ausgelagert. Bis Mitte 2013 ist der rund 44 Millionen Euro teure Umbau abgeschlossen.

Mehr Platz für die Universität

Universität und Bibliothek rücken enger zusammen

Die Werthmannstraße, die bislang vom Kfz-Verkehr geprägt ist und früher einen vierspurigen Abschnitt des Innenstadtrings bildete, soll spürbar beruhigt werden. Auf eine Fahrspur und Tempo 30 reduziert, nimmt sie künftig nur noch den Anliegerverkehr der benachbarten Quartiere sowie die Radfahrer auf. In der Straßenmitte verläuft dann die Stadtbahnlinie auf einem eigenen, begrünten Gleis. Die hierfür wegfallenden Bäume werden durch einen Baumstreifen auf der Westseite ersetzt. Dort wird es auch wieder Parkplätze geben.

Hinter der Kreuzung Belfort-/Rempartstraße beginnt mit dem Platz der Universität die Fußgängerzone, die sich nach Norden bis zur Eisenbahnstraße erstreckt.

Die Planung im Detail

1 Erbprinzenstraße

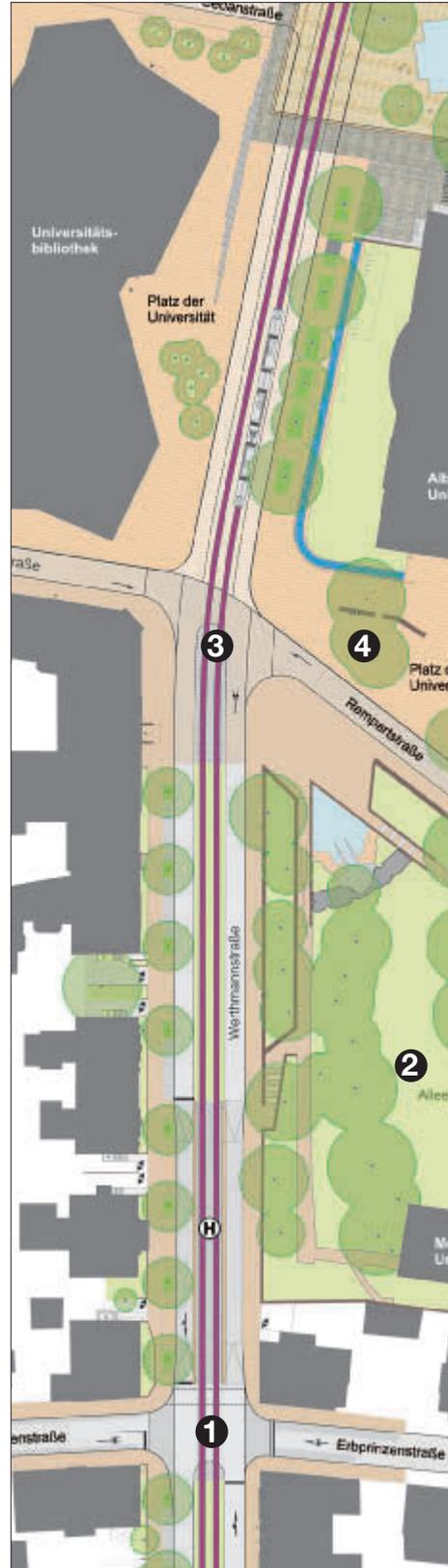
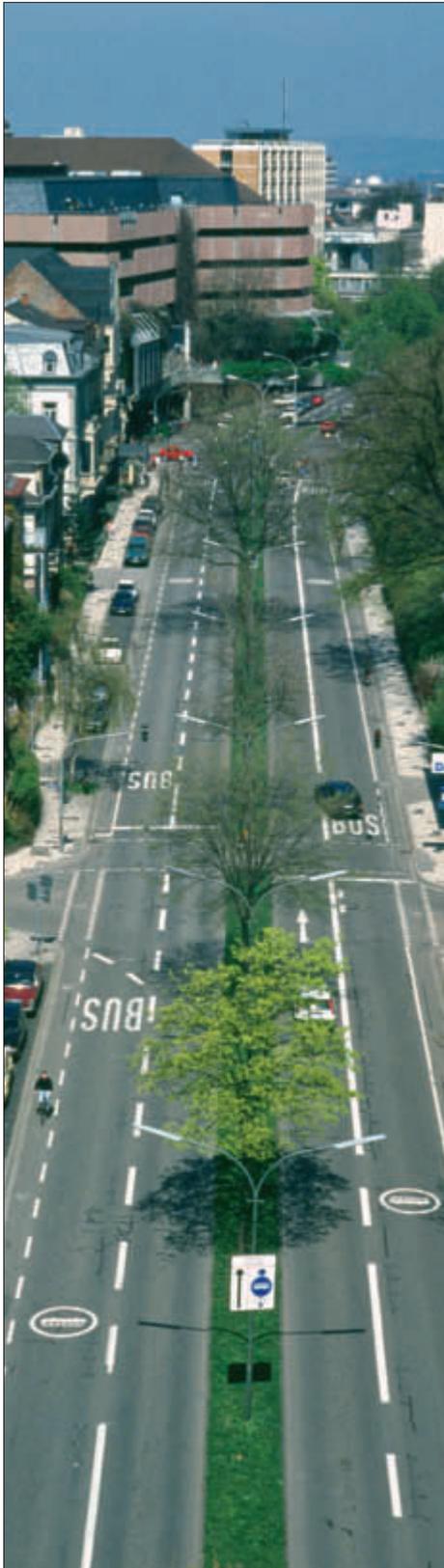
An der Einmündung Erbprinzenstraße ist eine Haltestelle der Stadtbahn vorgesehen, die das Quartier zwischen Dreisam und südlicher Innenstadt erschließt. Diese Haltestelle funktioniert „dynamisch“, das heißt, der übrige Verkehr wird von einer Ampel gestoppt, wenn sich die Stadtbahn nähert. Die Fahrgäste – auch gehbehinderte – können dann ungefährdet und barrierefrei ein- und aussteigen.

2 Alleegarten

Der Alleegarten, Rest der alten Vaubanschen Festungsanlage, wird mit dem vor-



Noch ist der „Platz der Universität“ als solcher kaum zu erkennen. Durch die Umgestaltung soll jetzt zusammenwachsen, was zusammengehört. Dadurch entsteht erstmals so etwas wie eine Campussituation rund um die wichtigsten Universitätsgebäude und ein öffentlicher Raum, der in erster Linie den Fußgängern gehört. (Foto: R. Buhl)



handenen Wasserbecken neu gestaltet und besser in die Umgebung eingebunden. Neue Wege und Rampen machen diese kleine Grünfläche besser zugänglich.

3 Rempart-/Belfortstraße

Sowohl die Belfort- wie auch die Rempartstraße bleiben für den Kfz-Verkehr geöffnet, werden aber in der Breite reduziert und umgestaltet. Um Schleichverkehr in diesem Quartier zu vermeiden, gibt es keine Durchfahrt von der Belfort- in die Rempartstraße und umgekehrt.

4 Platz der Universität

Der wichtige Bereich zwischen der Universitätsbibliothek und dem Kollegengebäude I wird zur Fußgängerzone, in der sich außer Fußgängern nur noch Radler, die Stadtbahn und Lieferverkehr bewegen dürfen. Entscheidend verbessert wird der Zugang zur Universitätsbibliothek: Statt im Obergeschoss nur über eine Fußgängerbrücke erreichbar, gibt es künftig einen ebenerdigen Eingang.

Die Werthmannstraße erhält Stadtbahngleise in der Straßenmitte. Der Allegarten soll sich stärker zu den angrenzenden Straßenräumen hin öffnen. (Foto: R. Buhl)





Die Synagoge

Am 24. September 1870 weihte die damals junge israelitische Gemeinde Freiburg am Werderring ihr neues Gotteshaus ein. Der im maurisch-byzantinischen Stil gehaltene Bau musste in den Jahren 1925/26 erweitert werden, um die wachsende Zahl von Gemeindegliedern aufnehmen zu können. Am Morgen des 10. November 1938 wurde die Synagoge von nationalsozialistischen SS- und SA-Kommandos angezündet und brannte vollkommen aus. Noch am gleichen Tag nahm die Polizei 140 Freiburger Juden fest, die nach Dachau deportiert wurden. Seit 1962 erinnert eine Gedenktafel an die Reichspogromnacht. Im Jahr 1987 wurde in der Engelstraße die neue Synagoge eingeweiht.

Platz da!

Kultur, Begegnung, Erinnerung: Der Platz der Alten Synagoge soll viele Zwecke erfüllen

Mit einer Größe von 130 mal 130 Metern ist der Platz der Alten Synagoge nach dem Münsterplatz der zweitgrößte Platz in Freiburg. Trotz seiner beachtlichen Dimension bleibt er heute weit hinter seinen städtebaulichen Möglichkeiten, die sich aus der zentralen Lage zwischen Universität und Stadttheater ergeben.

Vor allem leidet das Raumgefühl unter der vierspurigen Straße mit Mittelstreifen, die keinen Platzeindruck aufkommen lässt.

Grundlage der Planung ist das Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs, in dessen Auslobung die Ergebnisse einer Planungsworkstatt mit Bürgerinnen und Bürgern aus dem Jahr 2004 direkt eingeflossen sind. Zum einen soll ein abwechslungsreicher und kommunikativer Ort entstehen; zum anderen soll die Erinnerung an die 1938 zerstörte jüdische Synagoge wachgehalten werden. Auf dieser Basis schrieb der Gemeinderat einen europaweiten Wettbewerb aus, an dem 31 Architekturbüros teilnahmen. Als Sieger gingen die

Freiburger Martin Schedelbauer (faktorgruen Landschaftsarchitekten) und Volker Rosenstiel (Freier Architekt und Stadtplaner) aus diesem Wettbewerb hervor. Ihr Wettbewerbsbeitrag wurde mittlerweile durch Anregungen aus dem Gemeinderat weiterentwickelt. Beispielsweise forderten die Stadträte, mehr Bäume zu erhalten.

Mit dem vorliegenden Entwurf ergeben sich Bereiche von unterschiedlicher Nutzung und Atmosphäre: Die nordwestliche Hälfte ist geprägt von Dynamik und Aktivitäten der Fußgänger entlang der Bertoldstraße. Im Kontrast hierzu sorgen im südöstlichen Bereich die vielen Bäume, der ruhige „Wasserspiegel“ in der Form des Grundrisses der zerstörten Synagoge und Sitzgelegenheiten rund um dieses Wasserbecken für eine ruhige, unaufgeregte Atmosphäre. Stärker betont wird der Vorplatz des Theaters, der mit Wasser und Beleuchtung neu in Szene gesetzt wird. Im Zentrum bleibt der Platz für Veranstaltungen unterschiedlichster Art offen.



Während heute große Verkehrsflächen den Raum zerschneiden (oben), entsteht mit der Umgestaltung ein großzügiger, zusammenhängender Platz zwischen Theater und Kollegengebäude II. Im Vordergrund unten: der Wasserspiegel im Grundriss der zerstörten Synagoge. (Visualisierung: www.gd90.de, Foto: R. Buhl)





So wie unten könnte der Platz der Alten Synagoge künftig aussehen: Die im Zentrum liegende Granitpflasterfläche ist von einem Kranz mit Rheinkieselpflaster umgeben. Die Stadtbahn erhält hier keinen eigenen Gleiskörper, um den Platz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Deshalb dienen die Oberleitungsmasten zugleich der Beleuchtung. Gegenüber den ersten Entwürfen sollen jetzt wesentlich mehr alte Bäume erhalten werden. Dafür musste auch das ursprünglich geplante Platzhaus weichen. (Visualisierung: www.gd90.de, Foto: R. Buhl)



Grün und trotzdem großstädtisch: Der Platz der Alten Synagoge wird Freiburgs neue Mitte

Die Planung im Detail

1 Platzbereich

Die innere Platzfläche ist einheitlich gestaltet und bleibt frei von Einbauten oder Bäumen. Damit ist der Platz in seiner Großzügigkeit erlebbar und kann zudem möglichst flexibel genutzt werden. Dem dient auch der dauerhafte und stabile Belag: Ein „Teppich“ aus Granitplatten in gelblichen und rötlichen Farbschattierungen, der über die Flächen von Stadtbahn- und Fahrradverkehr hinweg reicht und diese so in die Platzgestaltung integriert. Am Rand finden die dunkleren und für Freiburg typischen Rheinkiesel Verwendung.

Bis auf den Bereich vor dem Theater wird der gesamte Platz stufenlos gestaltet. Die Flächen mit Fahrrad-, Liefer- und Stadtbahnverkehr werden mit flachen Bordsteinen abgesetzt, sodass sie für Kinder erkennbar und für Blinde mit dem Taststock zu ertasten sind. Die flachen Borde geben zugleich dem Fahrverkehr eine Führung.

In einem Gutachten hat das Garten- und Tiefbauamt die künftigen klimatischen Verhältnisse auf dem Platz untersuchen lassen. Das Ergebnis: In der offenen Platzmitte wird die wahrgenommene Temperatur höher sein als heute, was an sehr heißen Tagen „thermischen Stress“ verursacht, an kühleren Tagen aber auch als angenehm empfunden werden kann. Dort, wo Gebäude und Bäume Schatten spenden, ergibt sich auch an sehr heißen Tagen keine höhere Wärmebelastung als bisher.

Auf Wunsch des Gemeinderats wurde das Angebot an Sitzmöglichkeiten im Umfeld der Bertoldstraße und rund um den Wasserspiegel erhöht. Dabei wird es, anders als im ursprünglichen Entwurf, auch Sitzmöglichkeiten mit Rückenlehne geben.

2 Bertoldstraße

Der Platzbereich entlang der Bertoldstraße ist vor allem von Fußgängern geprägt. Das ursprünglich geplante Stadthaus entfällt auf Wunsch des Gemeinderats. Stattdessen bleiben die dort stehenden alten Platanen erhalten. Ihr Wurzelraum soll Einfassungen erhalten, die auch als Sitzmöglichkeiten dienen.

3 Wasserspiegel

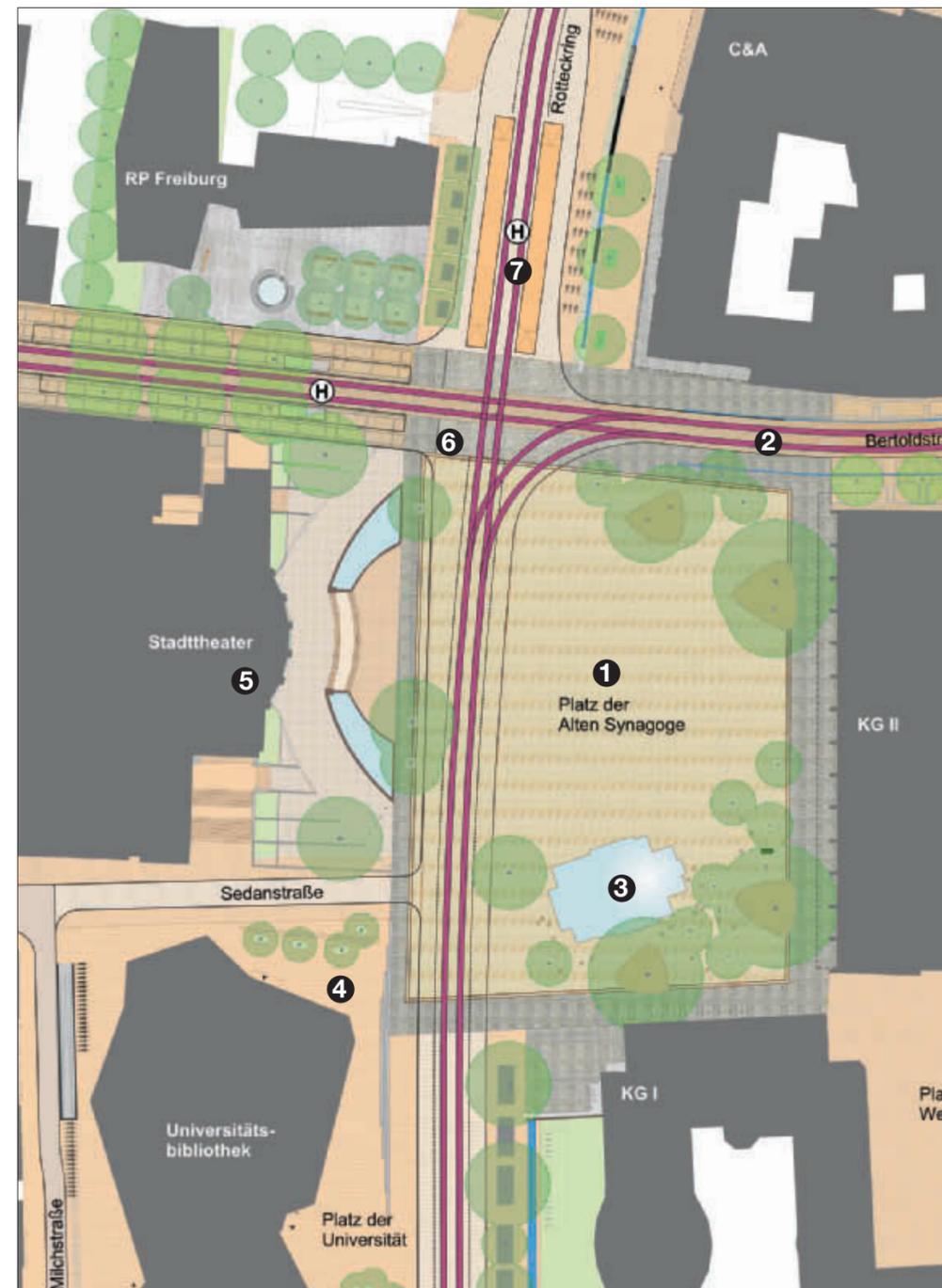
Im südlichen Platzbereich entsteht eine Wasserfläche, die den Umriss der 1938 zerstörten Synagoge an ihrem damaligen Standort nachbildet. Die Bronzeplatte zum Gedenken an die zerstörte Synagoge soll entweder in den Wasserspiegel integriert werden oder einen Platz im unmittelbaren Umfeld finden.

4 Umfeld der Uni-Bibliothek

Die sanierte und umgebaute Universitätsbibliothek erhält nicht nur einen neuen ebenerdigen Zugang, sondern auch ein Café mit Außenbewirtung an der Ecke Sedanstraße. Damit entsteht in diesem Bereich ein neuer, lebendiger Ort. Die Sedanstraße wird bis zur Milchstraße Teil der Fußgängerzone.

5 Theater

Das Theater strahlt durch die Neugestaltung künftig viel stärker auf den gesamten Platz aus und erhält mit den neuen Wasserelementen zusätzliche Attraktivität. Sitzstufen seitlich der Theaterrampe sowie weitere Sitzgelegenheiten auf der Theatertreppe und am Rand der neuen Wasserbecken bieten vielfältige Gelegenheit zum Aufenthalt. Bei Bedarf kann der Vorplatz auch für Theateraufführungen genutzt werden. Hierfür wird der Stadtbahnverkehr über die Kaiser-Joseph-Straße umgeleitet.



Schattenspendende große Bäume werden auch künftig die Bertoldstraße am Platz der Alten Synagoge säumen. Dafür entfällt das ursprünglich an dieser Stelle geplante Platzhaus. (Visualisierung: www.gd90.de)

6 Verkehr

Der Platz der Alten Synagoge wird zentraler Bestandteil der Fußgängerzone zwischen Rempart- und Eisenbahnstraße. Die Stadtbahn verläuft ohne eigenen Gleiskörper ebenerdig in der Fahrverkehrsfläche, die durch drei Zentimeter hohe Bordsteine von der Platzfläche abgegrenzt wird. Um den Gesamteindruck des Platzes möglichst wenig zu stören, sind im inneren Platzbereich nur vier Oberleitungsmasten geplant, die teilweise auch die Beleuchtungsanlagen des Platzes aufnehmen. Fußgänger können den Platz frei und ohne Ampeln in allen Richtungen durchqueren. Für Radler stehen insgesamt 280 Radabstellplätze zur Verfügung, das sind etwa 70 weniger als heute.

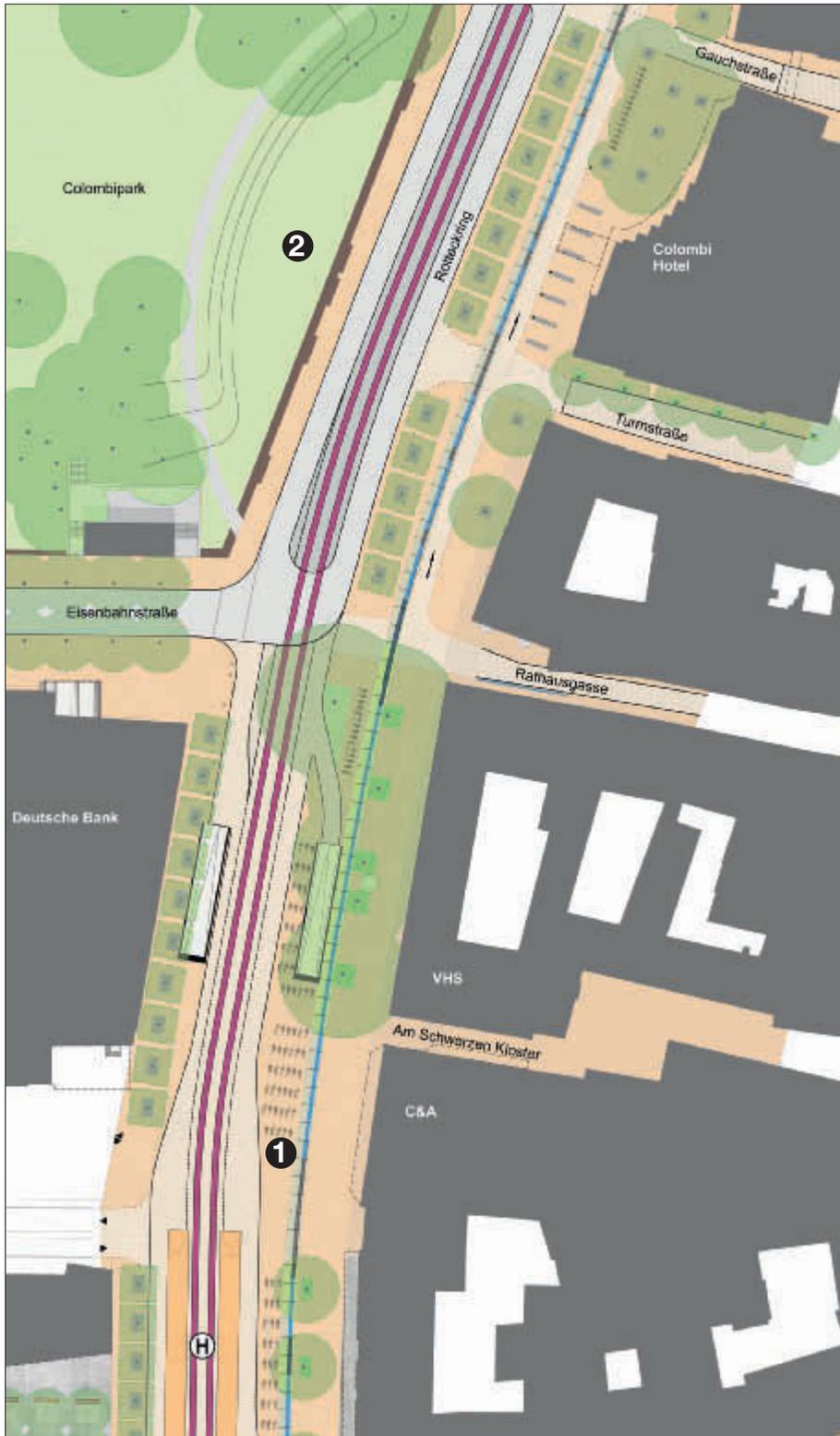
7 Haltestelle

Die Stadtbahn-Haltestelle liegt nördlich der Bertoldstraße, um den Platz von Bauten frei zu halten. Durch die rollstuhlgerechte Gestaltung ist ein barrierefreies Umsteigen möglich.



Altstadtrand mit Boulevardcharakter

Umgestalteter Rotteckring verbindet Colombipark und Altstadt



Der bislang auf vier Fahrspuren und vielen Parkplätzen bestehende Rotteckring wird zu einem attraktiven städtischen Freiraum mit Boulevardcharakter umgestaltet. Dabei wird der Südteil zwischen Eisenbahnstraße und Bertoldstraße zu einer Fußgängerzone. Im nördlichen Abschnitt bis zum Fahnenbergplatz entsteht neben Flächen für die Stadtbahn und den stark reduzierten Fahrverkehr aus der Altstadt ein großzügiger Seitenbereich, der weitgehend den Fußgängern vorbehalten bleibt. Unter einer neuen Baumreihe, die den Verlauf des Boulevards betont, entstehen Aufenthaltsbereiche am Rand der Altstadt vis-à-vis zum Colombipark. Zwischen der Bertoldstraße und dem Siegesdenkmal begleitet ein breiter Wasserlauf den Altstadtrand.

Die Planung im Detail

1 Fußgängerzone

Der Abschnitt zwischen Bertoldstraße und Eisenbahnstraße ist heute von breiten Asphaltflächen, Geländern und einem Mittelstreifen beherrscht, gestalterisch wenig attraktiv und überdies schlecht zu überqueren. Künftig schließt hier eine breite Fußgängerzone an den Platz der Alten Synagoge an. Die Einfahrt zur Rotteckgarage, die sich heute noch vor der Volks-





Wenig fußgängerfreundlich präsentiert sich vor dem Colombipark der Rotteckring mit seinen vier Fahrspuren und den Parkplatzflächen im Seitenbereich. Der Park soll hier mit einer niedrigen Sitzmauer besser an den Straßenraum angebunden werden. Auf der anderen Straßenseite entstehen vor dem Rand der Altstadt großzügige Flächen zum Flanieren und zum Aufenthalt unter den Bäumen. (Visualisierung: www.gd90.de, Foto: R. Buhl)



hochschule befindet, wird an die Westseite verlegt und künftig vom Fahnenbergplatz kommend angefahren.

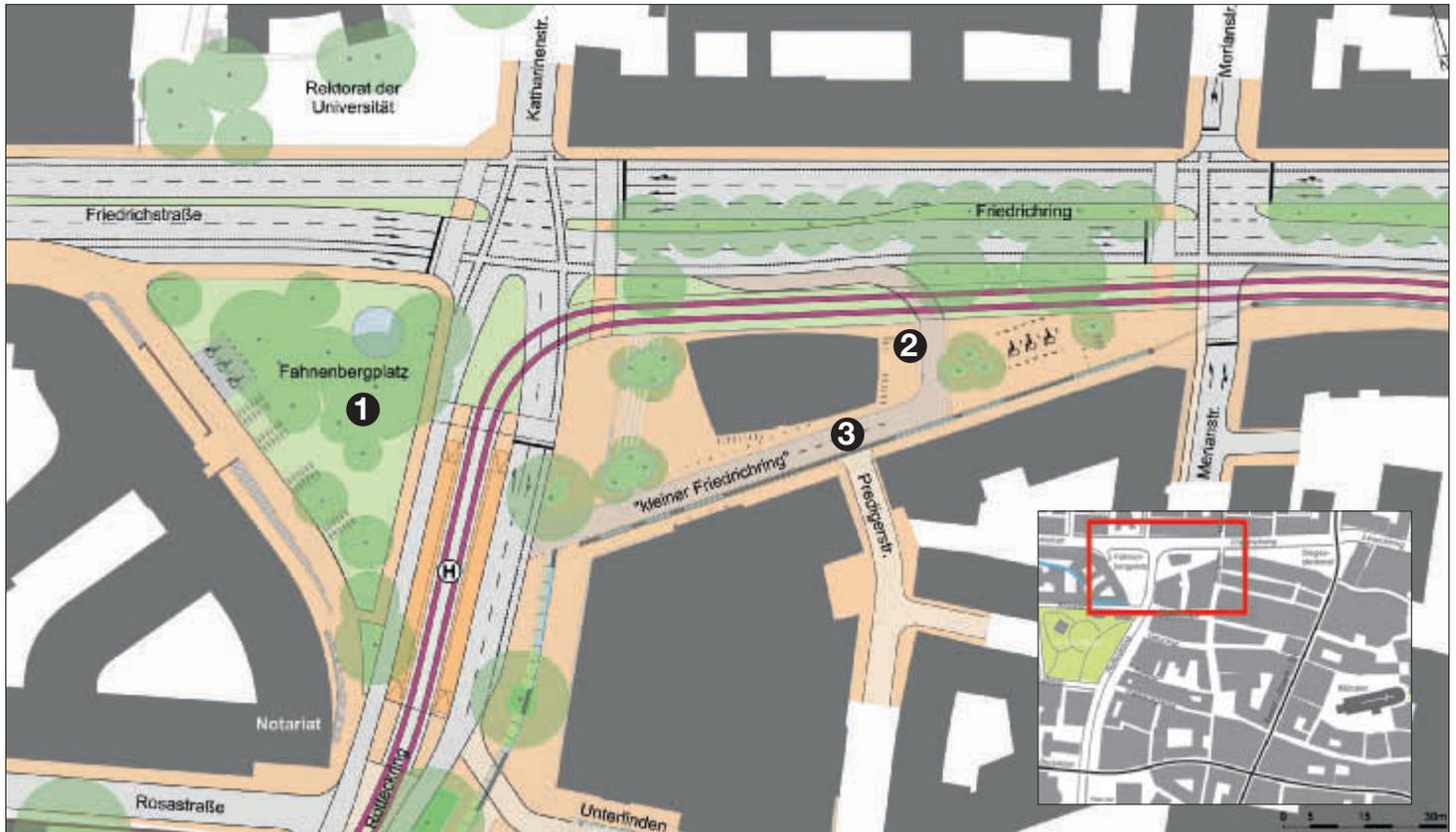
② Boulevard und Colombipark

Nördlich der Eisenbahnstraße setzt sich die Fußgängerzone mit einer Baumreihe und einem 70 Zentimeter

breiten Wasserlauf fort. Daneben verlaufen der Stadtbahn-Gleiskörper in Mittellage sowie zwei Fahrbahnen für Kfz- und Radverkehr. Die Mauer zum Colombipark wird umgestaltet, damit der Park auf ganzer Länge vom Rotteckring aus betreten werden kann. An der Ecke zur Eisenbahnstraße

könnte ein kleines Café am Rand des Parks entstehen.

Die Bäume der neuen Baumreihe entlang dem Boulevard sollen würfelförmig geschnitten werden, um den Blick vom Straßenraum und vom gegenüber liegenden Colombipark auf die Altstadtseite frei zu halten.



Mit der Neubebauung des ehemaligen Bakola-Areals und der Umgestaltung des Straßenraums erhält die Nordwestecke der Altstadt ein völlig neues Gesicht.

Im Nordwesten viel Potenzial

Öffentliche und private Bauprojekte geben dem Fahnenbergplatz ein neues Gesicht

Mit dem Bau der Stadtbahn im Friedrichring wird – trotz der Beibehaltung des vierspurigen Innenstadtrings – auch der nördliche Rand der Altstadt aufgewertet: Ein Wasserlauf, der den Stadtbahn-Gleiskörper vom Gehweg trennt, dessen Befestigung mit Natursteinpflaster und ein Mittelstreifen in der Fahrbahn mit großkronigen Bäumen geben auch der nördlichen Altstadtseite ein neues Gesicht.

Am Fahnenbergplatz verändert sich die Gesamtsituation nicht nur durch die Umgestaltung im öffentlichen Straßenraum, sondern auch durch das private Bauvorhaben Quartier Unterlinden. Das Bauprojekt zeigt, welche städtebaulichen Entwicklungspotenziale in Teilabschnitten des Innenstadt-

rands bestehen. Zwar besitzt der Platz zusammen mit dem Friedrichring weiter eine wichtige Verkehrsfunktion, jedoch werden die Fußgängerbereiche deutlich vergrößert und aufgewertet.

Die Planung im Detail

1 Platzbereich

Die Kreuzung Friedrichstraße/Rotteckring wird kompakter gestaltet, sodass der bislang eher als große Verkehrsinsel wirkende westliche Platzbereich eine direkte Anbindung erhält – ohne störende Abtrennung durch eine Fahrbahn. Mit dem neuen Gebäude („Solitär“) auf dem Gelände der früheren Fahnenberggarage wird der Platz im Osten abgerundet.

2 Verkehrserschließung

Als Zufahrt zur neuen Unterlindengarage entsteht östlich des „Solitärs“ eine neue Verbindung vom Friedrichring zum „kleinen Friedrichring“. Sie dient zugleich als Erschließung der nordwestlichen Altstadt. Die neue Stadtbahn-Haltestelle Fahnenbergplatz sorgt für eine erhebliche Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für die nordwestliche Altstadt und das Institutsviertel.

3 „Kleiner Friedrichring“

Der „kleine Friedrichring“ wird als fußgängerfreundlicher Straßenraum mit hochwertigen Natursteinmaterialien und Wasserlauf gestaltet.

Künftig kein Kreuzungskuriosum mehr

Statt der heutigen Kreuzung entsteht am Siegesdenkmal ein ganz neuer Stadtplatz

Mit den Zerstörungen im 2. Weltkrieg und dem Ausbau zu einer Verkehrsachse verlor der Platz am Siegesdenkmal sein Gesicht. Heute ist er geprägt von komplizierten Verkehrsführungen und schlechten Bedingungen für Fußgänger. Ziel der Umgestaltung ist neben der notwendigen Anlage einer neuen Stadtbahnhaltestelle die Schaffung eines attraktiven Stadtplatzes und die fußgängerfreundliche Gestaltung des nördlichen Eingangs der Innenstadt. Hierzu wird das bisherige Kreuzungskuriosum durch eine klassische T-Kreuzung ersetzt. Die Haltestellen für Busse und Bahnen werden in die Fußgängerzone integriert. Auf dem vollständig neu geordneten Platz könnte auch das Siegesdenkmal einen neuen Standort finden.



Die Neuordnung am Siegesdenkmal wird dem Verkehr eine klare Linienführung, den Passanten mehr Platz und der Fußgängerzone einen nördlichen Abschluss beschere. Ob und wo das Siegesdenkmal einen neuen Standort erhält, ist noch nicht entschieden. (Foto: R. Buhl)

Die Planung im Detail

1 Der Platz

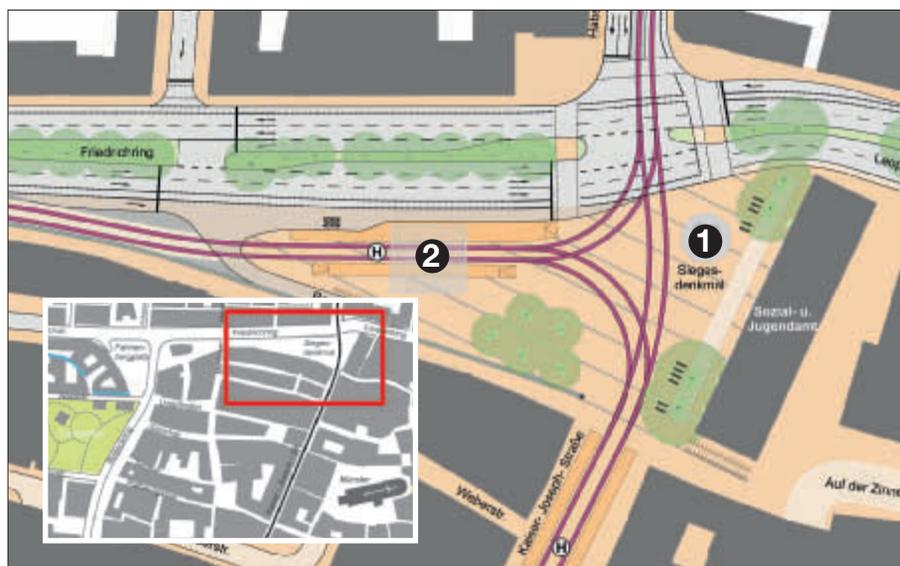
Der Raum zwischen Altstadtcke und dem neuen Friedrichring bildet künftig den nördlichen Abschluss der Fußgängerzone. Neben der Stadtbahn gibt es hier reichlich Platz für Radler und Fußgänger, für die es Aufenthaltsgelegenheiten mit Sitzmöglichkeiten geben wird.

Die Ausfahrt aus der Straße „Auf den Zinnen“ ist künftig nicht mehr möglich – die Zu- und Ausfahrt erfolgt dann ausschließlich über den Karlsplatz. Geprüft wird derzeit, ob der Platz nach Westen durch ein großes Haltestellendach oder ein Gebäude über der Haltestelle optisch begrenzt wird und wie ein solches Gebäude sinnvoll genutzt werden kann.

Die durch die Umgestaltung wegfallenden Platanen werden durch zahlreiche Neupflanzungen auf dem Mittelstreifen des Friedrichrings ersetzt.

2 Haltestellen

Auf dem Platz sind zwei Haltestellen geplant, und zwar im Westen für die neue Rottecklinie und die Buslinien des Friedrichrings sowie im Süden für die Linien der Kaiser-Joseph-Straße. Alle Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut.



Denkmäler zur deutschen Geschichte

Von der Neugestaltung des Rings sind viele Kunstwerke und Denkmäler betroffen

Im gesamten Planungsbereich finden sich heute zahlreiche Kunstwerke und Denkmäler, die hier in den vergangenen hundert Jahren aufgestellt wurden und meist die deutsche Geschichte thematisieren. Weil manche von ihnen einen neuen Standort finden müssen, erarbeiten Stadtplanungsamt und Kulturamt zur Zeit ein Konzept, das demnächst dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll. Auch neue zeitgenössische Werke könnten zwischen Dreisam und Siegesdenkmal einen Platz finden.

Das Siegesdenkmal

Nach dem Sieg über Frankreich im Krieg 1870/71 und aus Dankbarkeit für General von Werder und sein Armeekorps errichtete die Stadt Freiburg mit landesweiter Unterstützung das Siegesdenkmal. Nach den Plänen von Professor Moest aus Karlsruhe wurde die



Figurengruppe, überragt von der Siegesgöttin, aus 200 Zentnern französischer Geschützrohre gegossen. Kaiser Wilhelm enthüllte das Denkmal am 3. Oktober 1876. Trotz der martialischen Kriegergestalten enthält das

Denkmal keine explizite Aussage gegen den Nachbarstaat. Als eines der wenigen überstand es den Nationalsozialismus, in dessen Zeit viele Denkmäler eingeschmolzen wurden, um Metall zu Kriegszwecken zu gewinnen. Deshalb besitzt das Denkmal eine kulturhistorische Bedeutung und soll auf dem neu entstehenden Platz einen neuen Standort bekommen.



Gurs-Schild

Das Schild erinnert an die Deportation von 400 jüdischen Freiburgerinnen und Freiburgern im Jahre 1940 ins südfranzösische Konzentrationslager Gurs. Es wurde zum 60. Jahrestag dieser Deportation von Freiburger Bürgern aufgestellt. Das Schild, zu dem auch eine erklärende Tafel gehört, soll nach der Neugestaltung auf dem Platz der Alten Synagoge wieder aufgestellt werden.



Unvergessene Heimat

Das Mahnmal von Claus Pfeiffer erinnert an die Vertreibung von Deutschen nach dem Zweiten Weltkrieg. Es wurde 1969 am Südrand des Fahnenbergplatzes errichtet. Im Zuge der Neuplanung wird der Standort nur geringfügig verändert.



Erinnerung an die Synagoge

Seit 1963 erinnert die von Karl Rissler geschaffene Gedenktafel an die ehemalige Synagoge, die in der Reichspogromnacht 1938 von den Nazis zerstört wurde. Über den künftigen Standort ist noch nicht entschieden: Sie soll entweder in den künftigen Wasserspiegel, der den Grundriss der Synagoge nachzeichnet, integriert werden oder einen Platz in unmittelbarer Nähe finden.



Mahnmal für die Naziopfer

Vor dem Eingang der Volkshochschule im Schwarzen Kloster steht seit 1975 die von Walter Schelenz geschaffene Bronzeplastik zum Gedenken an die Verfolgten des Naziregimes. Sie soll ungefähr am jetzigen Standort verbleiben.

Ausgeglichene Baumbilanz

Einzelne Exemplare müssen weichen, werden aber durch Neupflanzungen ersetzt

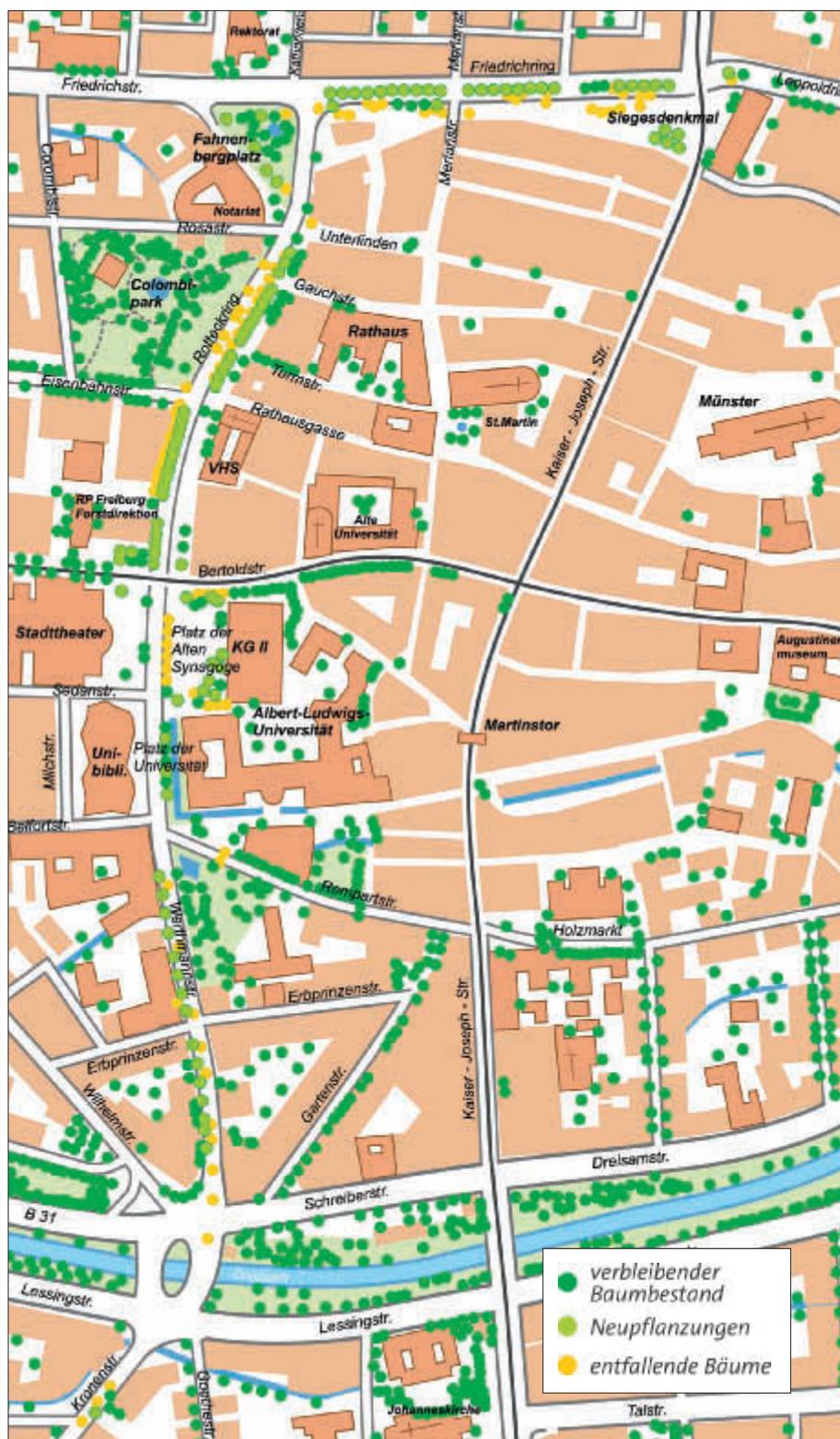
Die Umgestaltung der bisherigen Ringstraßen und der Bau der neuen Stadtbahnlinie sind ohne Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand nicht möglich. Vor allem die Bäume auf dem Mittelstreifen in der Kronenstraße und der Werthmannstraße müssen weichen wie auch einzelne Exemplare am Platz der Alten Synagoge, am Friedrichring und am Siegesdenkmal. Im Zuge des Projekts werden die rund einhundert entfernten Bäume aber durch annähernd gleich viele Neupflanzungen ersetzt.

Aufgrund der ungünstigen Standortbedingungen und wegen der Schädigungen durch Streusalz und Fahrzeuge müssten aber ohnehin viele der wegfallenden Bäume in den nächsten Jahren gefällt werden. Im Bebauungsplanverfahren werden Gutachten für jeden einzelnen Baum erstellt und Sicherungsmaßnahmen oder Ersatzpflanzungen vorgeschlagen.



So wie diese Platane sollen die meisten großkronigen Bäume auf dem Platz der Alten Synagoge stehen bleiben.

(Foto: R. Buhl)



Ring frei für die Stadtbahn

In Freiburg haben umweltfreundliche Verkehrsmittel Vorfahrt

Der Ausbau der Bahnhofsachse, die zur Zeit vierspurig nach Süden über die Heinrich-von-Stephan-Straße verlängert wird, schafft die entscheidende Voraussetzung zur Unterbrechung des Rotteckrings. Denn damit ist das neue Ringsegment im Westen durch eine leistungsfähige Straße an das System der Freiburger Vorrangstraßen angebunden.

Nicht zuletzt ist damit aber auch die Voraussetzung für den Bau einer neuen Stadtbahnlinie erfüllt, die die westliche Innenstadt mit dem Schulzentrum an der Kronenbrücke, der Universität, dem Sedanviertel, dem Institutsviertel und dem Fahnenbergplatz mit dem neuen „Quartier Unterlinden“ besser erschließt. Und vor allem erhält das Stadtbahnnetz erstmals eine Linie, die den Bertoldsbrunnen umgeht und damit diesen stark frequentierten Umsteigepunkt entlastet. Bereits die Inbetriebnahme der Vaubanlinie hat den Bertoldsbrunnen an die Grenze seiner Kapazität gebracht.

Aber es gibt noch einen weiteren Grund für die Bedeutung der Stadtbahnlinie: Alle mit dieser Strecke in Zusammenhang stehenden Veränderungen erhalten eine Bundes- und Landesförderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bis zum Jahr 2018 kann die Stadt einen 85-prozentigen Zuschuss erwarten, da das Bundesverkehrsministerium den positiven Nutzen der Strecke (auch bis zur Messe) anerkannt und das Vorhaben in seine Förderprogramme aufgenommen hat. Weil die GVFG-Förderung jedoch 2018 ausläuft und die Nachfolgeprogramme ungewiss sind, gilt es, das Gesamtprojekt bis zu diesem Zeitpunkt abzuschließen.

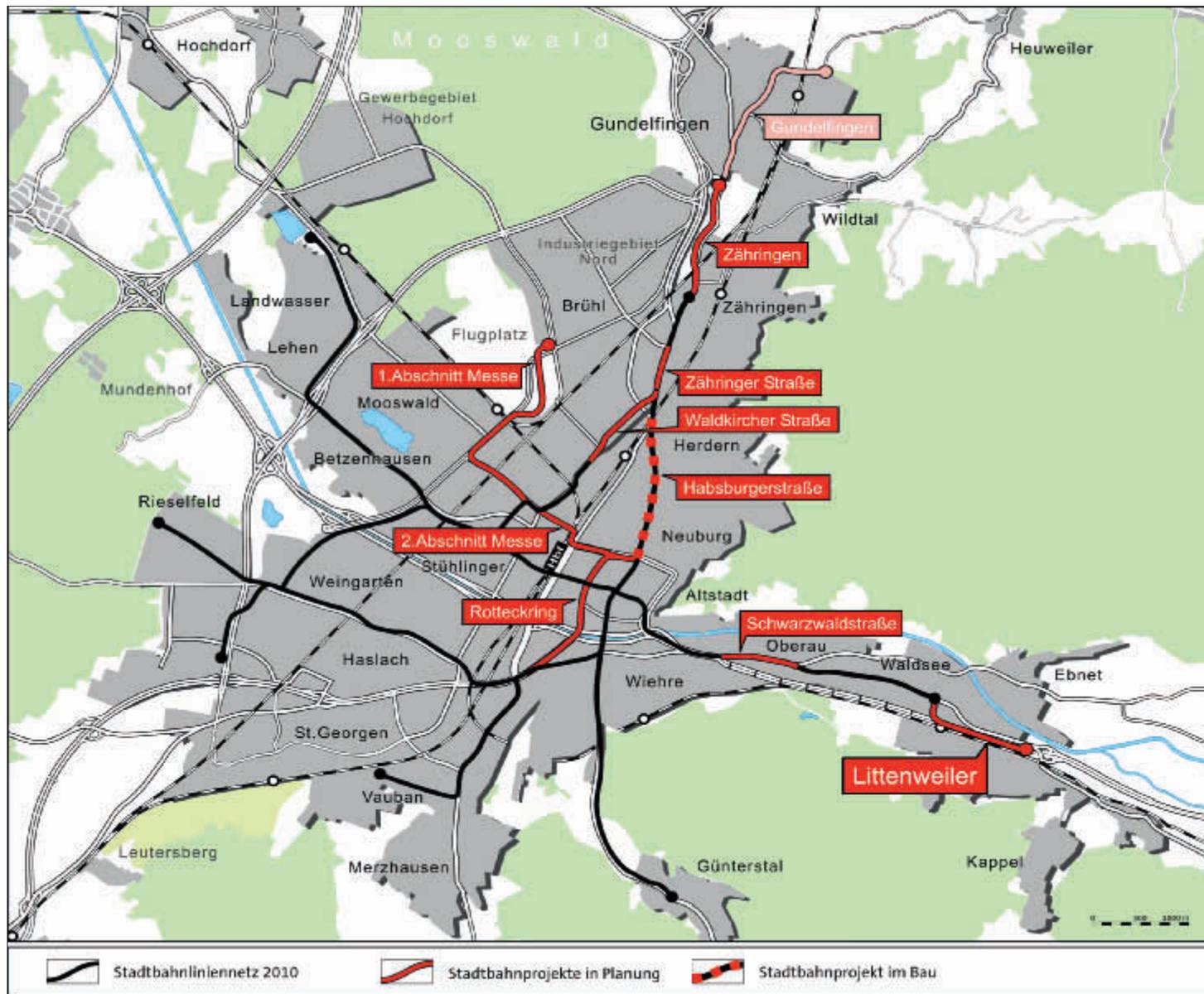


Eng geht's zu am Bertoldsbrunnen: Die neue Linie über den Rotteckring soll mit einem zweiten zentralen Umsteigepunkt Entlastung bringen. (Foto: G. Süßbier)

Die Erfolgsgeschichte der Stadtbahn wird fortgeschrieben

Anders als viele deutsche Großstädte, die in den 70er-Jahren das Straßennetz der autogerechten Stadt opferten, hat Freiburg schon früh auf die Stadtbahn gesetzt. Diese Entscheidung war Voraussetzung für eine umwelt-

freundliche und stadtverträgliche Mobilität, um die uns viele Städte beneiden. Heute transportieren die Busse und Bahnen der VAG täglich 200000 Fahrgäste. Allein zwischen 1984 und 2008 stieg die Zahl der Fahrgäste im Stadtgebiet von 29 Millionen auf 72 Millionen jährlich. Ohne Ausbau des Streckennetzes ins Rieselfeld und ins Vauban wäre



In der Innenstadt sorgt die neue Stadtbahnlinie über Kronen- und Werthmannstraße sowie Rotteck- und Friedrichring erstmals für eine zweite Nord-Süd-Verbindung. (Grafik: Garten- und Tiefbauamt)

Weitere Infos

dies nicht möglich gewesen. Und es geht weiter. Bis 2020 sollen neben der Rottecklinie weitere Strecken gebaut werden:

- Stadtbahnverlängerung nach Zähringen und Gundelfingen
- Stadtbahnneubau vom Fahnenbergplatz zur Messe in zwei Abschnitten

- Stadtbahnverlängerung nach Littenweiler bis zum Kappler Knoten
- Streckenausbau in der Schwarzwaldstraße und der Zähringerstraße
- Stadtbahnneubau in der Waldkircher Straße

Der Streckenabschnitt über den Rotteckring hat für das gesamte Netz

wichtige Bedeutungen. Denn damit gelingt es nicht nur, die westliche Innenstadt besser zu erschließen und den Bertoldsbrunnen als einzigen zentralen Umsteigepunkt zu entlasten. Vor allem sorgt eine zweite Nord-Süd-Schienerverbindung für mehr Flexibilität im Netz – zum Beispiel bei Veranstaltungen.

Fragen und Antworten

Wissenswertes rund um ein zentrales Stadtentwicklungsprojekt

Wer hat die Planungen erstellt?

Das Projekt „Stadtbahn und Umgestaltung Rotteckring“ ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Freiburg und der Freiburger Verkehrs AG (VAG). Es wird in einer Arbeitsgruppe aus VAG, Stadtplanungsamt und Garten- und Tiefbauamt unter Federführung des Garten- und Tiefbauamts erarbeitet.

Die Planung wurde entwickelt aus einem Gestaltungswettbewerb für den Bereich des „Rings“ (1998), ergänzt um einen zusätzlichen Wettbewerb für den Platz der Alten Synagoge (2006).

Die Freiraumplanung für den Platz der Alten Synagoge erarbeiten „faktorgruen Landschaftsarchitekten“ und „Rosenstiel Architektur und Stadtplanung“ als Arbeitsgemeinschaft. Die Freiraumplanung für den gesamten übrigen Ring (Werthmannstraße, Platz der Universität, Rotteckring, Fahnenbergplatz, Friedrichring) bearbeitet das Büro „Stötzer + Stötzer Landschaftsarchitekten“.

Die Verkehrsplanung für das gesamte Projekt einschließlich der Kronenstraße erfolgt durch das städtische Garten- und Tiefbauamt.

Die Beschlüsse zur Weiterbearbeitung der ausgewählten Wettbewerbsentwürfe durch den Gemeinderat wurden jeweils mit Vorgaben zur Weiterentwicklung der Entwürfe gekoppelt. Zwischenergebnisse der Planungen wurden wiederholt dem Gemeinderat vorgelegt. Ein Fachbeirat aus Freiburger und externen Planungsfachleuten und ein Projektbeirat, in dem die Gemeinderatsfraktionen, Universität und Theater als wichtigste Anlieger des Platzes der Alten Synagoge sowie verschiedene Interessengruppen vertreten sind, begleiten die Planungen.

In welcher Planungsphase steht das Projekt?

Der Planungsstand ist weitgehend als Entwurfsplanung zu betrachten. Das

heißt: Alle Elemente sind grundsätzlich ausgearbeitet, jedoch noch nicht „auf den Zentimeter“. Die Visualisierungen sind entsprechend den Planungen erstellt worden, mussten aber für die Bilddarstellung teilweise um Annahmen ergänzt werden.

Wo kann ich weitere Informationen bekommen?

Weitere umfassende Informationen finden sich auf der Internetseite der Stadt unter www.freiburg.de/rotteckring

Wie wird das Projekt finanziert?

Die Gesamtkosten des Stadtbahnbaus (ohne Kronenbrücke) betragen 30,6 Millionen Euro und werden weitgehend vom Zuschussprogramm des Bundes und Landes getragen (Programm zur „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“). Daneben hat die Stadt den Umbau der städtischen Flächen in Höhe von 11,4 Millionen zu tragen.

Die Kosten des Neubaus der Kronenbrücke sind hiervon separat zu betrachten: Eine Sanierung der baufälligen Kronenbrücke würde Millionen kosten (zudem verbunden mit einem großen Baukostenrisiko) und müsste vollständig aus städtischen Eigenmitteln bezahlt werden. Daher ist ein Neubau wirtschaftlicher.

Wie werden die Bürgerinnen und Bürger beteiligt?

Das Plankonzept ist bereits unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger entstanden. So ging dem Wettbewerb zum Platz der Alten Synagoge eine Veranstaltungsreihe mit vier Vortrags- und Diskussionsabenden und einer Planungswerkstatt voraus, deren Ergebnisse direkt in die Wettbewerbsauslobung eingeflossen sind. Zusätzlich gab es Diskussionsabende.

Später hat der Gemeinderat nach öffentlicher Diskussion weitere Vorgaben gemacht, die ebenfalls in die jetzige Planung eingeflossen sind (z. B. zum Erhalt

Zahlen und Fakten

Länge Stadtbahn:

- Abschnitt Kronenstraße und Kronenbrücke: 680 m
- Abschnitt Werthmannstraße, Rotteckring bis Siegesdenkmal: 1100 m
- Gesamtlänge: ca. 1800 m

Größe der Fußgängerzone:

zwischen Rempart- und Eisenbahnstraße: ca. 16800 m²

Fünf neue Haltestellen:

- Mattenstraße
- Erbprinzenstraße
- Stadttheater
- Fahnenbergplatz
- Siegesdenkmal

Bäume:

- Neupflanzungen 103
- wegfallende Bäume 102
- verbleibende Bäume 78

Kronenstraße
Werthmannstraße
Rotteckring
Umgestaltung & Stadtbahn
Friedrichring



Die Szenerie zwischen Theater und Universität ist heute vom Verkehr bestimmt. Künftig soll Freiburgs zweitgrößter Platz an Aufenthaltsqualität gewinnen. (Foto: R. Buhl)

von Bäumen, zu Sitzmöglichkeiten, zur Integration der Stadtbahn-Fahrleitungen).

Als nächste Phase des Projekts findet die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Bebauungsplanverfahren statt. Sie umfasst zwei Stufen: Die „frühzeitige Beteiligung“, deren Anregungen bereits bei der Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs geprüft werden, und die „formelle“ Beteiligung im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs. Die Verwaltung wird regelmäßig zu allen Verfahrensschritten informieren.

Ich habe Vorschläge – Wohin wende ich mich?

Im Bebauungsplanverfahren wird zur Zeit die „frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit“ durchgeführt. In dieser Phase können alle Interessierten jederzeit formlos Anregungen und Bedenken an die Verwaltung weiterreichen.

Bitte geben Sie Anregungen im Bebauungsplanverfahren an das

■ Stadtplanungsamt

Technisches Rathaus, Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg
 Telefon: 0761/201-4101
 Fax: 0761/201-4199
 E-Mail: stadtplanungsamt@stadt.freiburg.de

Bei Fragen und Anregungen zum Plan-konzept können Sie sich auch an das federführende Garten- und Tiefbauamt wenden:

■ Garten- und Tiefbauamt

Technisches Rathaus, Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg
 Telefon: 0761/201-4601
 Fax: 0761/201-4699
 E-Mail: rotteckring@stadt.freiburg.de

Zeitplan

- Juli 2010**
Beginn des Bebauungsplanverfahrens mit der sogenannten „frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit“
- März 2011**
Beschluss des Bebauungsplanentwurfs, anschließend Offenlage mit erneuter Beteiligung der Öffentlichkeit
- Oktober 2011**
Satzungsbeschluss
- 2012**
Ausführungsplanung
- 2013**
erwartete Genehmigung der Zuschüsse sowie Baubeschluss durch Gemeinderat
- 2013**
Beginn der Leitungsverlegungen
- 2014**
Beginn des Gleis- und Straßenbaus
- 2015**
Fertigstellung des 1. Bauabschnitts (bis Stadttheater)
- 2017**
Fertigstellung des 2. Bauabschnitts (bis Siegesdenkmal)

Kosten

- Gesamtkosten der Stadtbahn (ohne Kronenbrücke): 30,6 Mio. Euro**
(Kosten werden weitgehend vom Zuschussprogramm „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ von Bund und Land getragen).
- Umbau der städtischen Flächen (besonders Platzflächen) 11,4 Mio. Euro**
- Neubau der Kronenbrücke rund 9 Mio. Euro**
(weitgehend über Zuschüsse aus dem Stadtbahnprogramm finanziert)

Weitere Infos



Nachdem bereits vor Jahren die Planungen über die Zukunft des Innenstadtrings mit der Bürgerschaft erörtert worden waren, begann jetzt die förmliche und gesetzlich vorgeschriebene Bürgerinformation im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Der erste Schritt, die sogenannte „frühzeitige Bürgerbeteiligung“, stieß auf großes Interesse. Rund 200 Bürgerinnen und Bürger kamen Anfang Oktober zur Informationsveranstaltung ins Historische Kaufhaus. Unser Bild zeigt Verkehrsplaner Georg Herff (rechts) bei der Erläuterung der Detailpläne. (Foto: A. J. Schmidt)

Weiterführende Informationen

Ausstellung:

Im November informiert eine zweitägige Sonderausstellung in der Gerichtslaube hinter dem Rathaus über das Projekt, wobei Fachleute aus der Verwaltung für Fragen und Auskünfte zur Verfügung stehen:
Fr, 19. November 12–19 Uhr
Sa, 20. November 10–16 Uhr

Internet:

Unter www.freiburg.de/rotteckring gibt es umfangreiche Informationen über das Städtebau- und Verkehrskonzept mit Plänen und Visualisierungen, das Grünkonzept sowie Infos über die Zukunft der Kunst im öffentlichen Raum. Außerdem finden sich hier alle Gemeinderatsdrucksachen sowie gemeinderätliche Beschlüsse,

das Klimagutachten zum Platz der Alten Synagoge, sowie aktuelle Termine.

Auslegung der Planunterlagen:

Das Konzept des Bebauungsplans liegt noch bis einschließlich 12. November 2010 beim Garten- und Tiefbauamt (vor dem Zimmer 1111) im Technischen Rathaus, Fehrenbachallee 12, während der Dienststunden öffentlich aus (formlose Auslegung).

Kontakt:

Garten- und Tiefbauamt
Fehrenbachallee 12
Projektleitung: Hendrik Schmitt-Nagel
Tel. 0761 / 201-4680
E-Mail: rotteckring@stadt.freiburg.de

IMPRESSUM

Herausgeberin: Stadt Freiburg im Breisgau, Presse- und Öffentlichkeitsreferat in Zusammenarbeit mit Garten- und Tiefbauamt und Stadtplanungsamt

Redaktion Amtsblatt: Presse- und Öffentlichkeitsreferat, Rathausplatz 2–4, 79098 Freiburg, Tel. 0761/201-1340, E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Visualisierungen: www.GD90.de

Verantwortlich: Walter Preker

Verlag: Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft mbH, Bismarckallee 8, 79098 Freiburg

Herstellung: Freiburger Druck GmbH & Co. KG

Stand: Oktober 2010