



Das Projekt: Die Idee, Vorgeschichte und Hintergründe zur Umgestaltung erläutern wir auf den **Seiten 2 bis 6.**



Die Gestaltung: Wie die Plätze und Straßen entlang des Rings künftig aussehen, zeigen wir auf den **Seiten 7 bis 23.**



Weitere Infos: Bäume, Denkmäler und den weiteren Stadtbahnausbau beleuchten wir auf den **Seiten 24 bis 28.**

RINGFREI

für den Rotteckring

AMTSBLATT
Februar 2015



Die Arbeiten am Bau der Stadtbahnlinie sowie an der Umgestaltung von Werthmannstraße, Rotteckring und Friedrichring haben begonnen. Bis 2018 soll der zukunftsweisende Umbau der Innenstadt abgeschlossen sein.

Das Amtsblatt informiert auf den folgenden Sonderseiten über die Projektidee und die Pläne für den gesamten Bereich zwischen Kronenbrücke, Stadttheater und Siegesdenkmal.

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 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 eingeschlossene 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. 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 neue Universitätsbibliothek bis zu den Kollegengebäuden reicht – eine Situation, die sich in dieser Form in kaum einer anderen Stadt wiederfindet.

Zentraler Bestandteil der Umgestaltung 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 Projekt realisieren zu können.

Mit dem ersten Spatenstich hat die Umgestaltung zwischen Kronenstraße und Siegesdenkmal jetzt offiziell begonnen. In den kommenden vier Jahren wird die westliche Altstadt ihr Gesicht komplett verändern. Wie genau es Ende 2018 hier aussehen wird, erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

Dr. Dieter Salomon
Oberbürgermeister

Inhalt	
Das Projekt	
OB-Vorwort	2
Projektidee	3
Vorgeschichte	4–5
Verkehrskonzept	6–7
Die Gestaltung	
Kronenstraße	8–9
Kronenbrücke	10–11
Werthmannstraße/ Platz der Universität	12–13
Platz der Alten Synagoge	14–17
Rotteckring	18–19
Fahnenbergplatz/ Friedrichring	20–21
Platz am Siegesdenkmal	22–23
Weitere Infos	
Denkmäler & Kunstwerke	24
Baumbestand	25
Stadtbahn 2020	26–27
Fragen & Antworten	28

Urbaner Freiraum statt Verkehrsachse

Bis Ende 2018 wird eine Stadtbahnlinie von der Kronenstraße über den Rotteckring bis zum Siegesdenkmal gebaut und der frühere Altstadtring dabei komplett umgestaltet

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

Der Rotteckring bremst aber 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, 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 rund 50 000 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“.

Genau das passiert jetzt: Der Abschnitt zwischen Kronenstraße und Siegesdenkmal wird in den kommenden Jahren grundlegend umgestaltet.



Hingucker: Die neue Universitätsbibliothek lässt erahnen, wie sehr sich die Situation am Platz der Alten Synagoge in den kommenden Jahren verändern wird. (Foto: A. J. Schmidt)

Mit der Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der Bahnhofsachse war eine wichtige Voraussetzung geschaffen, den Rotteckring für den Durchgangsverkehr zu schließen. Dort, wo früher der Verkehr auf vier Spuren toste, entstehen bis Ende 2018 fußgängerfreundlichere Straßen und Plätze – und eine neue Stadtbahnlinie über den Rotteckring zum Siegesdenkmal, die den westlichen Teil der Innenstadt besser als bislang erschließt und den Hauptumsteigepunkt am Bertoldsbrunnen entlastet.

Der Rotteckring selbst wird zwischen Eisenbahnstraße im Norden und der Rempart-/Belfortstraße im Süden für den Autoverkehr gesperrt und dann ausschließlich Fußgängern, Radfahrern und der 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 spektakuläre neue Universitätsbibliothek, das Theater, die Volkshochschule sowie der Colombipark und der Alleegarten werden besser miteinander verknüpft.

Zusammen mit den bereits fertiggestellten Projekten „Quartier Unterlinden“ oder der neuen Universitätsbibliothek wird von der Umgestaltung 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!

Innenstadterweiterung seit den 80er-Jahren im Gespräch

Stadtentwicklung durch Konzerthaus und Bahnhofsneubau

Die Umgestaltung von Werthmannstraße, Rotteckring und Friedrichring bewegt sich auf historischem Grund. In Teilbereichen des Rotteckrings und des Friedrichrings liegen Reste der mittelalterlichen Stadtmauer im Untergrund. Auch die barocke Vauban'sche Festung prägte in diesem Bereich die Stadt. Reste der früheren Bastionen zeigen sich mit dem erhöht liegenden Alleegarten, dem hohen Sockel des Stadttheaters und dem ebenfalls erhöhten Colombipark noch heute in der Topografie der Stadt. Die früheren Befestigungsanlagen haben eine große „Fuge“ zwischen Altstadt und Bahnhofsvorstadt hinterlassen, die in den 60er-Jahren entsprechend den damaligen Planungsvorstellungen mit einem vierspurigen Innenstadtring „gefüllt“ wurde.

Stadtentwicklung

1970, bei der Einrichtung der Fußgängerzone, hatte Freiburg etwa 170 000 Einwohner. Heute sind es rund 220 000. Während Freiburg und das Umland kräftig gewachsen sind, blieb das Zentrum Freiburgs lange Zeit auf die Altstadt beschränkt. Dies ist deutlich spürbar: Prosperierender Einzelhandel einerseits und zeitweise überfüllte Straßen und Plätze andererseits kennzeichnen die heutige Situation.

Der Westentwicklung der Gesamtstadt folgend, hat sich mit den städtebaulichen Veränderungen an der Bismarckallee und an der Bertoldstraße (Konzerthaus, Bahnhof, Jazzhaus, Cinemaxx) längst auch die Innenstadt nach Westen entwickelt. Doch der großzügige Anschluss des Bahnhofsviertels über den vierspurigen Rotteckring hinweg an die Altstadt fehlte bislang noch. Der vom Autoverkehr geprägte Ring trennt Altstadt und westliche Innenstadt empfindlich voneinander.

Mit der Umgestaltung wird diese Trennung aufgehoben, werden die Räume von Werthmannstraße und Rotteckring mit

dem Platz der Universität, dem Platz der Alten Synagoge, dem Fahnenbergplatz und dem Platz am Siegesdenkmal wieder als urbane Freiräume zurückgewonnen. Dies bringt der Altstadt Entlastung und öffnet Entwicklungschancen in den Quartieren rechts und links des Rotteckrings, von denen die Innenstadt als Zentrum von Stadt und Region insgesamt profitieren wird.

Stadträumliches Konzept

Neben dem großen Platz der Alten Synagoge ist die künftige Fußgängerzone von der Rempartstraße bis zur Eisenbahnstraße mit 350 Meter Länge das Herzstück des Projekts. Mit der Neugestaltung wird auch die heute schwer wahrnehmbare Abfolge unterschiedlicher Straßenräume und Plätze gestalterisch und funktionell herausgearbeitet. Der große Platz der Alten Synagoge wird das Zentrum. Südlich folgen der Platz der Universität und die Werthmannstraße bis zur neuen Kronenbrücke. Nördlich beginnt der Boulevard im Rotteckring, der auch den Colombipark einbindet.

Der Fahnenbergplatz und der umgestaltete Platz am Siegesdenkmal bilden künftig attraktive Eingangsplätze zur Innenstadt. Die wichtigen Grünräume an der Uni-Mensa Hochallee (Alleegarten) und Colombipark werden durch die Umgestaltung besser als bisher mit den umliegenden Quartieren verbunden. Von dem vorgesehenen barrierefreien Zugang zum Colombipark profitieren nicht nur die Besucher der Innenstadt, sondern vor allem auch die Bewohner des Sedan- und Colombiquartiers.

Ganzheitliches Planungskonzept

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit von Planungsbüros (Stötzer Landschaftsarchitekten sowie Arbeitsgemeinschaft faktorgruen/Rosenstiel), Garten- und Tiefbau-

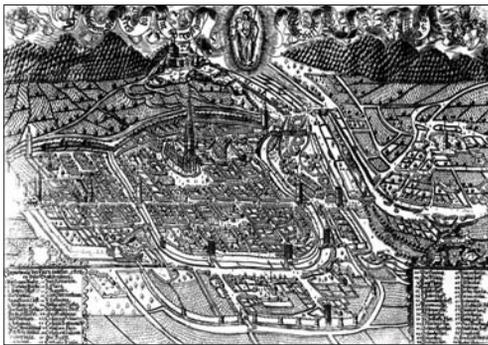


Schwarzplan

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“.

Kronenstraße
Werthmannstraße
Rotteckring
Umgestaltung & Stadtbahn
Friedrichring

amt, Stadtplanungsamt und Freiburger Verkehrs AG. Sie umfasst ganz unterschiedliche Aspekte von Stadtplanung und Stadtgestaltung, Verkehrsplanung



Sickingher 1589: Die mittelalterliche Stadt



18. Jahrhundert: Die barocke Festung



Lerch 1852: Die Stadt nach dem Schleifen der Festung

und Stadtbahnplanung, Stadtökologie, Barrierefreiheit, Sicherheit und vieles mehr. Zentrale Anliegen der Planung sind ein hoher Gebrauchswert der neu entstehenden Räume und eine hochwertige Gestaltung gleichermaßen. Beispiele hierfür sind die gestalterische Integration der Stadtbahn oder die Lichtkonzeption, die mit der Oberleitungsplanung kombiniert wurde. Das Grünkonzept mit sorgfältig durchdachten Neuplanungen, aber auch weitestgehendem Schutz des vorhandenen Baumbestands gehören ebenfalls dazu.

Bürgerbeteiligung

Der gesamte Planungsprozess wurde begleitet durch eine intensive Bürgerbeteiligung in allen Planungsphasen. Im Rahmen von Informations- und Diskussionsveranstaltungen hatten Bürgerinnen und Bürger immer wieder Gelegenheit, ihre Anregungen zur Planung einzubringen. Besonders intensiv war die Beteiligung während der Vorbereitung des Wettbewerbs zum Platz der Alten Synagoge mit einer Reihe von Vortrags- und Diskussionsabenden und einer anschließenden Planungswerkstatt, deren Ergebnis Bestandteil der Wettbewerbsauslobung wurde.

Von 2010 bis 2012 erfolgte die öffentliche Beteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Zur umfassenden Information gab es Ausstellungen und Informationsveranstaltungen, die Internetseite www.freiburg.de/rotteckring sowie eine ausführliche Broschüre, die mit dem Amtsblatt an alle Freiburger Haushalte verteilt wurde.

Seit 2012 laufen die vorbereitenden Leitungsverlegungen, außerdem wurde der Rotteckring für den Durchgangsverkehr gesperrt. 2014 kam der Förderbescheid des Bundes – und am 15. Januar 2015 schließlich erfolgte der symbolische erste Spatenstich am Platz der Alten Synagoge.

Was bisher geschah

Mitte der 1980er-Jahre

Erste Überlegungen zur autofreien Umgestaltung des Rings

1996

Einrichtung einer Busspur und Reduzierung des Individualverkehrs auf zwei Fahrspuren

1998

Städtebaulicher Wettbewerb Werder-, Rotteck- und Friedrichring

2001

Gemeinderatsbeschluss, den Rotteckring mit Stadtbahn umzugestalten und die Heinrich-von-Stephan-Straße vierstreifig auszubauen

2002

Ebenerdiger Übergang zwischen Rathausgasse und Eisenbahnstraße

2003

Rahmenplanung zur Umgestaltung des Rings

2004

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

2006

Realisierungswettbewerb zum Platz der Alten Synagoge

2009

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

2010–2012

Beteiligung der Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren

2012

Sperrung des Rotteckrings, Satzungsbeschluss Bebauungsplan, vorbereitende Leitungsverlegungen

2013

Ausführungsplanung

2014

Bewilligung der Bundes- und Landeszuschüsse

2015

Symbolischer erster Spatenstich; Beginn der Bauarbeiten an Ingenieurbauwerken und im Tief-, Gleis- und Straßenbau

Auf neuen Wegen um und durch die Innenstadt

Die Bahnhofsachse ist jetzt Teil des Innenstadtrings



Bahnhofsachse

Als „**Bahnhofsachse**“ bezeichnet man den Straßenzug, der von Süden kommend aus Heinrich-von-Stephan-Straße, Schneulinstraße 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 Schneulinstraße 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 Schneulinbrücke sowie dem vierspurigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße waren die Voraussetzungen erfüllt, den Rotteckring für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Die verkehrlichen Voraussetzungen für die Umgestaltung von Rotteckring und Werthmannstraße wurden in den letzten Jahren durch den vierstreifigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße bereits geschaffen. Die nun durchgängig vierspurige „Bahnhofsachse“ nimmt den Nord-Süd-Durchgangsverkehr am Rand der Innenstadt auf und ermöglicht damit die Unterbrechung des Straßenzugs Werthmannstraße–Rotteckring im Abschnitt zwischen Universitätsbibliothek und Eisenbahnstraße/Rathausgasse.

Für Fußgänger, Fahrradfahrer und die neue Stadtbahnstrecke bleibt der Ring auch nach der Verkehrsberuhigung weiterhin eine wichtige Nord-Süd-Achse. Für die umweltfreundlichen Verkehrsträger ist der direkte Zugang zu diesem Bereich der Innenstadt weiterhin gewährleistet und wird erheblich verbessert. Selbstverständlich bleiben aber auch Lieferverkehr und Zufahrten zu Stellplätzen weiterhin möglich.

Die Kronenstraße ① bekommt einen Fahrstreifen pro Richtung sowie eine separate Rechtsabbiegespur zur Lessingstraße, sodass die Leistungsfähigkeit erhalten bleibt. Es sind deshalb keine zusätzlichen Belastungen für die Straßen der Unterwiehre (insbesondere Basler Straße und Lorettostraße) zu erwarten.

Nördlich der Kronenbrücke ② wird der Anschluss zur Wilhelmstraße und Faulerstraße durch einen kleinen Kreisverkehr hergestellt.

Für Sedanquartier, Rempartstraße und Wallstraße ③ wurde ein Handlungskonzept ausgearbeitet, das die Verkehrsbelastung im Quartier reduziert und möglichen Verkehrsverlagerungen zu Lasten der Quartiersstraßen entgegengewirkt.

Am Platz der Universität ④ (also an der Einmündung Belfortstraße und Rempartstraße) beginnt die Fußgängerzone, in der nur noch die Stadtbahn, Radverkehr und

notwendiger Lieferverkehr erlaubt sein werden. Belfortstraße und Rempartstraße werden im Geschwindigkeitsniveau gesenkt.

Die neue Fußgängerzone ⑤ erstreckt sich vom Platz der Universität in nördlicher Richtung bis zur Eisenbahnstraße. Die Stadtbahntrasse sowie die Fahrgasse für Radverkehr und Lieferverkehr werden gestalterisch integriert, jedoch optisch erkennbar abgesetzt, um Konflikte zwischen den Verkehrsarten zu vermeiden.

Die Sedanstraße ⑥ wird als Fahrradachse beibehalten. Sie wird im Abschnitt östlich der Milchstraße in die Fußgängerzonenregelung von Platz der Alten Synagoge und Platz der Universität einbezogen („Fußgängerzone mit Radfahrer frei“) und dort auch entsprechend umgestaltet.

Unmittelbar nördlich der Bertoldstraße wird eine Stadtbahnhaltestelle ⑦ für die neue Strecke eingerichtet, die eine barrierefreie Umsteigemöglichkeit zwischen den Stadtbahnlinien gewährleistet.

Die Rotteckgarage ⑧ wird künftig von Norden her angefahren und erhält vor der Filiale der Deutschen Bank eine neue Einfahrtrampe gegenüber der bestehenden Ausfahrtrampe.

Von der Eisenbahnstraße ⑨ kann man nach links in den nördlichen Teil des Rotteckrings abbiegen. Nördlich von Eisenbahnstraße und Rathausgasse endet die Fußgängerzone. Mit großzügigen Fußgängerflächen im Seitenbereich, dem eigenen Gleiskörper für die Stadtbahn sowie Fahrbahnen für Auto- und Fahrradverkehr herrscht hier ein boulevardartiger Charakter vor.

Im nördlichen Rotteckring ⑩ wird das Wenden auf Höhe der Eisenbahnstraße und die Zufahrt durch die Turmstraße für den in der Fußgängerzone zugelassenen Verkehr möglich sein. Damit müssen Lieferverkehr und Fahrten zum Rathaus (wie Hochzeitsverkehr oder Rathausgäste) aus



Das Projekt

Im Überblick: Von der Basler Straße führt die Neubaustrecke bis zum Siegesdenkmal.

(Grafik: Garten- und Tiefbauamt)

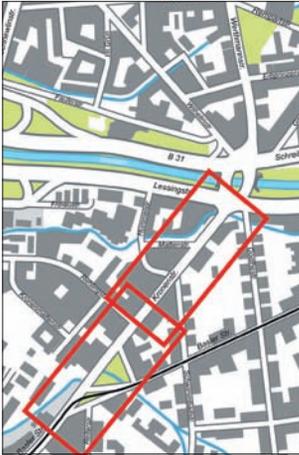
Richtung Norden nicht mehr umständlich über Rau-, Wasser-, Merianstraße fahren, sondern können direkt vom Rotteckring in das Rathausquartier abbiegen.

Am Fahnenbergplatz 11 erhält der bereits verkehrsberuhigt umgestaltete „kleine Friedrichring“ eine direkte Anbindung an den „großen“ Friedrichring, um das Quartier Unterlinden mit der Unter-

lindengarage zu erschließen.

Die Zufahrt zur Raustraße vom Friedrichring 12 aus bleibt – auch aus Richtung Osten – weiterhin möglich.

Das Ausfahren aus der Tiefgarage Karlsbau 13 erfolgt nach der Umgestaltung des Rings nur noch nach Osten (Auf der Zinnen) und nicht mehr über den Platz am Siegesdenkmal.



Ziel: Ein Drittel weniger Verkehr

In der Kronenstraße bleibt nur noch der Durchgangsverkehr nach Osten

An der Kreuzung Kronenstraße/Basler Straße zweigt die neue Stadtbahnlinie ab und führt über Kronenstraße, Kronenbrücke, Werthmannstraße und Rotteckring zum Siegesdenkmal.

Die Kronenstraße hat heute eine Verkehrsbelastung von etwa 30 000 Fahrzeugen pro Tag. Der Durchgangsverkehr wird überwiegend auf die vierspurig ausgebaute Bahnhofsachse verlagert. Dadurch werden es künftig nur noch etwa 20 000 Kraftfahrzeuge sein. Hierfür reicht eine Fahrspur plus Abbiegestreifen für den Autoverkehr pro Richtung aus, und die Kronenstraße kann von einer vierspurigen Straße zu einer zweispurigen Straße umgebaut werden, ohne die angrenzenden Straßen des Viertels zusätzlich zu belasten.

Die Straßenraumaufteilung erfolgt nach dem in Freiburg bewährten Prinzip:

- Stadtbahngleise in der Mitte der Fahrbahn als Rasengleis
- pro Richtung jeweils eine Fahrbahn mit einem Fahrstreifen für den Autoverkehr und einem ausreichend breiten Radfahrstreifen
- Gehwege

Die Planung im Detail

1 Einmündung in die Basler Straße

An diesem Knotenpunkt zweigt die neue Stadtbahnstrecke von der bestehenden Strecke ab. Hier ist das Abbiegen in alle Richtungen erlaubt, insbesondere auch per Kopfwende von Norden her kommend zurück nach Norden.

Auf Anregung aus der Bürgerbeteiligung wurde die Planung für die Einmündung Kronenstraße/Basler Straße geändert: Für den Verkehr Richtung Norden und Osten gibt es künftig keine eigene Abbiegespur in die östliche Basler Straße mehr, sondern nur noch eine gemeinsame Fahrspur mit den Geradeausfahrenden. Dadurch entfällt auch der Anreiz, bei Rot

in die nur für Anliegerverkehr zugelassene östliche Basler Straße auszuweichen. Mit dem Wegfall der Abbiegespur verbessert sich hier auch die Führung des Radfahrstreifens.

2 Einmündung Lessingstraße (B31)

Für die auch künftig stark frequentierte Fahrbeziehung Kronenstraße – Lessingstraße wird eine Rechtsabbiegespur vorgesehen. Hierdurch und durch eine dritte Geradeausspur in der Lessingstraße erhält die Kreuzung insgesamt ausreichende Kapazitäten zur Verkehrsabwicklung auch mit der neuen Stadtbahn.

Für den Fuß- und den Fahrradverkehr werden ausreichende Flächen entlang der Kronenstraße vorgesehen. Bestehende sichere Querungsmöglichkeiten über die Kronenstraße bleiben bestehen.

3 Haltestelle Mattenstraße

Zur Anlage der Stadtbahnhaltestelle „Mattenstraße“ wurden verschiedene Varianten untersucht. Wegen des nahen Schulzentrums steigen hier mehrmals täglich innerhalb kurzer Zeit viele Schülerinnen und Schüler ein oder aus. Als sicherste Lösung, auch für die Bewältigung großer Schülerzahlen, haben sich versetzte Bahnsteige mit ampelgeregelten Zugängen auf Höhe der Mattenstraße erwiesen.

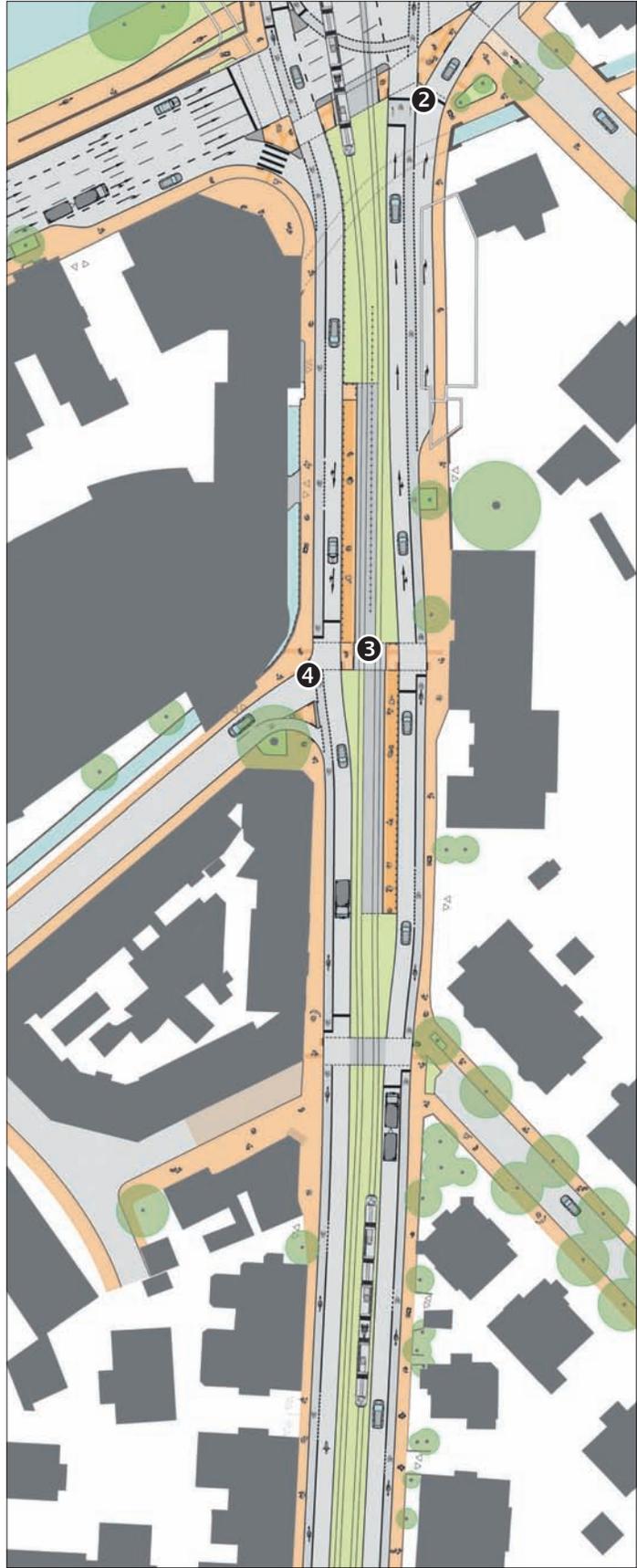
4 Einmündung Mattenstraße

Aus Sicherheitsgründen ist die Mattenstraße eine Einbahnstraße für den Autoverkehr in Richtung Lessingstraße. Die bislang bestehende Linksabbiegemöglichkeit aus Richtung Süden entfällt künftig aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Zufahrt zur Mattenstraße von Süden her erfolgt dann ausschließlich über die Heinrich-von-Stephan-Straße, Lessingstraße und Kronenstraße.

Verkehrsführung



Schon heute wird der von Süden in die Stadt einführende **Durchgangsverkehr** Richtung Schwarzwald am Basler Tor über die Heinrich-von-Stephan-Straße zum Zubringer geleitet. Künftig werden wohl nur noch Ortskundige den altgewohnten Weg durch die Kronenstraße wählen – und feststellen, dass das nicht unbedingt die schnellere Variante ist.



Die Gestaltung

Neubau an der Dreisam

Auf der neuen Kronenbrücke ist genug Platz für alle Verkehrsarten



Die Kronenbrücke

Die älteste Verbindung zwischen Kronenstraße und der heutigen Werthmannstraße (früher: 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 Schneulinbrücke wiederverwendet.



Neues Format: 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)

Die Ende der 1960er-Jahre gebaute Kronenbrücke, die aus zwei voneinander unabhängigen Bauwerken besteht, wird noch im Jahr 2015 abgebrochen. Weil es technisch nicht möglich ist, die Stadtbahntrasse in die bestehende Konstruktion zu integrieren, ist der Abbruch und Neubau erforderlich.

Das bietet auch die Chance, dem veränderten Verkehrsaufkommen aus Süden Rechnung zu tragen. Die neue Kronenbrücke wird wie bislang in der Brückenmitte, zwischen den Gleisen, eine Öffnung haben, die mehr Licht auf die Rad- und Fußwege entlang der Dreisam bringt.

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.

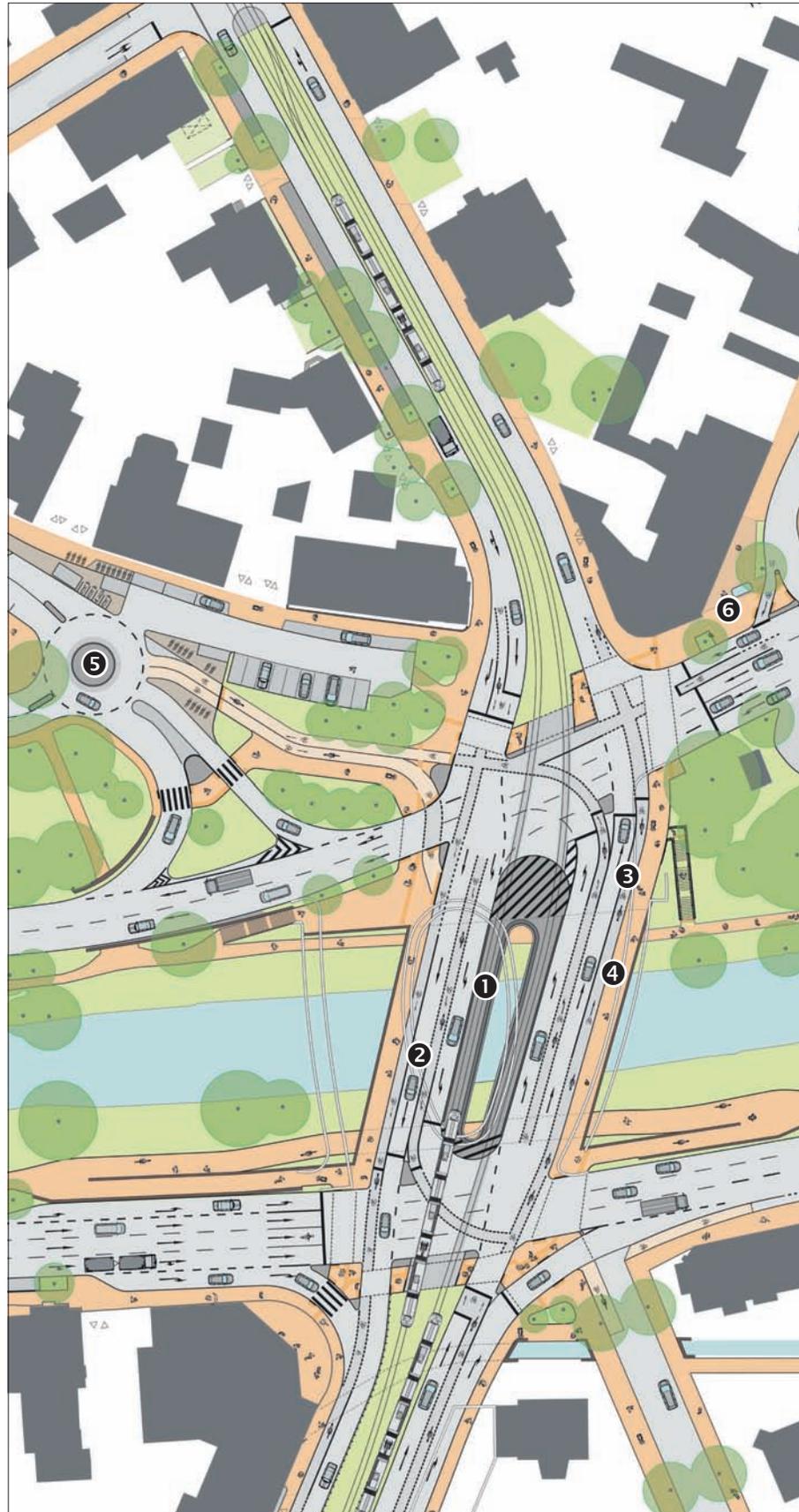
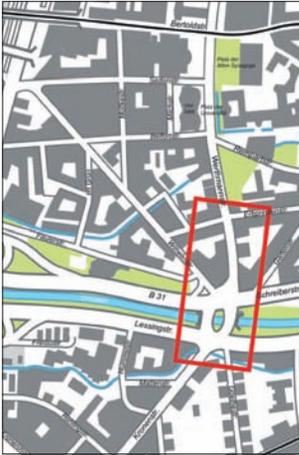
Befürchtungen, dass es durch die Stadtbahn zu langen Rückstaus auf der B 31 kommen wird, sind nicht angebracht: In einer Verkehrssimulation wurden alle Abläufe auf der Brücke untersucht. Die jetzt vorliegende Planung stellt sicher, dass die „grüne Welle“ für den Autoverkehr auf den Dreisamuferstraßen 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 Planung im Detail

Der Neubau der Kronenbrücke sieht folgende Entwurfs-elemente vor:

- ❶ Gleise der Stadtbahn in Mittellage, neben der Lichtöffnung
- ❷ jeweils ein Linksabbiege- und ein Geradeaus-Fahstreifen pro Richtung für den Kraftfahrzeugverkehr



- ③ Radfahrstreifen
- ④ Gehwege

Plankonzept Kronenbrücke

Durch die Reduzierung der Verkehrsflächen wird die Situation für Radfahrer und Fußgänger überschaubarer. Für den Rad- und Fußverkehr werden sichere und attraktive Verbindungen geschaffen.

⑤ Kreisverkehr Wilhelmstraße

Um den Verkehr bei der Einfahrt in die Wilhelmstraße zu bremsen und die Verkehrsführung zu verdeutlichen, wird an der Einmündung Wilhelmstraße/Faulerstraße ein Kreisverkehr gebaut.

⑥ Einmündung Gartenstraße

Die Gartenstraße bleibt für den Kfz-Verkehr Einbahnstraße, wird aber für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und verkehrssicher an die Kronenbrücke angeschlossen.

Mehr Platz für die Universität

Universität und Bibliothek rücken enger zusammen



Unicampus: Noch ist der „Platz der Universität“ als solcher kaum zu erkennen. Durch die Umgestaltung soll jetzt zusammenwachsen, was zusammengehört. (Foto: A. J. Schmidt)

Die Gestaltung

Die Werthmannstraße, die bislang weitgehend 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 Platz der Universität

Noch ist der „Platz der Universität“ als solcher kaum zu erkennen. Dieser wichtige Teil der Innenstadt zwischen Universitätsbibliothek, KG I und Allee-garten war in der Vergangenheit stark vom Autoverkehr zerschnitten.

In der künftigen Fußgängerzone sind – ähnlich wie in der Bertoldstraße – nur noch Stadtbahn-, Rad- und Lieferverkehr erlaubt. Wie das Titelbild dieser Broschüre zeigt, entsteht dadurch so etwas wie eine Campussituation rund um die wichtigsten Unigebäude und ein attraktiver öffentlicher Raum, der in erster Linie den Fußgängern gehört.

Dazu trägt auch die neue Universitätsbibliothek bei, die ebenerdig,

behindertengerecht und umwegfrei aus allen Richtungen zugänglich ist.

2 Kreuzung Belfort-/Rempartstraße

Die Fahrbahnen von Belfortstraße und Rempartstraße werden in der Breite deutlich reduziert, die bisherigen Abbiegespuren entfallen.

3 Haltestelle Erbprinzenstraße

Die neue Stadtbahnhaltestelle erschließt einen großen Bereich der südlichen Innenstadt bis hin zur Dreisam. Ähnlich wie am Holzmarkt wird sie als „dynamische Haltestelle“ angelegt. Eine ampelgeregelt Querung sorgt für Sicherheit und berücksichtigt besonders die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung.



Universitätsbibliothek

Im Jahr 1978 errichtete das Land Baden-Württemberg die Universitätsbibliothek nach Plänen des Universitätsbauamts. Wegen Schäden an der Fassade und veralteter Klimatechnik wurde das Gebäude bis auf das Untergeschoss und die Treppenanlagen abgerissen und nach dem Entwurf des Basler Architektenbüros Degelo neu gebaut. Der Bibliotheksbetrieb ist noch bis zur Fertigstellung des Neubaus in die ehemalige Stadthalle ausgelagert.



Der Platz der Alten Synagoge wird

Grün und trotzdem großstädtisch: Zwischen Theater, neuer Universitätsbibliothek u

Der Platz der Alten Synagoge wird geprägt durch die großen öffentlichen Gebäude von Theater und Universität. Allerdings ist der Platz aufgrund seiner früheren Verkehrsbedeutung bislang kaum als solcher wahrnehmbar.

Die Planung im Detail

1 Platzbereich

Der Platz wird als großzügige, zusammenhängende Fläche gestaltet, ohne Stufen oder Mauern. Der innere Platzbereich bleibt frei von Einbauten, damit die Fläche flexibel genutzt werden kann. Ein Teppich aus beige Granitplatten, der auch die Flächen von Stadtbahn, Liefer- und Fahrradverkehr einschließt, hält den großen Platz optisch zusammen. Er wird umfasst von einem Rahmen aus Basaltkleinsteinpflaster, der an die vorhandenen Flächen des Theaters, des Platzes der Universität sowie die neu gestalteten Freiflächen der Universitätsbibliothek anschließt.

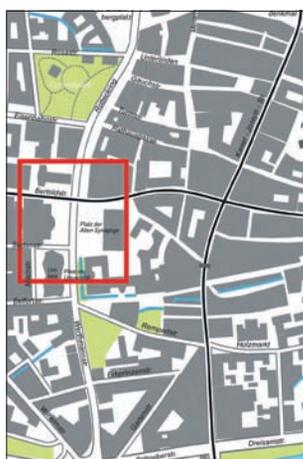
Im Zentrum des Platzes lädt ein Fontänenbrunnen zum Betrachten und Spielen ein.

2 Bertoldstraße

Der nördliche Bereich des Platzes, der ohne Trennung an die Bertoldstraße anschließt, wird geprägt sein von den vielen Fußgängern – längs der Bertoldstraße ebenso wie diagonal in Richtung Sedanstraße, Uni-Bibliothek oder KG II. Zum Schutz ihrer hoch liegenden Wurzeln erhalten die vorhandenen Bäume Einfassungen, die mit Holzdecks beplankt sind und so vielfältig als Sitz- und Liegemöglichkeiten genutzt werden können.

3 Wasserspiegel

Im südlichen Bereich bestimmen Ruhe und Beschaulichkeit den Platz. Als Erinnerung an die Alte Synagoge wird deren Grundriss in Form eines Wasserspiegels nachgebildet. Die von Carl Rissler geschaffene, seit 1963 bestehende Gedenktafel



Freiburgs neue Mitte

und dem Kollegiengebäude II gibt es künftig einen Platz mit vielen Möglichkeiten



(siehe Seite 24) soll in den Wasserspiegel eingelassen werden.

4 Umfeld der Uni-Bibliothek

Die neue Universitätsbibliothek erhält nicht nur einen ebenerdigen Zugang, sondern auch ein Café mit Außenbewirtung an der Ecke Sedanstraße, die bis zur Milchstraße Teil der Fußgängerzone wird.

Die Gestaltung der Freianlagen der Universitätsbibliothek wurde eng mit der Umgestaltung des Platzes der Alten Synagoge abgestimmt. Im Ergebnis werden einheitliche Materialien und Verlegemuster für die Basaltplaster verwendet.

5 Theater

Durch den Wegfall der heutigen Straße und die zusammenhängende Gestaltung des Platzes strahlt das Theater künftig viel stärker auf den ganzen Platz aus und macht ihn gewissermaßen zum Theater-Vorplatz.

6 Verkehr

Der neue Platz wird als Fußgängerzone angelegt. Neben den Gleisen ist eine Fahr-gasse für den Liefer- und Radverkehr vorgesehen, die gestalterisch in den Platz integriert wird. Auch die Stadtbahn wird ohne Abtrennung über den Platz geführt. Die Oberleitung wird weitgehend an ohnehin notwendigen Lichtmasten angebracht.

Fußgängerinnen und Fußgänger können den gesamten Platz durchgängig und ohne Hindernisse nutzen. Niedrige Borde und eine geeignete Materialwahl machen auch für blinde und sehbehinderte Menschen erkennbar, welche Flächen vom Fahrrad- und Lieferverkehr mitbenutzt werden.

7 Haltestelle

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

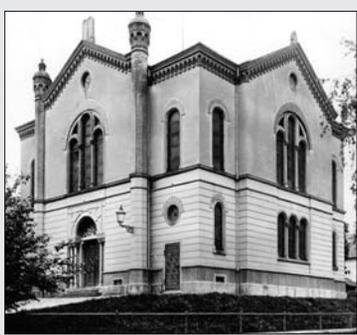
„Steinwüste“?

Im wahrsten Sinne heiß umstritten sind in der Öffentlichkeit die klimatischen Auswirkungen der Umgestaltung. Daher wurden für den Bebauungsplan auch etwaige Auswirkungen auf das Kleinklima untersucht.

Eine klimatologische Bewertung des ursprünglichen Entwurfs (siehe Bild) für den Platz der Alten Synagoge hatte gezeigt, dass es in der Platzmitte und am nördlichen Rand (entlang der Bertoldstraße) an heißen Tagen zu einer Zunahme der empfundenen Wärmebelastung



denen Wärmebelastung kommt. In den Randbereichen werden die klimatischen Verhältnisse etwa den heutigen entsprechen. Klimatische Auswirkungen auf die angrenzenden Straßenräume wird es nicht geben. Dennoch hat der Gemeinderat auf Basis dieser Klimaprognose im Juli 2010 beschlossen, die Planung zu überarbeiten. Im Ergebnis wird es auf dem Platz deutlich mehr schattenspendende Bäume geben als ursprünglich geplant. Außerdem sorgen Wasserelemente für Abkühlung. Damit ist gewährleistet, dass sich die Wärmebelastung an sehr heißen Tagen in Grenzen hält. Und für die vielen kühleren Tage im Jahr gibt es ausreichend Aufenthaltsmöglichkeiten „in der Sonne“.



Die Synagoge

Am 24. September 1870 weihte die damals junge israelitische Gemeinde Freiburg am Werdering 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.

Ein Platz für Freiburg

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.

Grundlage der Umgestaltung des Platzes ist das Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs im Jahr 2006, in den die Ergebnisse einer Planungsworkstatt mit Bürgerinnen und Bürgern eingeflossen sind. Deren Wünsche und Ansprüche an den Platz waren vielfältig: Zum einen sollte ein abwechslungsreicher und kommunikativer Ort entstehen, an dem unterschiedlichste Nutzungen möglich sind; zum anderen sollte 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. Sieger dieses Wettbewerbs waren die Freiburger Martin Schedlbauer (faktor grün Landschaftsarchitekten) und Volker Rosenstiel (Freier Architekt und Stadtplaner).

Das Wettbewerbsergebnis wurde anschließend durch Anregungen aus dem Gemeinderat weiterentwickelt. Beispielsweise forderten die Stadträte, mehr Bäume zu erhalten.

Mit der vorliegenden Planung ist es gelungen, möglichst viele der sich teils auch widersprechenden Wünsche aus der Bürgerschaft zu verwirklichen: Die nordwestliche Hälfte ist geprägt von der Dynamik der Fußgänger, die das Geschehen entlang der Bertoldstraße bestimmen. Im Kontrast hierzu sorgen im südöstlichen Bereich die vielen Bäume, der „Wasserspiegel“ in der Form des Grundrisses der zerstörten Synagoge mit Sitzgelegenheiten rundum für eine ruhige, unaufgeregte Atmosphäre. Auf der Theaterseite schließt der Platz an die bestehenden Vorflächen des Schauspielhauses an. Im Zentrum bleibt der Platz für Veranstaltungen unterschiedlichster Art offen.

Gedenken: Im Süden des Platzes bildet ein Wasserspiegel den Grundriss der 1938 zerstörten Alten Synagoge nach. Die von Karl Rissler geschaffene Gedenktafel soll darin eingelassen werden.





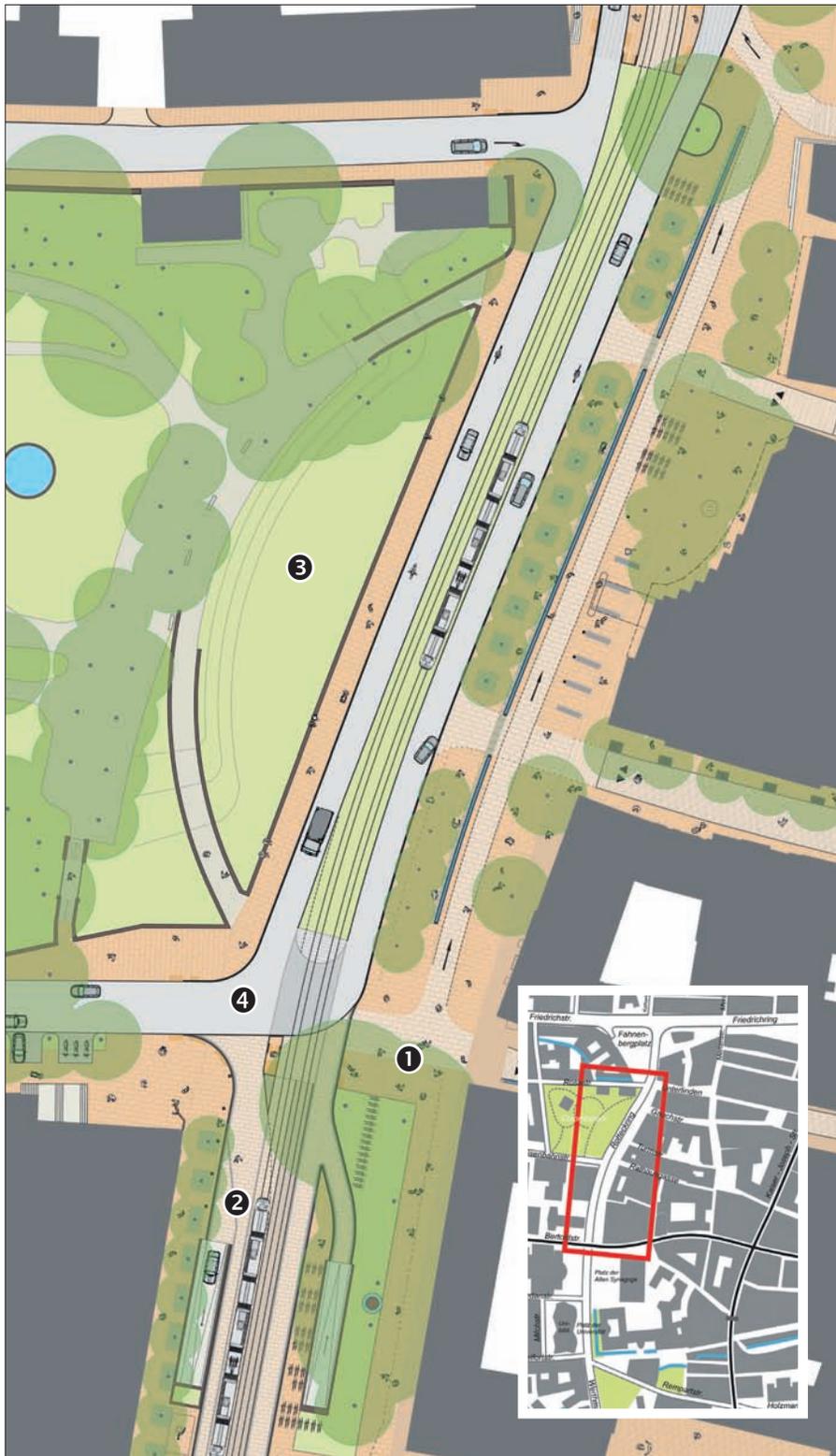
Neue Mitte: So wie oben könnte der Platz der Alten Synagoge künftig aussehen: Die im Zentrum liegende helle Granitplattenfläche wird von einem Rahmen aus dunklerem Basaltpflaster umschlossen. Die Stadtbahn erhält hier keinen eigenen Gleiskörper, um den Platz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Gegenüber dem Wettbewerbsergebnis bleiben wesentlich mehr alte Bäume erhalten. Unten: Blick von der Bertoldstraße in Richtung Theater und neue Universitätsbibliothek. Im Vordergrund ein Podest, das dem Schutz der Bäume dient und zugleich auf einer Holzbeplankung Sitz- und Liegemöglichkeiten bietet. (Visualisierungen: www.gd90.de)



Boulevard am Altstadtrand

Umgestalteter Rotteckring verbindet Colombipark und Altstadt

Die Gestaltung



Der bislang aus 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 der Stadtbahn und den stark reduzierten Autoverkehrsflächen ein großzügiger Seitenbereich, der weitgehend den Fußgängern vorbehalten bleibt. Unter einer neuen Baumreihe, die den Verlauf des Boulevards betont, entstehen Aufenthaltsmöglichkeiten am Rand der Altstadt vis-à-vis zum Colombipark. Zwischen der Rathausgasse und dem Siegesdenkmal begleitet ein Bächle den Altstadtrand.

Die Planung im Detail

1 Fußgängerzone Rotteckring

Westliche Innenstadt und Altstadt sind heute durch eine breite Fahrbahn mit Mittelstreifen und Geländern voneinander getrennt. Mit der Verwandlung des Rings in eine Fußgängerzone wird diese Trennung beseitigt. Die neue Gestaltung mit Bäumen, Sitzgelegenheiten und einem Bächle macht den Aufenthalt angenehm und schafft viel Platz zum Flanieren und Verweilen. Die notwendigen Verkehrsflächen für die Stadtbahn und den Erschließungsverkehr sind in die Gesamtgestaltung integriert; der Straßenraum ist überall leicht zu überqueren.

2 Rotteckgarage

Die Einfahrt zur Rotteckgarage wird auf die Nordseite vor die Filiale der Deutschen Bank verlegt. Lieferverkehr zu den Geschäften und in die Seitenstraßen sowie die Zufahrt zu privaten Stellplätzen bleibt weiter möglich.

3 Colombipark

Der Rand des Colombiparks wird neu gestaltet: Über eine niedrige Mauer ist der Zugang zum Park auf ganzer Länge vom



Alt und Neu: Wenig fußgängerfreundlich präsentiert sich vor dem Colombipark der Rotteckring mit seinen ehemals vier Fahrspuren und den Parkplätzen an der Seite (rechts). Die Visualisierung oben zeigt, wie derselbe Abschnitt künftig aussehen soll. Der Colombipark wird mit einer niedrigen Sitzmauer besser an den Straßenraum angebunden. 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: A. J. Schmidt)

Rotteckring aus möglich. Zugleich kann die Mauer als Sitzgelegenheit genutzt werden. An der Ecke Eisenbahnstraße/Rotteckring erhält der Park einen neuen barrierefreien Zugang.

4 Kreuzung Eisenbahnstraße

Die Fußgängerzone endet an der Eisenbahnstraße. Der Übergang für die Fußgängerinnen und Fußgänger von der Rathausgasse zur Eisenbahnstraße ist bequem und barrierefrei ohne Ampel möglich. Die Stadtbahnen fahren auf einem Rasengleis.



Im Nordwesten viel Potenzial

Der Fahnenbergplatz wird zum Tor der nordwestlichen Altstadt

Der Fahnenbergplatz schließt den großzügigen Boulevard entlang des Rotteckrings ab. Er bildet zugleich das „Scharnier“ für dessen schlankere Fortführung Richtung Siegesdenkmal entlang des Friedrichrings.

Mit dem Bau der Stadtbahn im Friedrichring wird – trotz der Beibehaltung des vierspurigen Innenstadtrings – auch der nördliche Rand der Altstadt aufgewertet: Die mit Natursteinen befestigten Gehwege, das Bächle, das den Stadtbahngleiskörper vom Gehweg trennt, und ein Mittelstreifen in der Fahrbahn mit neu gepflanzten Bäumen geben der nördlichen Altstadtseite ein neues Gesicht. Am Fahnenbergplatz trägt aber nicht nur die Umgestaltung im öffentlichen Straßenraum zu einem neuen Aussehen bei. Das bereits fertiggestellte private Bauvorhaben „Quartier Unterlinden“ auf dem Areal der früheren Badischen Kommunalen Landesbank, kurz „Bakola“, hat die Nordwestecke der Altstadt bereits erheblich verändert.

Dieses Bauprojekt zeigt, welche städtebaulichen Entwicklungspotenziale an vielen Stellen des Innenstadtrands bestehen. Zwar besitzt der Platz zusammen mit dem Friedrichring weiter eine wichtige Verkehrsfunktion. Mit den deutlich vergrößerten und aufgewerteten Fußgängerbereichen erhält der Platz aber eine viel höhere Aufenthaltsqualität.

Die Planung im Detail

1 Haltestelle Fahnenbergplatz

Die neue Stadtbahnhaltestelle bringt für die nördliche Innenstadt und das angrenzende Institutsviertel eine ungleich bessere Anbindung an das Freiburger Stadtbahnnetz. Die Haltestelle wird über ampelgesicherte Zugänge sicher und barrierefrei erreichbar sein.

Zur besseren Verknüpfung von Altstadt und Bahnhofsviertel wird die Überquerung des Rings zwischen Rosastraße und Unterlinden besonders großzügig gestaltet.

2 Quartier Unterlinden

Hier wurde im Vorfeld der Umgestaltung ein Gebäude („Solitär“) mit Büros und Gastronomie, ein Geschäfts- und Bankgebäude mit Einzelhandel und eine Tiefgarage mit 250 Parkplätzen errichtet. Dieses private Großprojekt war natürlich auf den Bau der Stadtbahn abgestimmt.

3 „Kleiner Friedrichring“

Im „kleinen Friedrichring“ ist die Umgestaltung bereits abgeschlossen. Hochwertige Natursteinmaterialien und ein Wasserlauf zeigen, wie fußgängerfreundlich künftig weite Teile des Rings aussehen werden.

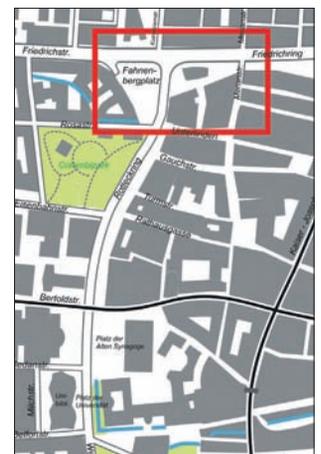
4 Freifläche vor der AOK

Die heutigen Grünflächen des Fahnenbergplatzes und der vorhandene Brunnen bleiben bestehen. Auch die kleine Verbindungsstraße, die vor dem AOK-Gebäude zwischen Friedrichstraße und Rotteckring verläuft, bleibt erhalten. Um ihre trennende Wirkung zu reduzieren, werden die vorhandenen Kfz-Parkplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt.



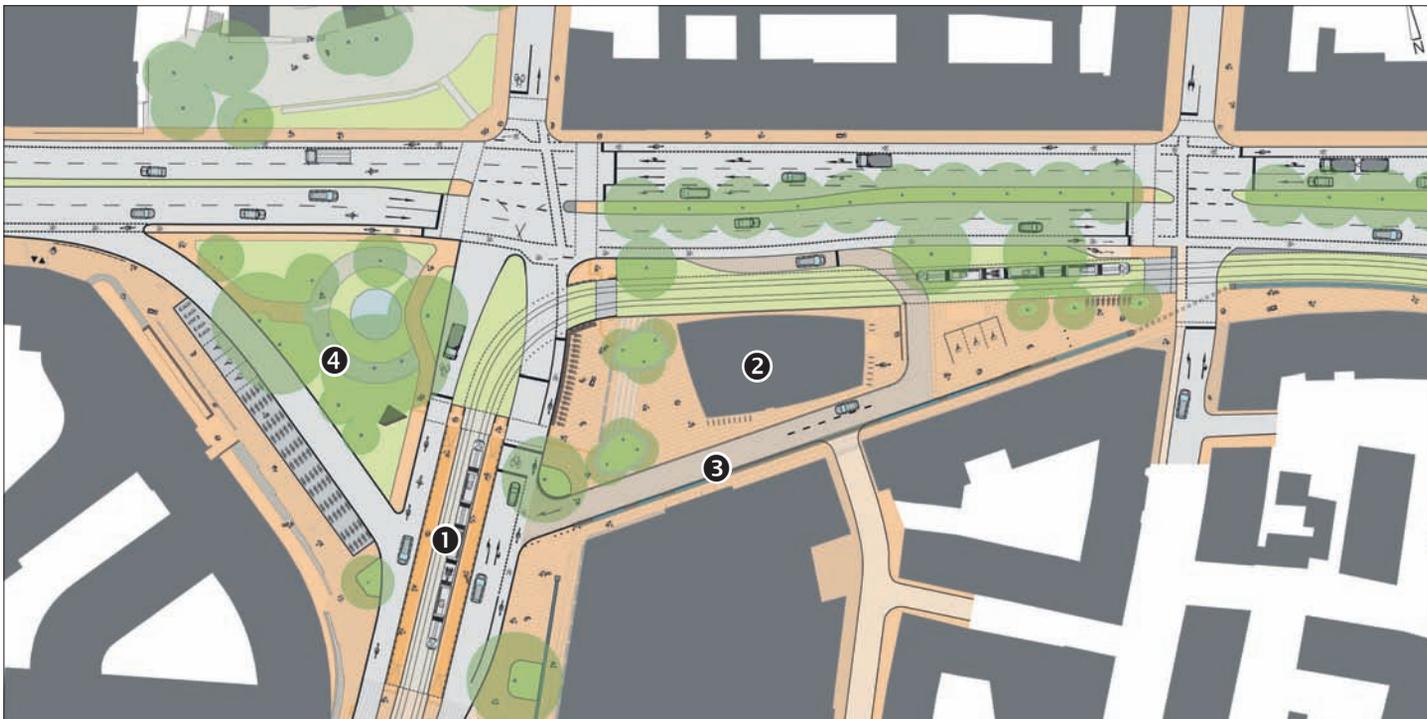
Unvergessene Heimat

Im gesamten Planungsbereich befinden sich heute zahlreiche Kunstwerke und Denkmäler. Eines der weniger bekannten dürfte das Mahnmal „Unvergessene Heimat“ von Claus Pfeiffer sein. Es wurde 1969 am Südrand des Fahnenbergplatzes aufgestellt und erinnert an die Vertreibung von Deutschen nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Mahnmal bleibt erhalten und behält seinen heutigen Standort. Informationen zu weiteren Kunstwerken und Denkmälern gibt es auf Seite 24.





Scharnier am Altstadtrand: Mit dem neuen Quartier Unterlinden hat die Ostseite des Fahrenbergplatzes schon ein neues Gesicht erhalten. Nach der Umgestaltung mit dem Bau der Stadtbahn erhält der Platz eine ganz neue Aufenthaltsqualität – und wird zum wichtigen Scharnier zwischen Univiertel, Bahnquartier und Altstadt. (Foto: A. J. Schmidt)



Künftig kein Kreuzungskuriosum mehr

Statt der heutigen Kreuzung entsteht am Siegesdenkmal ein ganz neuer Stadtplatz

Mit den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und dem Ausbau zu einer autogerechten 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.

Der Bau der Stadtbahn erfordert einen kompletten Umbau des Straßenraums und wird die Bedingungen für Fuß-, Rad-, öffentlichen sowie Autoverkehr erheblich verbessern und zugleich zu einer umfassenden städtebaulichen Aufwertung führen.

Die Planung im Detail

1 Der Platz

Die Fläche zwischen der Fahrbahn des Friedrichrings und der Altstadt-kante wird als neuer Platz für Fußgänger gestaltet, der lediglich von der Stadtbahn und vom Radverkehr mitgenutzt wird. Die Ausfahrt aus der Karls-garage und der Straße Auf der Zinnen zum Leopoldring erfolgt ausschließlich über den Karlsplatz.

Dominiert wird der Platz künftig von einer heutigen Randgruppe, den Fußgängern. Sie haben nicht nur freien Zugang zur Kaiser-Joseph- und Raustraße, sondern bekommen mit Bäumen und Sitzgelegenheiten auch attraktive Möglichkeiten zum Aufenthalt. Wer die nächsten Jahre nicht in Freiburg verbringt, wird diesen Platz bei seiner Rückkehr kaum wiedererkennen!



Platz statt Kreuzung: Der „Platz am Siegesdenkmal“ heißt zwar so, ist bislang aber eigentlich keiner. Das obere Bild zeigt, dass der Ort heute eine vom Verkehr kurios umtoste Haltestelle ist. Konsequenterweise wurden die Fußgänger beim Bau in den 60er-Jahren sogar in den Untergrund verbannt. Künftig wird der Platz seinen Namen zu Recht tragen, wie die Visualisierung rechts zeigt. Über die engültige Platzierung des Siegesdenkmals muss noch der Gemeinderat entscheiden. (Foto: A. J. Schmidt, Visualisierung: www.gd90.de)

2 Stadtbahnhaltestellen

Auf dem Platz werden gleich zwei Stadtbahnhaltestellen angelegt: zum einen die neue Haltestelle für die bestehende Stadtbahnlinie am Ende der Kaiser-Joseph-Straße, zum anderen die Haltestelle für die neue Linie über den Rotteckring. Beide Haltestellen werden barrierefrei angelegt und sind von der Fußgängerzone aus ohne Querung von Autoverkehrsflächen direkt erreichbar.

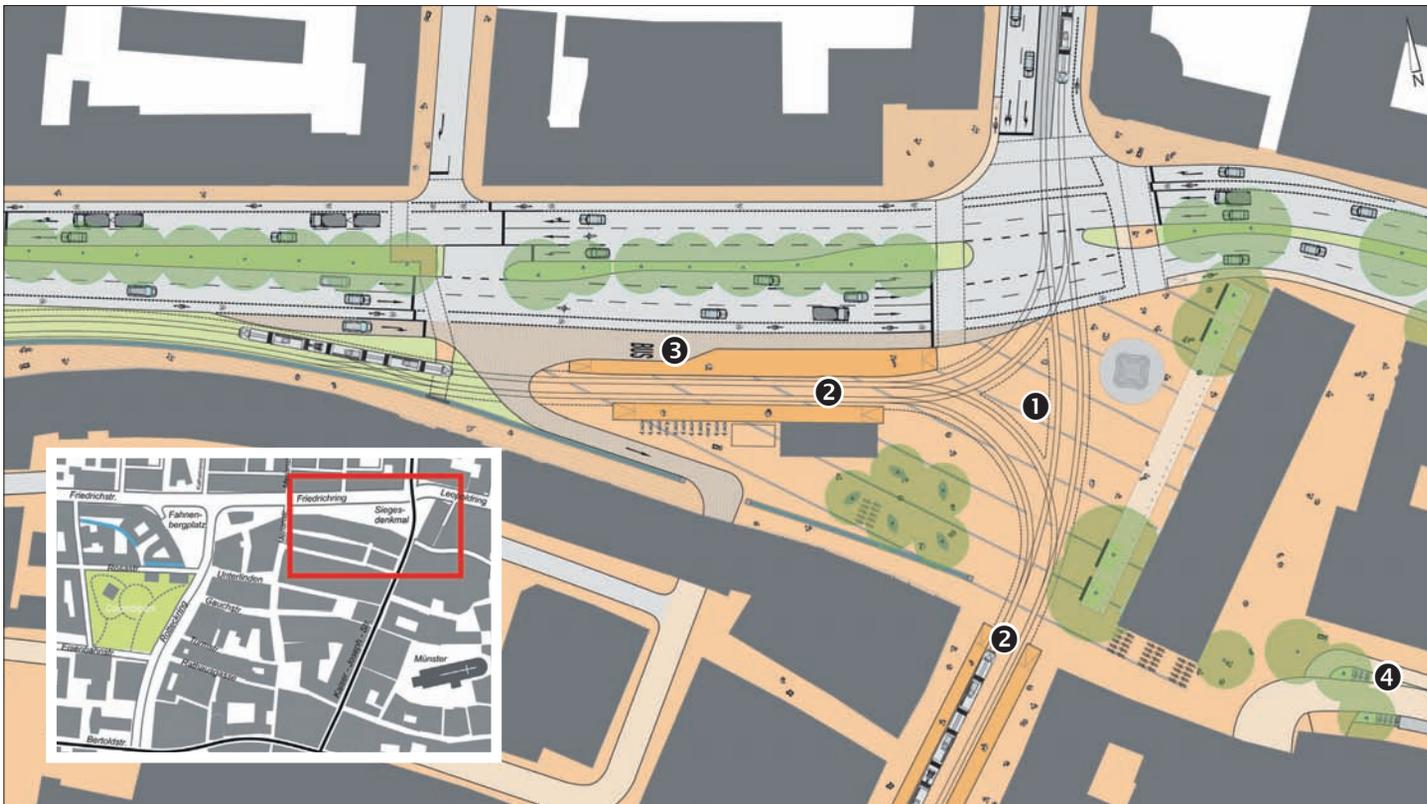
3 Bushaltestellen

Entlang des Friedrichrings werden unmittelbar anschließend an die neue Stadtbahnhaltestelle drei Bussteige angelegt. Hier können die Fahrgäste auch bequem und barrierefrei zwischen Bus und Stadtbahn umsteigen.

4 Auf der Zinnen/Karlsgarage

Der Abschnitt zwischen der Kaiser-Joseph-Straße und der Zufahrt in die Karlsgarage wird als Fußgängerzone ausgewiesen. Anders als heute kann der Verkehr künftig nicht mehr über das Siegesdenkmal in Richtung Leopoldring/Friedrichring ausfahren. Die Zu- und Abfahrt aus der Karls-garage sowie aus der Fußgängerzone erfolgt daher über den Karlsplatz.

An der Regelung der Zufahrt über die Conrad-Gröber-Straße für die Marktbesicker sowie den Lieferverkehr ändert sich nichts. Die heutige Aufstellmöglichkeit für Taxis wird prinzipiell belassen, jedoch etwas nach Osten verlegt.



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 des Bildhauers Karl Friedrich 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. Wegen seiner kulturhistorischen Bedeutung wurde das Siegesdenkmal beim Ausbau des Friedrichrings zur Verkehrsachse 1962 nach öffentlicher Diskussion zwar verschoben, blieb aber erhalten. In Abstimmung mit dem Referat Denkmalpflege des Regierungspräsidiums ist daher im Plankonzept vorgesehen, das Denkmal in den Bereich des ursprünglichen Standorts zurückzusetzen. Der genaue Standort wird noch festgelegt.

Denkmale und Kunstwerke zur deutschen Geschichte

Kunstkommission in die Standortsuche eingebunden

Im gesamten Planungsbereich findet sich heute eine Vielzahl von Kunstwerken, darunter mehrere Denkmäler, aber auch Gedenksteine und -tafeln, die alle aus dem 19. und 20. Jahrhundert stammen. Bedeutende Ereignisse der jüngeren Freiburger und deutschen Geschichte werden durch diese Werke im öffentlichen Stadtraum und damit mitten im Alltag ins Bewusstsein gerufen. Mehrere Mahnmale widmen sich der Erinnerung und dem Gedenken an die Folgen der NS-Diktatur und sind mit ihrer jeweiligen Entstehungsgeschichte wichtige Symbole der Stadtkultur und der Identität der Stadt.

Manche Standorte lassen die Kunstwerke auch heute noch angemessen wirken. Bei anderen hat sich das Umfeld aber über die Jahrzehnte so verändert, dass die Kunstwerke heute zu sehr an die Ränder – auch der Wahrnehmbarkeit – gedrängt sind. Dieser bedauerliche Umstand soll durch die aktuellen Planungen korrigiert werden. Hierfür hat das Stadtplanungsamt in Abstimmung mit dem Kulturamt ein Konzept erarbeitet, das dem Gemeinderat vorgestellt wurde. Auch neue zeitgenössische Werke könnten zwischen Dreisam und Siegesdenkmal einen Platz 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 auch künftig wieder in diesem Bereich platziert werden.

In die anstehenden Entscheidungen über die künftigen Standorte der Kunstwerke und Denkmäler wird die im Dezember 2014 neu eingerichtete Kunstkommission eng eingebunden.



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. Sie soll in den künftigen Wasserspiegel, der den Grundriss der Synagoge nachzeichnet, integriert werden.



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 im Umfeld des Platzes der Alten Synagoge wieder aufgestellt werden.

Ausgeglichene Baumbilanz

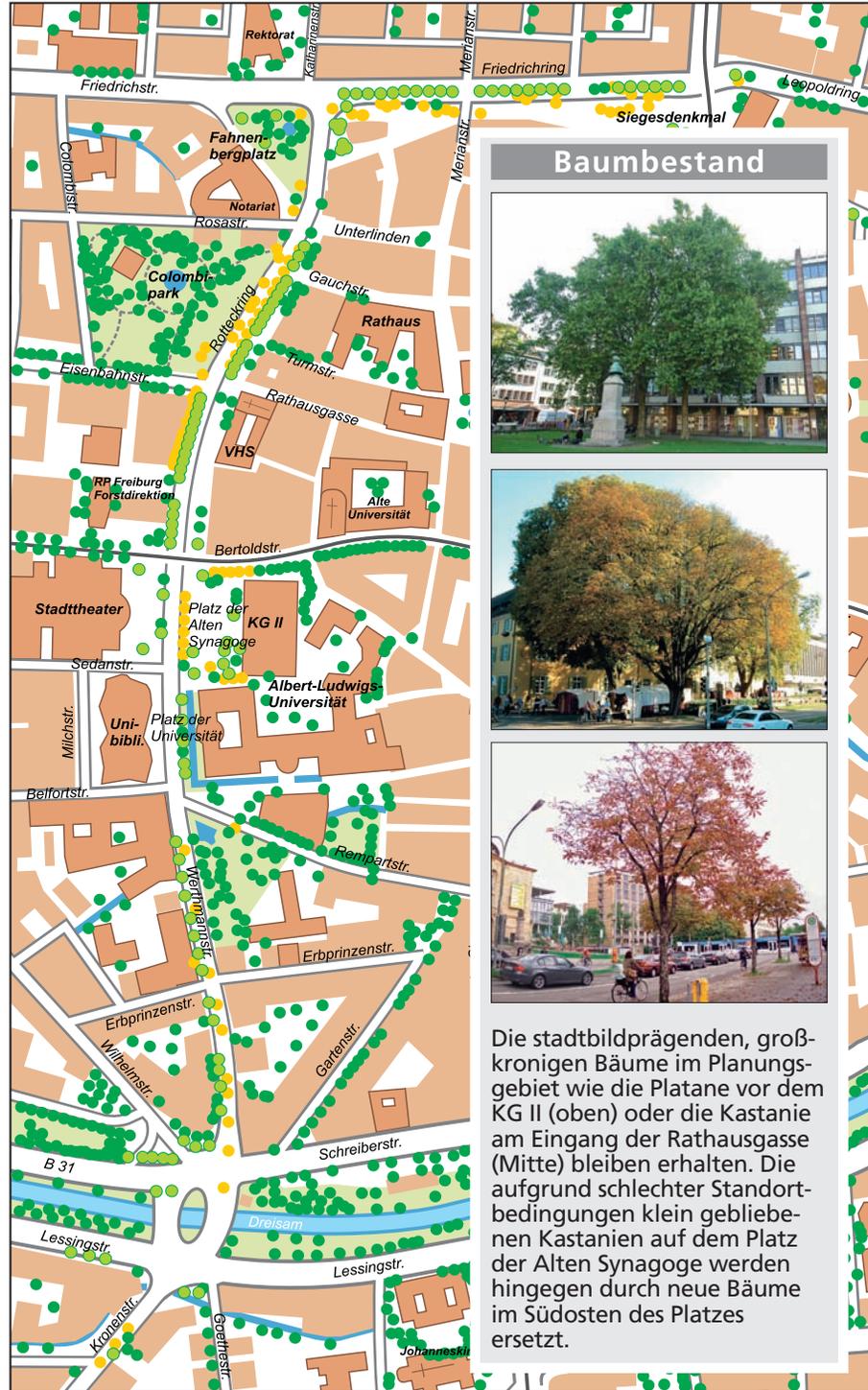
Ein Teil der vorhandenen Bäume muss weichen, wird aber durch Neupflanzungen ersetzt

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 Bebauungsplanverfahren wurden Gutachten für jeden einzelnen Baum erstellt und Sicherungsmaßnahmen oder Ersatzpflanzungen vorgeschlagen. Die großen, besonders eindrucksvollen und stadtbildprägenden Bäume im Rotteckring – die großkronigen Kastanien vor dem Schwarzen Kloster und die große Linde an der Straßeneinmündung Unterlinden/Rotteckring – können glücklicherweise stehen bleiben.

Die Planung sieht zahlreiche Neupflanzungen in der Werthmannstraße, auf dem Platz der Alten Synagoge, im Rotteckring und im Friedrichring vor. Mit jeweils rund hundert Bäumen entspricht die Anzahl der Neupflanzungen ungefähr der Zahl wegfallender Bäume. Zwar wird es viele Jahre dauern, bis sie eine Größe haben, die dem vorhandenen Baumbestand entspricht. Andererseits weisen viele der wegfallenden Bäume ungünstige Standortbedingungen sowie Streusalz- und Fahrzeugschäden auf, sodass sie voraussichtlich mittel- bis längerfristig ausgetauscht werden müssten. Etwa 70 bestehende Bäume im Planungsgebiet bleiben erhalten. In einem Gutachten zu jedem einzelnen Baum wurden Empfehlungen zur Sicherung und zur Verbesserung der Standortverhältnisse erarbeitet.

Die naturschutzrechtliche Bilanzierung wegfallender und neu gepflanzter Bäume ergibt einen zusätzlichen Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebiets. Dieser Ausgleich wird im Rahmen des Entwicklungs- und Pflegekonzepts für den Möselepark im Freiburger Osten umgesetzt.



Die stadtbildprägenden, großkronigen Bäume im Planungsgebiet wie die Platane vor dem KG II (oben) oder die Kastanie am Eingang der Rathausgasse (Mitte) bleiben erhalten. Die aufgrund schlechter Standortbedingungen klein gebliebenen Kastanien auf dem Platz der Alten Synagoge werden hingegen durch neue Bäume im Südosten des Platzes ersetzt.

- verbleibender Baumbestand im Planungsgebiet
- Neupflanzungen im Planungsgebiet
- entfallende Bäume im Planungsgebiet

Ring frei für die Stadtbahn

In Freiburg haben umweltfreundliche Verkehrsmittel Vorfahrt



Eng geht's zu am Bertoldsbrunnen: Die neue Linie über den Rotteckring soll mit einem zweiten zentralen Umsteigeplatz Entlastung bringen. (Foto: A. J. Schmidt)

Zahlen und Fakten

Länge Stadtbahn:

- Abschnitt Kronenstraße und Kronenbrücke: 650 m
- Abschnitt Werthmannstraße, Rotteckring bis Siegesdenkmal: 1250 m
- Gesamtlänge: ca. 1900 m

Größe der Fußgängerzone:

zwischen Rempart- und Eisenbahnstraße: ca. 16800 qm

6 neue Haltestellen:

- Mattenstraße
- Erbprinzenstraße
- Stadttheater
- Fahnenbergplatz
- Siegesdenkmal
- nördliche Kaiser-Joseph-Straße

Bäume:

- verbleibende Bäume 78
- Neupflanzungen 103
- wegfallende Bäume 102

Die neue Stadtbahnlinie erschließt die westliche Innenstadt, insbesondere das Schulzentrum an der Kronenbrücke, die Universität und das Theater, Sedanviertel und Institutsviertel und den Fahnenbergplatz mit dem neuen Quartier Unterlinden.

Das Stadtbahnnetz erhält erstmals eine Linie, die den stark frequentierten Knotenpunkt Bertoldsbrunnen entlastet.

Freiburgs Stadtbahnnetz – eine Erfolgsgeschichte...

Der seit den 1970er-Jahren kontinuierlich betriebene Ausbau des Freiburger Stadtbahnnetzes ist eine der wichtigsten Grundlagen der umweltfreundlichen, nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität, für die Freiburg bekannt ist. Das gute Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in Freiburg trägt zur Begrenzung und Reduzierung des Autoverkehrs in der Stadt und

damit zur CO₂-Vermeidung und zum Klimaschutz bei.

Busse und Bahnen der Freiburger Verkehrs AG (VAG) sichern die Mobilität von täglich rund 211 000 Fahrgästen und sind damit ein wichtiger Bestandteil städtischer Lebensqualität. Der Beitrag der Stadtbahn zur Mobilität der Bürgerinnen und Bürger ist besonders wichtig auch für die Wirtschaftskraft der Innenstadt, die auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen ist.

Der Erfolg des ÖPNV-Ausbaus lässt sich in Zahlen ausdrücken: Die Zahl der Fahrgäste der Freiburger Verkehrs AG hat sich von 29 Millionen im Jahr 1984 auf heute (2013) 77 Millionen weit mehr als verdoppelt.

...die fortgesetzt wird

Um die Fahrgastzahlen zu bewältigen und den ÖPNV in Freiburg noch attraktiver zu machen, wird das Netz auch in Zukunft



Weitere Infos

weiter ausgebaut. Die Stadtbahnverlängerung Zähringen ist am 15. März 2014 in Betrieb gegangen.

Neben der Rotteckringlinie, deren Bau jetzt beginnt, umfasst der weitere Netzausbau bis zum Jahr 2019

- die Stadtbahn Messe (derzeit im Bau; Teileröffnung Dezember 2015, Fertigstellung 2017)
- und eine neue Stadtbahnstrecke in der Waldkircher Straße.

Darüber hinaus sind eine Reihe von großen Sanierungsprojekten geplant, die den Erhalt der bestehenden Infrastruktur gewährleisten.

Das bringt die neue Stadtbahnstrecke über den Rotteckring

Die neue Stadtbahnlinie über Kronenstraße und Rotteckring zum Siegesdenkmal ist für den weiteren

Netzausbau notwendig, denn:

- Die erweiterte und stark frequentierte Innenstadt wird mit der neuen Linie viel besser durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen.
- Der Anschluss weiterer Stadtgebiete an das Stadtbahnnetz – zuletzt durch die Stadtbahnverlängerung Zähringen bis an die Gemarkungsgrenze nach Gundelfingen – führt zu weiter steigenden Fahrgastzahlen. Dadurch wird es am Bertoldsbrunnen immer enger. Außerdem ist dieser zentrale Knotenpunkt nur bedingt barrierefrei. Die neuen Haltestellen am „Stadttheater“ sind daher als komfortabler, barrierefreier Umsteigepunkt eine gute Ergänzung.
- Die neue Stadtbahnstrecke Rotteckring erschließt weitere Bereiche der westlichen und nördlichen Innenstadt.

Außerdem wird in der Kronenstraße südlich der Dreisam das dortige Schulzentrum sehr gut angebunden.

- Der Umbau der Haltestelle „Siegesdenkmal“ verbessert den Komfort erheblich, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- Eine zusätzliche Süd-Nord-Strecke in der Innenstadt ist sinnvoll für mehr Flexibilität im Falle von Störungen, bei Baumaßnahmen und Veranstaltungen.
- Die Rotteckringlinie ist Teil des Gesamtvorhabens Stadtbahn Vauban – Rotteckring – Messe. Der Bund und das Land Baden-Württemberg fördern das Projekt mit bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Fragen und Antworten

Wissenswertes rund um ein zentrales Stadtentwicklungsprojekt

Zeitplan

2010–2012

Beteiligung der Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren

2012

vorbereitende Leitungsverlegungen, Sperrung des Rotteckrings

2013–2014

Ausführungsplanung

2015

Abbruch der Kronenbrücke, Verbreiterung der Hölzlerle- und Kronenmühlebachbrücke; Straßen- und Gleisbau Werthmannstraße

2016

Straßen- und Gleisbau Kronenstraße

2016–2017

Umbau Platz der Alten Synagoge und Rotteckring

Mitte 2017

Verkehrsfreigabe neue Kronenbrücke

2017–2018

Straßen- und Gleisbau Friedrichring und Umgestaltung Platz am Siegesdenkmal

Ende 2018

Fertigstellung der Baumaßnahmen, Inbetriebnahme der Stadtbahn

Kosten

Gesamtkosten der Stadtbahn: 55,1 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

Wer hat die Planungen erstellt?

Das Projekt „Stadtbahn und Umgestaltung Rotteckring“ ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Freiburg und der Freiburger Verkehrs AG (VAG).

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 erarbeiteten faktor grün Landschaftsarchitekten und Rosenstiel Architektur und Stadtplanung als Arbeitsgemeinschaft. Die Freiraumplanung für den gesamten übrigen Ring (Werthmannstraße, Platz der Universität, Rotteckring, Fahnenbergplatz, Friedrichring) bearbeitete das Büro Stötzer Landschaftsarchitekten.

Die Verkehrsanlagenplanung für das gesamte Projekt einschließlich der Kronenstraße erfolgte durch das Garten- und Tiefbauamt.

Der Gemeinderat hat die Beschlüsse zur Weiterentwicklung der ausgewählten Wettbewerbsentwürfe jeweils mit konkreten Vorgaben verbunden. Zwischenergebnisse der Planungen wurden wiederholt mit dem Gemeinderat rückgekoppelt. 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?

Die Ausführungsplanung für die Abschnitte Kronenstraße – Kronenbrücke – Werthmannstraße – Platz der Universität bis zum Platz der Alten Synagoge ist erstellt. Die ersten Bauabschnitte wurden bereits ausgeschrieben und starten zum Erscheinungsdatum dieser Broschüre mit der Bauausführung.

Für die Bauabschnitte Rotteckring, Fahnenbergplatz und Friedrichring wird derzeit die Ausführungsplanung erstellt.

Wie wird das Projekt finanziert?

Die Gesamtkosten der Stadtbahnmaßnahme betragen 55,1 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 (Kostenstand Januar 2015).

Wo bekomme ich weitere Informationen?

Diese Broschüre kann nur die wichtigsten Aspekte des Projekts zeigen. Darüber hinaus sind umfassende Informationen auf der Internetseite der Stadtverwaltung eingestellt: www.freiburg.de/rotteckring

Ich habe Fragen. Wohin wende ich mich?

Bei Fragen und Anregungen zum Planungskonzept wenden Sie sich bitte an das federführende Garten- und Tiefbauamt:

Garten- und Tiefbauamt

Berliner Allee 1

79114 Freiburg

Telefon: 0761/ 201-4601

Fax: 0761/ 201-4699

E-Mail: rotteckring@stadt.freiburg.de

IMPRESSUM

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

Redaktion: AMTSBLATT
Presse- und Öffentlichkeitsreferat
Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg
Tel. 0761/201-1340, -1341, Fax -1399
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Verantwortlich: Walter Preker

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

Herstellung: Freiburger Druck GmbH & Co. KG

Stand: Februar 2015

Kronenstraße
Werthmannstraße
Rotteckring
Umgestaltung & Stadtbahn
Friedrichring