

Stadionstandorte Freiburg

Kritische Standortdiskussion
Neues Fußballstadion Freiburg

Dokumentation

AS&P

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH

Oktober 2011

Impressum

Kritische Standortdiskussion Neues Fußballstadion Freiburg

im Auftrag des

SC Freiburg
und der
Stadt Freiburg im Breisgau

Auftragnehmer:

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH
Hedderichstraße 108-110
60596 Frankfurt am Main
vertreten durch Friedbert Greif

Bearbeitung:

Matthias Schöner
Erik Dressler
Svenja Knuffke
Jacqueline Nessler
Carolin Zimmer

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	Seite 3
2	Ablauf und Untersuchungsansatz	Seite 3
3	Erkundungsphase	Seite 4
3.1	Standortoptionen	4
3.2	Bemessungsstadion.....	5
3.3	Absolute Restriktionen	6
3.4	Erkundungsergebnis	7
4	Vertiefungsphase	Seite 8
4.1	Grundannahmen Modal Split.....	8
4.2	Standortoptionen in der Vertiefung	9
4.2.1	Am Schlattweg	9
4.2.2	Hettlinger	12
4.2.3	Flugplatz	14
4.2.4	Real Süd	16
4.2.5	Hirschmatten	17
5	Zusammenfassung und Einschätzung	Seite 19

1 Ausgangssituation

Der SC Freiburg spielt in der 1. Fußball-Bundesliga und trägt seine Heimspiele im BADENOVA-STADION an der SCHWARZWALDSTRASSE in Freiburg i.Br. aus. Das ehemalige DREISAM-STADION mit vorgelagerter Trainingsanlage verfügt gegenwärtig über eine Kapazität von 24.000 Zuschauern und grenzt im Norden an den Naturraum der Dreisam, im Westen und Osten an externe Sport- und Freiflächen sowie im Süden an Wohnbauflächen an. Um einem zeitgerechten Stadion- und Fußballbetrieb gerecht werden zu können, stehen zeitnah aus Sicht des Vereins nunmehr Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen an, deren Art und Umfang jedoch noch nicht abschließend vereinbart wurde. Neben der räumlich beengten Lage, der direkten Nachbarschaft zu Wohngebieten sowie der verkehrsgeographisch äußerst ungünstigen Lage, muss im Rahmen möglicher Ausbaumaßnahmen allerdings berücksichtigt werden, dass diese allenfalls von qualitativer Natur, d.h. z.B. in Form einer Erweiterung des Hospitalitybereiches o.ä. sein dürfen und aufgrund bestehender Vereinbarungen mit Anwohnern nicht zu einer wesentlichen Steigerung der Zuschauerkapazität (max. 25.000) führen können.

In diesem Zusammenhang prüfen der Verein und die Stadt Freiburg auch die Möglichkeit, den bestehenden Stadionstandort aufzugeben und das BADENOVA-STADION durch einen Stadionneubau an einem externen Standort zu ersetzen. Da das zukünftige Stadionprojekt über ein gegenüber dem derzeitigen Bestand von ca. 24.000 Zuschauern deutlich höheres Fassungsvermögen in der Größenordnung von 30.000 – 35.000 Zuschauer verfügen soll und ggf. weitere zeitgemäße stadionaffine Ergänzungsnutzungen (Trainingseinrichtungen, Mantelnutzungen, o.ä.) Berücksichtigung finden sollen, stellt sich in diesem Zusammenhang auch die Frage, inwieweit innerhalb der Stadtgrenzen Freiburgs ein geeigneter Standort gefunden werden kann.

Vor diesem Hintergrund wurden durch die Stadt Freiburg im Einvernehmen mit dem SC Freiburg unter der Federführung des Baudezernates Standortoptionen zusammengetragen, welche auf der Grundlage genereller Standortkriterien einer ersten

Sichtung im Sinne einer Merkmalsliste unterzogen wurden. Aufbauend auf dieser Merkmalsliste wurden die potentiellen Standorte durch AS&P in Kooperation und im Einvernehmen mit Vertretern seitens des SC Freiburg sowie der Stadt Freiburg einer „kritischen Standortbewertung“ unterzogen. Das Ergebnis dieser ersten skizzenhaften Standortbegutachtung wird im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen dokumentiert und soll dem Gemeinderat der Stadt Freiburg als Entscheidungsgrundlage für die Auswahl eines tragfähigen Standorts zur weiteren planerischen Vertiefung dienen.

2. Ablauf und Untersuchungsansatz

Die Bearbeitung der „Kritischen Standortbewertung“ wurde in eine Erkundungs- und eine Vertiefungsphase unterteilt.

In der Erkundungsphase wurden zunächst die allgemeinen Rahmenbedingungen (Standortoptionen, Bemessungsgrößen, Standortkriterien) der Untersuchung zusammengetragen. Als potentielle Standortoptionen wurden die Standortvorschläge seitens der Stadt Freiburg, des SC Freiburg sowie in den Medien thematisierte Standortoptionen herangezogen. Um die Eignung eines Standortes grundsätzlich überprüfen zu können, wurde durch AS&P darüber hinaus ein sogenanntes Bemessungsstadion als „Standardstadion“ in Form einer reinen Spielstätte definiert, auf dessen Grundlage man anhand der vorgegebenen Zuschauerkapazität sowie der zugehörigen Flächennutzungen (insbesondere ruhender Verkehr) die überschlägig zu erwartende Dimension des Stadionstandortes (Flächengröße) einschätzen kann. Im Anschluss daran wurden die Standortoptionen einer ersten Eignungsbewertung auf der Grundlage sogenannter „absoluter Restriktionen“ zugeführt. Das Ergebnis dieser grundsätzlichen Eignungsbewertung wurde in Form einer Bewertungsmatrix abgebildet. Soweit eine Standortoption hinsichtlich einer absoluten Restriktion als ungeeignet einzuschätzen war, führte dies zum Ausschluss der jeweiligen Standortoption aus der weiteren Untersuchung.

Im Verlauf der Vertiefungsphase wurde anschließend das schematische Bemessungsstadion skizzenhaft an die grundsätzlichen Gegebenheiten der in der Untersuchung verbliebenen Standortoptionen angepasst. In diesem Zusammenhang wurden skizzenhafte Nutzungsverteilungen in Abhängigkeit zu den vorhandenen Restriktionen und Potentialen der Standorte unter Zugrundelegung und ggf. Anpassung des vorgenannten „Bemessungsstadion“ erarbeitet. Anhand von relativen Restriktionen wurde daraufhin die grundsätzliche Eignung der Standortoptionen ein weiteres Mal in Form einer Bewertungsmatrix zusammengeführt. Soweit aus der skizzenhaften Umsetzung Erkenntnisse gewonnen wurden, welche zu einer veränderten Eignungseinschätzung bezüglich der absoluten Restriktionen führte, wurde dies berücksichtigt und die betreffende Standortoption ggf. nicht weiter vertieft. Darüber hinaus wurden in der Vertiefungsphase modellhafte Alternativvarianten des Stadionstempels unter Berücksichtigung denkbarer Ergänzungs- oder Mantelnutzungen schematisch umgesetzt.

In der Vertiefungsphase wurden die Stadionstandorte vertiefend in Form einer Skizze überarbeitet und standortneutral beschrieben. Die jeweiligen Vor- und Nachteile der Standortoptionen wurden anschließend in einem die Untersuchung beschließenden verbal-argumentativen Fazit vergleichend herausgearbeitet.

Einschränkend ist festzuhalten, dass die Planungsansätze zu den jeweiligen Standortoptionen sowie die damit verbundenen Kapazitätsannahmen lediglich überschlägig vorgenommen wurden und im Rahmen der ggf. anschließenden Planungsphasen vertieft und fachlich verifiziert werden müssen. Die verbindliche Ableitung von wirtschaftlichen oder sonstigen Konsequenzen auf der Grundlage dieser Untersuchung ohne nachgeordnete Vertiefung ist daher nicht sinnvoll.

3 Erkundungsphase

3.1 Standortoptionen

Folgende Standortoptionen wurden im Rahmen der „Kritischen Standortbewertung“ untersucht:

- 01 – STOCKMATTEN
- 02 – AM SCHLATTWEG
- 03 – MOOSACKER
- 04 – TIENGENER STRASSE
- 05 – SCHÖNBERGSTADION
- 06 – MÖSLESTADION
- 07 – HETTLINGER
- 08 – GÜTERBAHNHOF NORD
- 09 – FLUGPLATZ
- 10 – REAL SÜD
- 11 – RHODIA
- 12 – GUNDELFINGER STRASSE
- 13 – KLEINGÄRTEN BISSIERSTRASSE
- 14 – A5 / WALD GEMEINDE UMKIRCH
- 15 – WALTERSHOFENER WALD
- 16 – LEHENER WINKEL
- 17 – HIRSCHMATTEN
- 18 – FLUGPLATZ / UNI
- 19 – LEHENER NEUMATTE
- 20 – SCHANGEN / DIERLOCH
- 21 – DIETENBACHPARK
- 22 – BADENOVA / TULLASTRASSE
- 23 – RIEDSTAUDEN / AK MITTE
- 24 – GUNDELFINGEN

B – BADENOVA-STADION

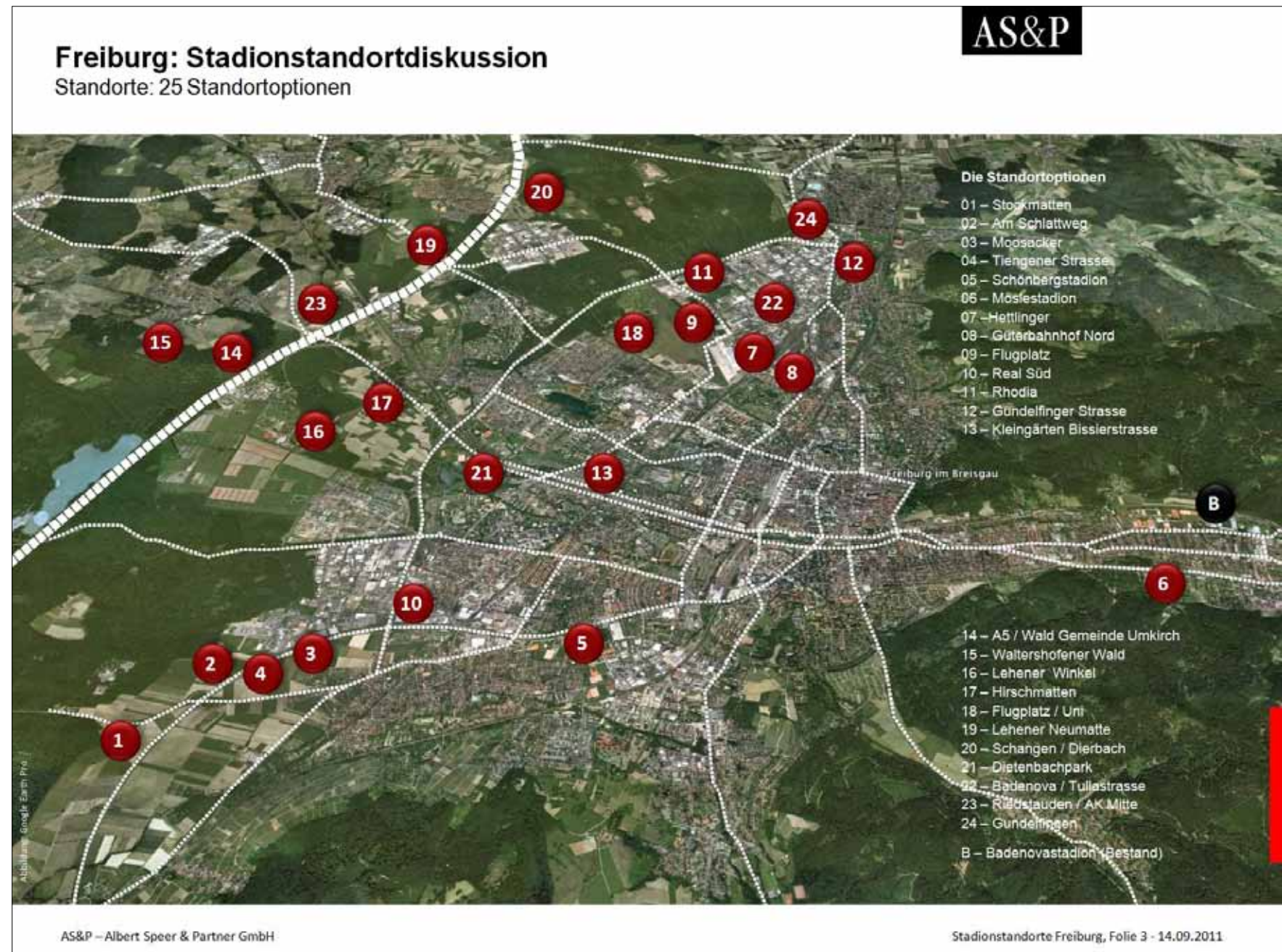


Abbildung 1 - Standortoptionen im Stadtgebiet

3.2 Bemessungsstadion

Hinsichtlich des sogenannten Bemessungsstadions wurden der Untersuchung folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Objekt: Stadionanlage,
Nutzung als reines Fußballstadion,
offene Anlage (ohne Komfordach),
- Kapazität: 30.000 Zuschauer
Ausbauoption 35.000 Zuschauer
Stehplatzkapazität gemäß Bestandsstandort
bei ca. 30%.
- Optionen: Mantelnutzung:
Großflächiger Einzelhandel
(BGF 10.000/20.000/30.000)
- Ergänzungsnutzung
Hotellerie, Boardinghouse, Bürogewerbe, ...
- Trainingsgelände
3 Spielfelder, eines davon als Kunstrasen

Konkrete Aussagen hinsichtlich der Kapazität der Stellplatzanlagen wurden erst im Rahmen der weiteren Vertiefung detailliert ermittelt, da diese stark von den verkehrlichen Gegebenheiten des jeweiligen Standortes abhängen. Um vorab flächenhaft von einer pauschalen Bemessungsgröße ausgehen zu können, wurde überschlägig nebenstehender Flächenansatz berücksichtigt.

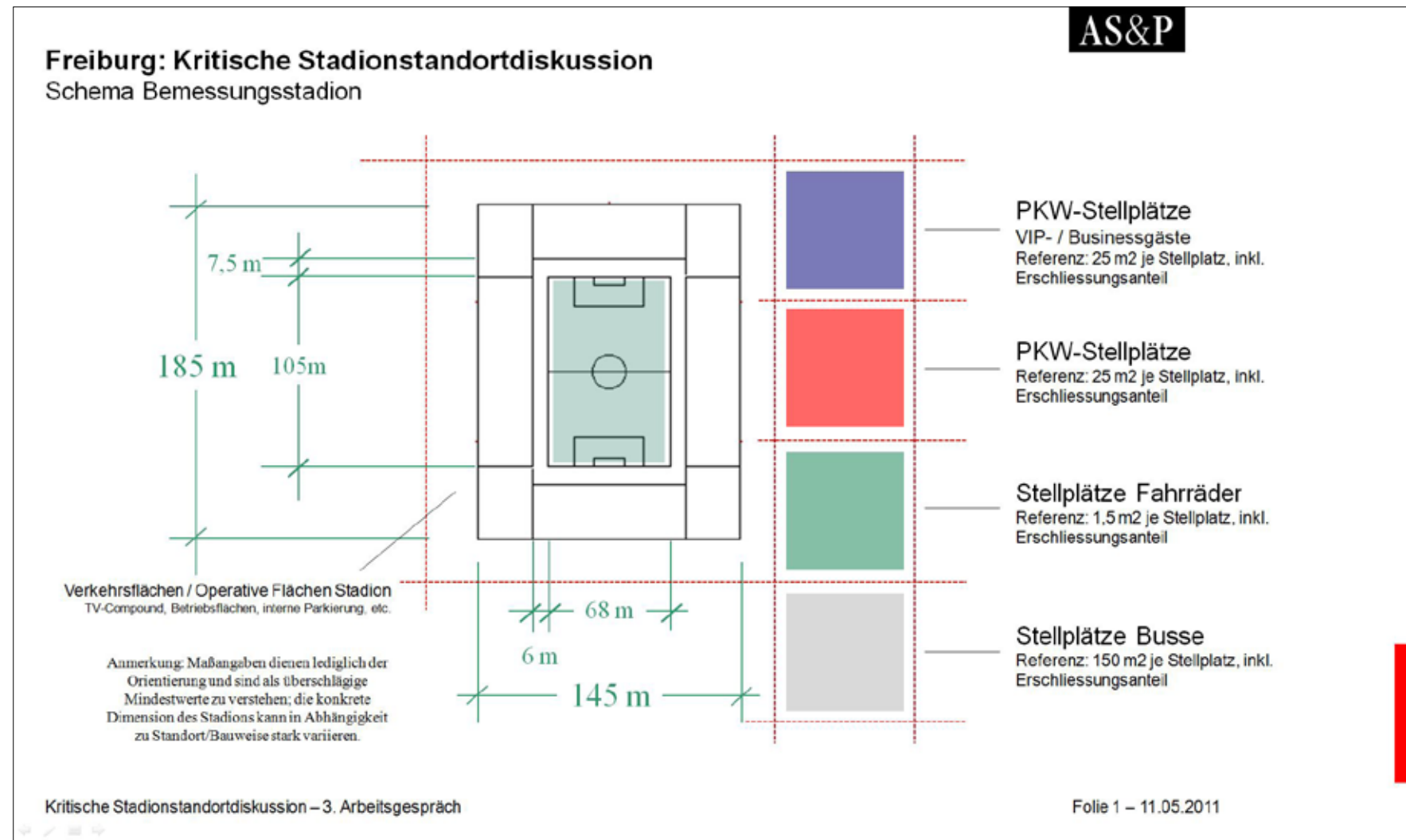


Abbildung 2 - Bemessungsschema / Bemessungsgrößen

3.3 Absolute Restriktionsphase / Standortkriterien

Als absolute Restriktionen wurden folgende Kriterien angenommen:

- Charakteristik: Flächengröße
Flächenzuschnitt
Flächenverfügbarkeit und Eigentum
Zeitliche Flächenverfügbarkeit
- Verkehrerschließung: Anbindung an leistungsfähigen ÖPNV
Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz
- Nachbarschaft: Verhältnis Planung / sensible Nutzungen
- Restriktionen: Schutzstatus (Naturschutz, Denkmalschutz, u.a.)

Eine Einstufung „keine Eignung“ führte zum Ausschluss der jeweiligen Standortoption aus der weiteren Untersuchung.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Optionen im Einvernehmen mit den Beteiligten des Arbeitskreises Stadion von der weiteren Vertiefung ausgeschlossen:

Die Standortoption GUNDELFINGER STRAßE (12) wurde aufgrund unzureichendem Flächenzuschnitts aus der weiteren Untersuchung ausgeschieden.

Während die Optionen STOCKMATTEN (1), SCHANGEN / DIERLOCH (20), RIEDSTAUDEN / AK MITTE (23), GUNDELFINGEN (24) nicht über eine angemessene ÖPNV-Anbindung verfügen und diese mit vertretbarem Aufwand auch nicht hergestellt werden kann, fehlt es der Standortoption LEHENER NEUMATTE (19) vorwiegend an einer leistungsfähigen Anbindung im MIV.

Nr		Standortoptionen NEUES STADION Freiburg					AS&P Albert Speer & Partner GmbH	
MUSTERBOGEN								
	Kriterienkomplex	Einzelkriterien	Eignung					Anmerkungen
			gut	mittel	gering	keine	---	
Absolute Restriktionen	Flächencharakteristik	Flächengröße						
		Flächenzuschnitt						
		allg. Flächenverfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse						
		zeitliche Flächenverfügbarkeit						
	Verkehrerschließung	Anbindung an leistungsfähigen ÖPNV						
		Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz						
	Nachbarschaft	Beeinträchtigungen sensibler Nutzungen						
	Rechtsverbindliche Restriktionen	Schutzstatus (z.B. Naturschutz, Denkmalschutz)						
Verkehrs- oder Infrastrukturtrassen, Schutzstreifen								
Relative Restriktionen	Städtebau / Siedlungsstruktur	Übereinstimmung mit Nutzungsvorgaben für den Standort						
		Städtebauliche / landschaftliche Einbindung						
	Ökologie / Freiraumplanung	Verhältnis der Planung zum Thema Boden und Wasser (Altlasten)						
		Verhältnis der Planung zum Thema Klima und Lufthygiene						
		Verhältnis der Planung zum Thema Arten- und Biotopschutz						
		Verhältnis der Planung zum Thema Erholungsfunktion						
	Planungsrecht	Verhältnis der Planung zu Zielen der Raumordnung und Bauleitplanung						
	Informelle Planungen	Auswirkung Projekt auf sonstige konkurrierende Planungen						

Abbildung 3 - Bemessungsmatrix

Hinsichtlich der Standorte A5 / WALD GEMEINDE UMKIRCH (14), WALTERS-HOFENER WALD (15) und BADENOVA / TULLASTRAßE (22) führt die Kombination zwischen fehlender bzw. bedingt geeigneter stadiongerechter ÖPNV- und MIV-Anbindung zum Ausschluß.

Aufgrund von möglichen Konflikten mit sensiblen Nutzungen in der Nachbarschaft werden die Standortoptionen MOOSACKER (3), SCHÖNBERGSTADION (5), MÖSLESTADION (6), GÜTERBAHNHOF NORD (8), REAL SÜD (10), KLEINGÄRTEN BISSIERSTRASSE (13), FLUGPLATZ / UNI (18) und DIETENBACHPARK (21) ausgeschieden.

Hinsichtlich der Option TIENGENER STRASSE (4) war insbesondere die allgemeine bzw. zeitliche Flächenverfügbarkeit als Ausschlußkriterium zu sehen.

Bezüglich der Standortoption RHODIA (11) besteht nachhaltig keine Veräußerungsabsicht auf Seiten des Grundeigentümers.

3.4 Ergebnis Erkundungsphase

Um Doppelbearbeitungen zu vermeiden und aufgrund einer grundsätzlich vergleichbaren, jedoch im Hinblick auf die direkte MIV-Anbindung deutlich besseren Lagegunst der Standortoption HIRSCHMATTEN (17) gegenüber der Standortoption LEHENER WINKEL (16), wurde die Option 16 ebenfalls nicht weiter vertieft.

Die Standortoption REAL SÜD (10) wurde aufgrund der vor Ort bereits bestehenden Handelsnutzung und der wirtschaftlichen Bedeutung einer Mantelnutzung für ein Stadionprojekt (Drittfinanzierung, Synergieeffekte, etc.) dennoch vertieft, um im Verlauf der Vertiefung ggf. alternative Konzeptansätze ohne Beeinträchtigung der umliegenden Wohn- und Siedlungsstrukturen erarbeiten zu können.

Folgende Standortoptionen wurden ausgeschlossen:

- 01 – STOCKMATTEN
- 03 – MOOSACKER
- 04 – TIENGENER STRASSE
- 05 – SCHÖNBERGSTADION
- 06 – MÖSLESTADION
- 08 – GÜTERBAHNHOF NORD
- 11 – RHODIA
- 12 – GUNDELFINGER STRASSE
- 13 – KLEINGÄRTEN BISSIERSTRASSE
- 14 – A5 / WALD GEMEINDE UMKIRCH
- 15 – WALTERSHOFENER WALD
- 16 – LEHENER WINKEL
- 18 – FLUGPLATZ / UNI
- 19 – LEHENER NEUMATTE
- 20 – SCHANGEN / DIERLOCH
- 21 – DIETENBACHPARK
- 22 – BADENOVA / TULLASTRASSE
- 23 – RIEDSTAUDEN / AK MITTE
- 24 – GUNDELFINGEN

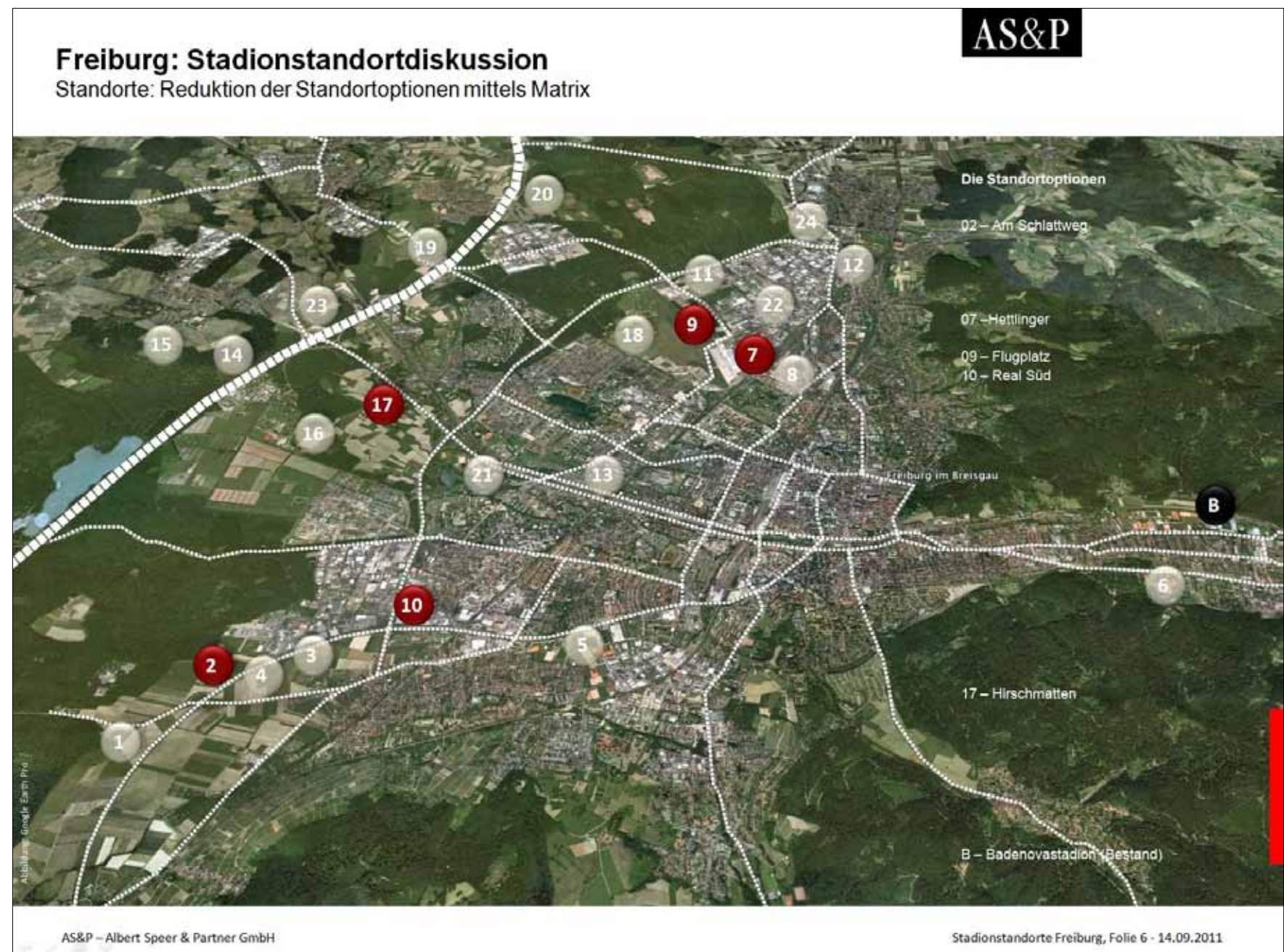


Abbildung 4 - Ergebnis Erkundungsphase

4 Vertiefungsphase

Die Standortoptionen SCHLATTWEG (2), HETTLINGER (7), FLUGPLATZ (9), REAL SÜD (10) und HIRSCHMATTEN (17) wurden in der Vertiefungsphase skizzenhaft ausgearbeitet.

Es handelt sich dahingehend im Sinne eines ersten Planungsansatzes um die grundlegende Anpassung des vorgenannten Bemessungsstadions an die räumlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten des Standortes. Die hieraus abgeleiteten Nutzungsverteilungen und Strukturansätze dienen jedoch lediglich der vereinfachten Illustration und sind im Laufe der nachfolgenden Planungsschritte im Sinne einer Optimierung zu überarbeiten.

Aufgrund der Tatsache, dass die skizzenhafte Darstellung lediglich der Annäherung an den eigentlichen Konzeptansatz dient, wird auf die detaillierte Erläuterung der jeweiligen Skizzenentwicklung und die damit verbundenen Entwicklungsphasen im Rahmen dieser Studie verzichtet.

4.1 Grundannahmen Modal-Split

Relevante Entwicklungsansätze im ÖPNV (z.B. die Anbindung der Freiburger Messe an das Stadtbahnnetz, etc.) sind in die vorliegende Untersuchung mit eingeflossen. In diesem Zusammenhang wurde unterstellt, dass die Freiburger Stadtbahn in der Lage ist, für die Bedienung des jeweils untersuchten Stadionstandortes das Verkehrsangebot so zu verdichten, dass die Zuschauer innerhalb adäquater Zeitfenster (je max. 1,5 Stunden) an- und abreisen können.

Die vorliegende Untersuchung setzt weiterhin voraus, dass das Freiburger Hauptstraßennetz die zusätzlichen Stadionverkehre aufnehmen kann. Da Freiburg aufgrund seiner Fahrrad fördernden Verkehrspolitik und der gut ausgebauten Fahrradinfrastruktur als besonders fahrradfreundlich gilt (Radverkehrsanteil am Modal Split aller Wege der Gesamtstadt 27%), wurde der Anteil der Verkehrsträger des Umweltverbundes entsprechend hoch angesetzt.

Folgende Prinzipien wurden der Modal-Split-Ermittlung zugrunde gelegt:

- Je größer die Distanz des jeweils zu untersuchenden Stadionstandortes zu dicht besiedelten Quartieren bzw. zur Freiburger Innenstadt ist, desto geringer sind die Fußgänger- und Radfahrer-Anteile.
- Der Reisebusanteil ist für alle Standorte gleich, weil die Verkehrsmittelwahl für den Reisebus unabhängig von der Lage des Stadions getroffen wird.
- Der ÖV-Anteil (Berücksichtigt im Modal-Split wurden nur die Zuschaueranteile, die ausschließlich mit dem ÖV anreisen) ist umso höher, je besser das ÖV-Angebot am jeweiligen Standort ist. Bewertungskriterien sind die Erreichbarkeit (Laufentfernung) und die Verkehrsmitteldichte (Art des Verkehrsmittels und Anzahl der Linien).
- Der IV-Anteil ist umso größer, je schlechter die ÖV- und je besser die IV-Erschließungsqualität am jeweiligen Standort ist.
- Die Werte berücksichtigen nicht die Nutzung von P+R-Anlagen im Stadtgebiet. Bei Bereitstellung von solchen Stellplätzen erhöht sich der ÖV- und verkleinert sich der IV-Anteil entsprechend.

Die Werte dienen als grobe planerische Zielgrößen in der weiteren Bearbeitung der pauschalen und unverbindlichen Abschätzung von Flächenbedarfen (bspw. für Stellplatzflächen) sowie einer groben Einschätzung der Belastung der Verkehrssysteme. Die Modal Split-Anteile unterscheiden sich von Standort zu Standort, um die Abstufungen in den Erschließungsqualitäten (fußläufig/ Radfahrbeziehung/ ÖV- und IV-Erschließung) zu verdeutlichen. Die daraus resultierenden Werte suggerieren eine Genauigkeit, die zum heutigen Planungsstand noch nicht erreicht werden kann. Insofern ist im Bedarfsfall die exakte Erschließungssituation, die Anbindung des Stadions an das Verkehrsnetz und insbesondere die Leistungsfähigkeit der tangierten Knotenpunkte im Rahmen weiterer Vertiefungen unabhängig dieser Studie für jeden Standort gesondert zu untersuchen.

4.2 Standortoptionen in der Vertiefungsphase

4.2.1 AM SCHLATTWEG (2)

Der Standort AM SCHLATTWEG liegt im Südwesten Freiburgs am Stadtrand zwischen der B3/B31 und dem Gewerbegebiet Haid, etwa 5,5 km vom Stadtzentrum entfernt. Westlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet MOOSWALD, gleichsam Natura 2000-Gebiet, an. Die Flächen befinden sich zu 80% im Besitz der Stadt, zu 20 % in privater Hand und werden derzeit hauptsächlich als Ackerland genutzt. Für den Bereich südlich des bestehenden Gewerbegebiets sieht der B-Plan-Entwurf Nr. 6-158 eine entsprechende Erweiterung der Gewerbenutzungen mit einer Anbindung an die B3/B31 vor.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Standortoption liegt direkt an der Richtung Westen 2-streifig bzw. Richtung Osten 4-streifig ausgebauten B 31, dem Autobahnzubringer zwischen dem Stadtgebiet und dem Autobahnanschluss Freiburg Süd. Am Knotenpunkt mit der TIENGENER STRAÙE wurde bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für das angedachte Gewerbegebiet ein zusätzlicher Anschluss des Areals an diesen Knotenpunkt vorgesehen. Zusätzlich kann der Halbanschluss an die B3/B 31 im Nordosten des Areals genutzt werden. Die Laufentfernung zum nächstgelegenen Haltepunkt der Stadtbahn beträgt etwa 1.500 Meter und ist hinsichtlich der Anbindungsqualität eines Fußballstadions als grenzwertig einzuschätzen. Die Stadtmitte Freiburgs liegt darüber hinaus nicht in Laufentfernung zu diesem Standort. Fußläufig sind nur die Stadtteile St. Georgen und Betzenhausen erreichbar, wobei das Areal jedoch unmittelbar an einem regionalen Radweg entlang der B31 gelegen ist. Diese Voraussetzungen führen im Einvernehmen mit allen Beteiligten zur überschlägigen Abschätzung eines Modal Splits, wie folgt:

Modal Split		Anzahl	Fahrzeuge
MIV	45%	12.960 PAX	4.629 Pkw
Reisebus	7%	2.016 PAX	40 Bus
ÖV	30%	8.640 PAX	
Rad	15%	4.320 PAX	4.320 Rad
Fuß	3%	864 PAX	

Da das Reiseverhalten sowie die Belegung eines Fahrzeuges im MIV in Abhängigkeit zum Ticket (Standardkarte oder Business/VIP-Karte) variiert, wurde mit unterschiedlichen Pkw-Belegungen für vorgenannte Nutzergruppen gerechnet. Daher wurde auf der Grundlage von Erfahrungswerten vergangener Stadionprojekte für Standard-Zuschauer ein rechnerischer Personendurchschnitt von 2,8 Personen und für VIP- bzw. Business-Zuschauer ein Ansatz von 2,0 Personen je Fahrzeug angenommen.

Um nebenstehenden Ansatz vergleichbar für alle Standortoptionen nachvollziehen zu können, wurden daher die seitens des Vereins angestrebten VIP- / Business-Zuschauer nicht im Modal-Split berücksichtigt und werden nachträglich in einer Größenordnung von 600 PKW (entspricht 1.200 PAX) dem obigen Fahrzeug-Ansatz zugeschlagen.



Abbildung 5 - 5000er Nutzungsschema AM SCHLATTWEG (2)

Vor diesem Hintergrund sind für die Standortoption AM SCHLATTWEG (2) insgesamt 5.200 PKW-Stellplätze vorzuhalten, wobei in Abstimmung mit den Beteiligten etwa 3.000 Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld und weitere 2.300 Stellplätze im angrenzenden bzw. weiteren Stadtgebiet* untergebracht werden sollen.

* Der Stellplatznachweis im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und ist im Bedarfsfall noch zu führen.

Planungsansatz

Der Stadionkörper wird zentral in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung auf dem Plangebiet angeordnet und hebt sich von der B3 aus gesehen prominent von der Waldkulisse ab. In der Grundvariante weist das Stadion eine Kapazität von 30.000 Zuschauerplätzen auf, die bei Bedarf und nach Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (Stellplatzpotentiale im Stadtgebiet, Bus-Shuttle-Verkehre, o.ä.) durch das Schließen der Ecken auf 35.000 Zuschauer erhöht werden kann. Die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) liegt im westlichen Bereich des Stadions mit direkter Zuordnung von VIP- und Medien-Stellplätzen und vorgelagertem TV-Compound.

Die Hauptanbindung des Standortes für den MIV erfolgt über einen neuen Anschluß an die Rampe des planfreien Knotens der B3 mit der B31. Von Norden kommend wird der Standort ergänzend durch den bestehenden Erschließungsansatz über die BÖTZINGER STRASSE über das Gewerbegebiet HAID angebunden. Dieser Anschluss stellt im Verbund mit dem regionalen Radweg entlang der B3 die Verbindung für den Fußgängerverkehr in Richtung ÖV-Haltestelle MUNZINGER STRASSE in ca. 1,5 km Entfernung dar.

Die interne Erschließung des Areals erfolgt über ein Ringsystem, welches an das übergeordnete Straßennetz anschließt. An das Ringsystem sind neben dem Stadion (Stadionzufahrt, Betrieb, etc.) auch die Stellplätze für PKW, Busse und Fahrräder angeschlossen. Die aus Richtung Stadt kommenden Fußgänger und Radfahrer queren das Ringsystem im Norden und werden entlang von Grünverbindungen zum Stadion geleitet. Die das Stadion umschließenden Schotterrasen-Stellplätze werden durch Stichwege bzw. Schleifen erschlossen. Insgesamt stehen direkt am Stadion ca. 3.000 PKW-Stellplätze inklusive 600 VIP-Stellplätzen zur Verfügung. Nordöstlich und südwestlich des Stadions werden insgesamt ca. 40 Busstellplätze in unmittelbarer Nähe der Stehtribünen für Heim- und Gastzuschauer verortet.



Abbildung 6 - 2500er Strukturansatz AM SCHLATTWEG (2)

Alternative Planungsansätze

Um generell den Flächenbedarf zu reduzieren und somit die Inanspruchnahme von Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes auf ein Mindestmaß zu begrenzen bzw. den Eingriff in das dortige Natura 2000-Gebiet zu minimieren, wurden Stellplätze alternativ in einer Tiefgarage, in direkter baulicher Zuordnung zur Haupttribüne untergebracht.

Die Stellplätze in der Tiefgarage werden als VIP- und Business-Stellplätze genutzt. Soweit im südlichen Teilbereich des Stadionumgriffs eine weitere Stellplatzanlage errichtet wird, reduziert sich der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet. Allerdings sind genannte Maßnahmen mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden und führen zu einem überdurchschnittlichen Personalaufwand im Stadionbetrieb. Aufgrund der kleinräumigen Konstellation muss weiterhin die Effizienz des Befüllungs- und Entleerungsverkehrs im Stadionbetrieb in Frage gestellt werden.



Variante 1 - Stadiogarage

600 Stellplätze in Tiefgarage unter Haupttribüne > Reduktion Stellplatzflächen VIP westlich des Stadions

Variante 2 - Stadiogarage & Parkpalette

600 Stellplätze in Tiefgarage unter Haupttribüne, 850 Stellplätze auf 4 Parkebenen, E0 = 100 Stellplätze Medien und Stellplätze Busse

Abbildung 7 - Alternative Planungsansätze AM SCHLATTWEG (2)



Abbildung 8 - AM SCHLATTWEG (2) / Option Einzelhandel

Als Variante wird zusätzlich eine Mantelnutzung für das Stadion in Form einer Einkaufszentrums* (20.000m² BGF) überprüft. Das Einkaufszentrum wird im Norden des Stadions verortet und orientiert sich zur Stadt sowie zur B3/B31. Die Einzelhandelsflächen werden diesbezüglich in einem eigenständigen Vorbau und in einer Tiefebene (Unterbauung Stadion) untergebracht. Aufgrund der Sondernutzung EKZ mit 20.000 m² BGF entsteht ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von ca. 1.200 Stellplätzen. Soweit beide Anlagen (Stadion und EKZ) an Werktagen gleichzeitig betrieben werden, ergibt sich insgesamt ein Stellplatzbedarf von 4.200 Stellplätzen im direkten Umfeld des Stadions. Die Stellplätze für das Einkaufszentrum werden ebenerdig auf der Vorfläche bzw. in einer Tiefgarage angeboten. Es ist überschlägig davon auszugehen, dass ca. 25% der Stellplätze des EKZ durch Stadionbesucher genutzt werden, wodurch sich die prognostizierte Kapazität der Stellplätze im weiteren Umfeld des Stadionstandortes reduziert.

* vgl. auch S.20, letzter Absatz: Ausweisung widersprüchlich gegenüber den Vorgaben des Märkte- und Zentrenkonzeptes der Stadt Freiburg

4.2.2 HETTLINGER (7)

Die Standortoption HETTLINGER liegt im Norden Freiburgs in unmittelbarer Nähe zum Flughafen und zur Neuen Messe Freiburg. Das Areal ist ca. 2.2 km vom Stadtzentrum entfernt. Der Standort grenzt an die Hermann-Mitsch-Straße im Westen, die LIEBIGSTRASSE im Norden und wird im Süden von einer Bahntrasse begrenzt. In unmittelbarer westlicher Nachbarschaft befindet sich die Neue Messe Freiburg, welche dem potentiellen Stadionstandort, welcher gegenwärtig als Kleingartengelände genutzt wird, direkt gegenüber liegt.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Der MIV wird zu diesem Standort über das bestehende Hauptstraßennetz der Stadt Freiburg geführt. Die Anbindung an die Autobahn A 5 verläuft vorwiegend 4-streifig über die HERRMANN-MITSCH-STRASSE, MOOSWALDALLEE / PADUAALLEE und B 3 bzw. B294 zum Anschluss Freiburg-Nord oder über die HERRMANN-MITSCH-STRASSE, MOOSWALDALLEE / PADUAALLEE und B 31a-West zum Anschluss Freiburg-Mitte. Anreisende aus Richtung Osten würden das Stadtgebiet auf der B31a durchqueren und dann über die BERLINER ALLEE in Richtung Freiburg Messe fahren. Die Anbindung des Standortes an den schienengebundenen ÖPNV erscheint sehr gut, da er mit Realisierung der Stadtbahnverlängerung Messe über eine S-Bahn- und zwei verschiedene Stadtbahnanbindungen verfügt. Sollte auf der Güterbahnstrecke zukünftig eine S-Bahn verkehren, könnte dort ein Bahnhof MESSE SÜD entstehen, über den der Stadionstandort zusätzlich angebunden wäre. Die Laufentfernung zum nächsten Haltepunkt der Stadtbahn Messe beträgt ca. 400 Meter, zur Stadtbahn Linie 5 (HALTESTELLE RENNWEG) sowie zur S-Bahn Haltestelle NEUE MESSE jeweils ca. 1.000 Meter. Das Areal HETTLINGER ist sowohl mit dem Fahrrad als auch fußläufig gut zu erreichen.

Modal Split		Anzahl	Fahrzeuge
MIV	23%	6.624 PAX	2.366 Pkw
Reisebus	7%	2.016 PAX	40 Bus
ÖV	45%	12.960 PAX	
Rad	20%	5.760 PAX	5.760 Rad
Fuß	5%	1.440 PAX	

Unter Berücksichtigung der vorgeannten 600 VIP-/Business-PKW (vgl. S.9, Absatz 3, ff) sind für die Standortoption HETTLINGER (7) insgesamt 3.000 PKW-Stellplätze vorzuhalten, wobei in Abstimmung mit den Beteiligten etwa 1.000 Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld und weitere 2.000 Stellplätze im angrenzenden bzw. weiteren Stadtgebiet* untergebracht werden sollen.



Abbildung 9 - 5000er Nutzungsschema HETTLINGER (7)

* Der Stellplatznachweis im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und ist im Bedarfsfall noch zu führen.

Planungsansatz

Um dem Flächenanspruch des Stadionbaukörpers gerecht zu werden, bedingt die Umsetzung eines Stadionstandortes im Bereich der Standortoption HETTLINGER neben der Verlagerung der Kleingärten auch die Verlagerung sowie den Rückbau der Gewerbenutzungen an der LIEBIGSTRASSE/Ecke HERRMANN-MITSCH-STRASSE sowie die gewerbliche Nutzung der REMONDIS GMBH & CO KG (Freiflächen und Halle).

Der Stadionkörper wird auf den hierdurch freiwerdenden Flächen aufgrund der Standortdimension und des Standortzuschnitts so weit als möglich gen Westen verschoben, wodurch der angrenzende Straßenbereich als Stadionvorzone im Rahmen des Spielbetriebs vom Durchgangsverkehr abgehängt werden muss und als Stadionvorfeld und Rückstaubereich für Zuschauer dient.

Die Haupttribüne (Funktionsbereich, Medien, Hospitality) liegt im westlichen Bereich des Stadions. Aufgrund der beengten räumlichen Situation können der Tribüne jedoch keine Stellplätze VIP/Business direkt zugeordnet werden. Der TV-Compound wird südwestlich der Haupttribüne vorgelagert. Inwieweit die Leistungsfähigkeit der Übertragungswagen durch die Böschungssituation im Bereich der Brücke KAISERSTUHLSTRASSE eingeschränkt wird, muss in nachgeordneten Untersuchungen überprüft werden.

Das Stadion selbst wird für betriebliche Verkehre, Mannschaften und Offizielle über die bestehenden Straßenzüge HERRMANN-MITSCH-STRASSE, LIEBIGSTRASSE erschlossen, wobei der westlich und nördlich des Stadions angrenzende Straßenraum im Umfeld des Stadions im Spielbetrieb für den motorisierten Verkehr gesperrt werden muss. Eine weitere Stadionzuwegung erfolgt von Osten über die bestehende SIEMENSSTRASSE, welche zusammen mit der LIEBIGSTRASSE insbesondere auch die direkt dem Stadion zugeordneten Stellplätze östlich des Stadions erschließt.

In Verlängerung der SIEMENSSTRASSE wird eine Art Ringverbindung vorgehalten, welche als Verkehrsstraße jedoch vorwiegend stadionbetriebliche Funktionen übernehmen soll und allenfalls als Not- und Rettungswegeverbindung genutzt wird.

Während östlich des Stadions ca. 700 Pkw-, 1.500 Fahrradabstellplätze sowie 20 Bus-Stellplätze mit direkter Stadionanbindung vorgehalten werden, ist das weitere Stellplatzpotential im weiteren Umfeld unterzubringen. In dieser Hinsicht bieten sich die bestehenden Parkplatz- und Freigelande-Flächen der MESSE FREIBURG an. Soweit diese nicht aufgrund von Messeveranstaltungen für eigene Zwecke genutzt werden, könnten in diesem Bereich ca. weitere 2.000 Pkw-, 5.000 Fahrrad- und weitere 20 Bus-Stellplätze für den Stadionbetrieb genutzt werden. Im Falle einer zeitlichen Überschneidung zwischen Messeveranstaltung und Stadionbetrieb müssten diese Stellplatzkapazitäten jedoch im weiteren Stadionumfeld (Nutzung bestehender Stellplatzflächen, Straßenrandparken, etc.), bevorzugt nördlich der Standortoption HETTLINGER, untergebracht werden.

Da eine zeitgemäße Hospitalitykonzeption für ein modernes Stadion die Ausweisung von VIP-bzw. Business-Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld notwendig macht, bietet es sich weiterhin an, die 600 Stellplätze für VIP-/Businesskunden in einem neu zu bauenden Parkpaletensystem südlich der Messe an der EMMY-NOETHER-STRASSE unterzubringen. Der Standort ermöglicht insofern die bedarfsgerechte Erweiterung und Aktivierung von hochwertigen, sicheren und witterungsgeschützten Stellplatzkapazitäten in Abhängigkeit zu Veranstaltungen im Stadion oder in der Messe und sichert durch den angrenzenden Stadion- und Messebetrieb eine ausgewogene Grundauslastung der Infrastruktur.



Abbildung 10 - 2500er Strukturansatz HETTLINGER (7)

Aufgrund der räumlich beengten Situation ist die Unterbringung von Trainingsflächen am Standort HETTLINGER nicht realistisch und wurde daher nicht in Erwägung gezogen. Darüber hinaus hat der Standort weder das Standort- noch das Flächenpotential für großflächige Einzelhandelsnutzungen. Im Sinne einer Ergänzungsnutzung sind jedoch kleine sportaffine Handelsnutzungen (Sportdiscounter, Freizeit- und Fitnessanlagen) oder auch Hotel- und Boardinghouse-Nutzungen denkbar.

4.2.3 FLUGPLATZ (9)

Der potentielle Standort FLUGPLATZ befindet sich im Norden Freiburgs in ca. 2,8 km Entfernung vom Stadtzentrum. Die GRANADAALLEE im Norden, die HERMANN-MITSCH-STRASSE im Osten, die MADISONALLEE im Süden begrenzen den Standort FLUGPLATZ, welcher im Westen an eine Bahntrasse parallel zum ELEFANTENWEG bzw. an ein Wohngebiet angrenzt. In unmittelbarer östlicher Nachbarschaft befindet sich ein Freiburger Gewerbe- und Industriegebiet; darüber hinaus grenzt im Süden die MESSE FREIBURG an das Planungsareal.

An der HERMANN-MITSCH-STRASSE sieht der B-Plan 2-073.2a eine Erweiterung des Sondergebietes in Form einer Gewerbe- und Industriezone vor.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die verkehrlichen Gegebenheiten entsprechen weitestgehend den genannten Rahmenbedingungen der Standortoption HETTLINGER (7). So beträgt die Laufentfernung zum nächsten Haltepunkt der Stadtbahn Messe ca. 250 m und zur S-Bahn Haltestelle NEUE MESSE ca. 1.000 m. Die Stadtbahnhaltestelle RENNWEG der Linie 5 liegt jedoch nicht mehr in einer fußläufig akzeptablen Entfernung.

Modal Split		Anzahl	Fahrzeuge
MIV	28%	8.064 PAX	2.880 Pkw
Reisebus	7%	2.016 PAX	40 Bus
ÖV	40%	11.520 PAX	
Rad	20%	5.760 PAX	5.760 Rad
Fuß	5%	1.440 PAX	

Unter Berücksichtigung der vorgenannten 600 VIP-/Business-PKW (vgl. S.9, Absatz 3, ff) sind für die Standortoption FLUGPLATZ (9) insgesamt 3.500 Stellplätze vorzuhalten, wobei in Abstimmung mit den Beteiligten etwa 1.000 Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld und weitere 2.500 Stellplätze im angrenzenden bzw. weiteren Stadtgebiet* untergebracht werden sollen



Abbildung 11 - 5000er Nutzungsschema FLUGPLATZ (9)

* Der Stellplatznachweis im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und ist im Bedarfsfall noch zu führen.

Planungsansatz

Soweit ein Stadionstandort im Bereich der gegenwärtigen Flugplatzflächen realisiert werden soll, ist die derzeitige Flugplatznutzung aufzugeben. Um dem bestehenden Charakter der Fläche als stadtklimatisch bedeutsames Freiraumelement gerecht zu werden, werden Stadionkörper sowie mit diesem funktional verbundene Parkierungs- und Erschließungsmaßnahmen ausschließlich östlich der bestehenden Start- und Landebahn verortet. Die westlich der Start- und Landebahn befindlichen Nutzungen werden nicht für Hochbaumaßnahmen benötigt.

Der eigentliche Stadionbaukörper wird prominent im Umfeld der Madisonallee als bauliches Element gegenüber des Eingangsbereiches der MESSE FREIBURG verortet. Das Stadion liegt zentral innerhalb der funktional direkt zugeordneten Parkierungsflächen für Pkw, Busse und Fahrräder, wobei der Haupttribüne die entsprechende Anzahl an VIP/Business-Stellplätzen direkt zugeordnet wird.

Nördlich und südlich des Stadions werden ca. jeweils 20 Busstellplätze ausgewiesen. Im Bereich der Stadionzugänge werden die entsprechenden Fahrradabstellflächen ausgewiesen. Die Bebauung entwickelt sich ausgehend von der Messe entlang der ehemaligen Start- und Landebahn gen Norden, indem an den Stadionstandort sowie die zugeordneten Parkierungsflächen ein Trainingszentrum in Form von 3 Trainingsflächen (2 x Rasen, 1 X Kunstrasen) anschließt. Nördlich dieser Trainingsflächen können Gewerbeflächen ausgewiesen werden, welche die potentiellen Bauflächen gen Westen zum Freiraum der ehemaligen Flugplatzflächen baulich abrunden.



Abbildung 13 - FLUGPLATZ (9) / Option Einzelhandel

Alternative Planungsansätze

Im Hinblick auf eine mögliche Mantelnutzung in Form von großflächigem Einzelhandel werden 30.000 m² BGF in Form eines Einkaufszentrums* im Eingangsbereich zum Stadionstandort positioniert. Das Stadion schließt nördlich an diese Mantelnutzung an.

Zwischen Einkaufszentrum und Stadion wird eine Parkpalette eingeschoben, welche in Abhängigkeit zum Spielbetrieb entweder der Sportstätte als VIP-Parken oder dem Betrieb des Einzelhandelsstandortes zugeschlagen werden kann. Die bauliche Ausgestaltung des EKZ definiert als bauliches Wahrzeichen des Gesamtareals im Verbund mit den Sonderbaukörpern „Messe“ und „Stadion“ den Eingangsbereich zur Sonderfläche.

* vgl. auch S.20, letzter Absatz: Ausweisung widersprüchlich gegenüber den Vorgaben des Märkte- und Zentrenkonzeptes der Stadt Freiburg

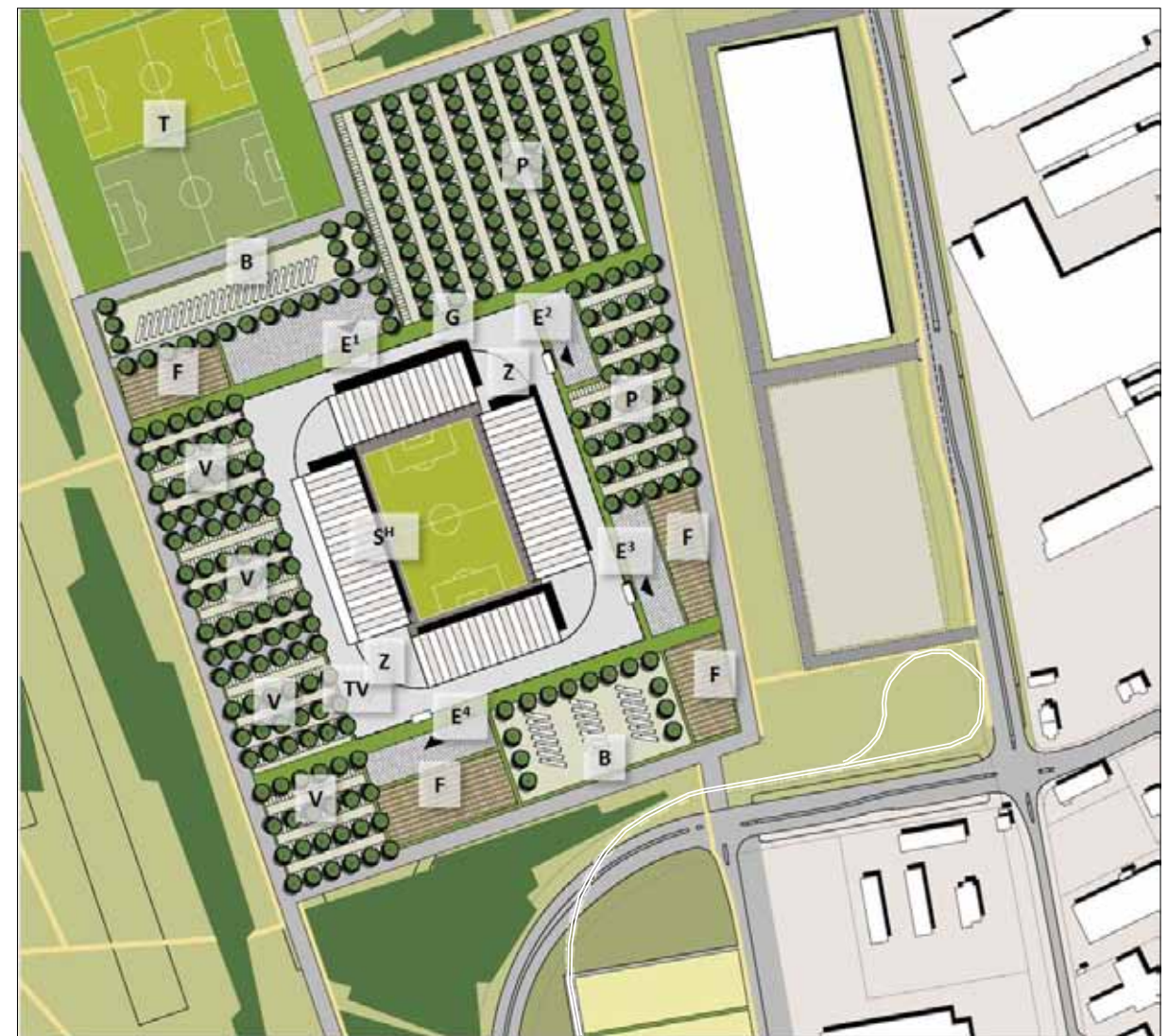


Abbildung 12 - 2500er Strukturansatz FLUGPLATZ (9) ohne Einzelhandel

Aufgrund der Sondernutzung EKZ mit 30.000 m² BGF entsteht zusätzlich ein Stellplatzbedarf von ca. 1.800 Stellplätzen. Soweit beide Anlagen (Stadion und EKZ) an Werktagen gleichzeitig betrieben werden, ergibt sich insgesamt ein Stellplatzbedarf von 2.800 Stellplätzen im direkten Umfeld des Standortes. Analog zur Standortoption SCHLATTWEG kann man überschlägig, davon ausgehen, dass ca. 25% der Stellplätze des EKZ durch Stadionbesucher genutzt werden, wodurch sich die prognostizierte Kapazität der Stellplätze im weiteren Umfeld des Stadionstandortes reduziert.

4.2.4 REAL SÜD (10)

Die Standortoption REAL SÜD liegt im Süden Freiburgs in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kreuzungspunkt BESANCONALLEE / MATSUYAMAALLEE in 4,3 km Entfernung vom Stadtzentrum. Auf dem Standort, welcher im Norden durch die ST.-GEORGENER-STRASSE begrenzt wird, wird gegenwärtig ein REAL-Einkaufsmarkt mit ca. 12.000m² BGF betrieben.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Sowohl die MATSUYAMAALLEE als auch die BESANCONALLEE, beides 4-streifige MIV-Hauptachsen des Freiburger Straßennetzes, führen direkt auf den Standort zu. Allerdings sind die Knotenpunkte auf der BESANCONALLEE heute bereits in Spitzenstunden durchgehend hoch belastet und können ersten Abschätzungen zufolge keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Zusätzlich muss eine Taktverdichtung der Stadtbahn unterstellt werden, welche den unmittelbaren MIV-Zulauf entlang der BESANCONALLEE im Bereich des Knotens OPFINGER STRASSE als auch im Bereich des VAG Betriebshofes quert. Dies führt zu einer Einschränkung der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit der BESANCONALLEE für den MIV. Die Endhaltestelle der Stadtbahn Linie 3 liegt unmittelbar auf der dem Areal gegenüberliegenden Straßenseite (250m). Um eine optimale Zuschauerführung zu gewährleisten, muss daher die Querung der stark befahrenen BESANCONALLEE in angemessener Form ermöglicht werden. Der Standort REAL SÜD ist darüber hinaus zentral gelegen und weist eine gute Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer auf. Vorgenannte verkehrliche Gegebenheiten führen im Vorfeld der Vertiefung zur einvernehmlichen Abschätzung eines Modal Splits wie folgt:

Modal Split		Anzahl	Fahrzeuge
MIV	28%	8.064 PAX	2.880 Pkw
Reisebus	7%	2.016 PAX	40 Bus
ÖV	35%	10.080 PAX	
Rad	25%	7.200 PAX	7.200 Rad
Fuß	5%	1.440 PAX	

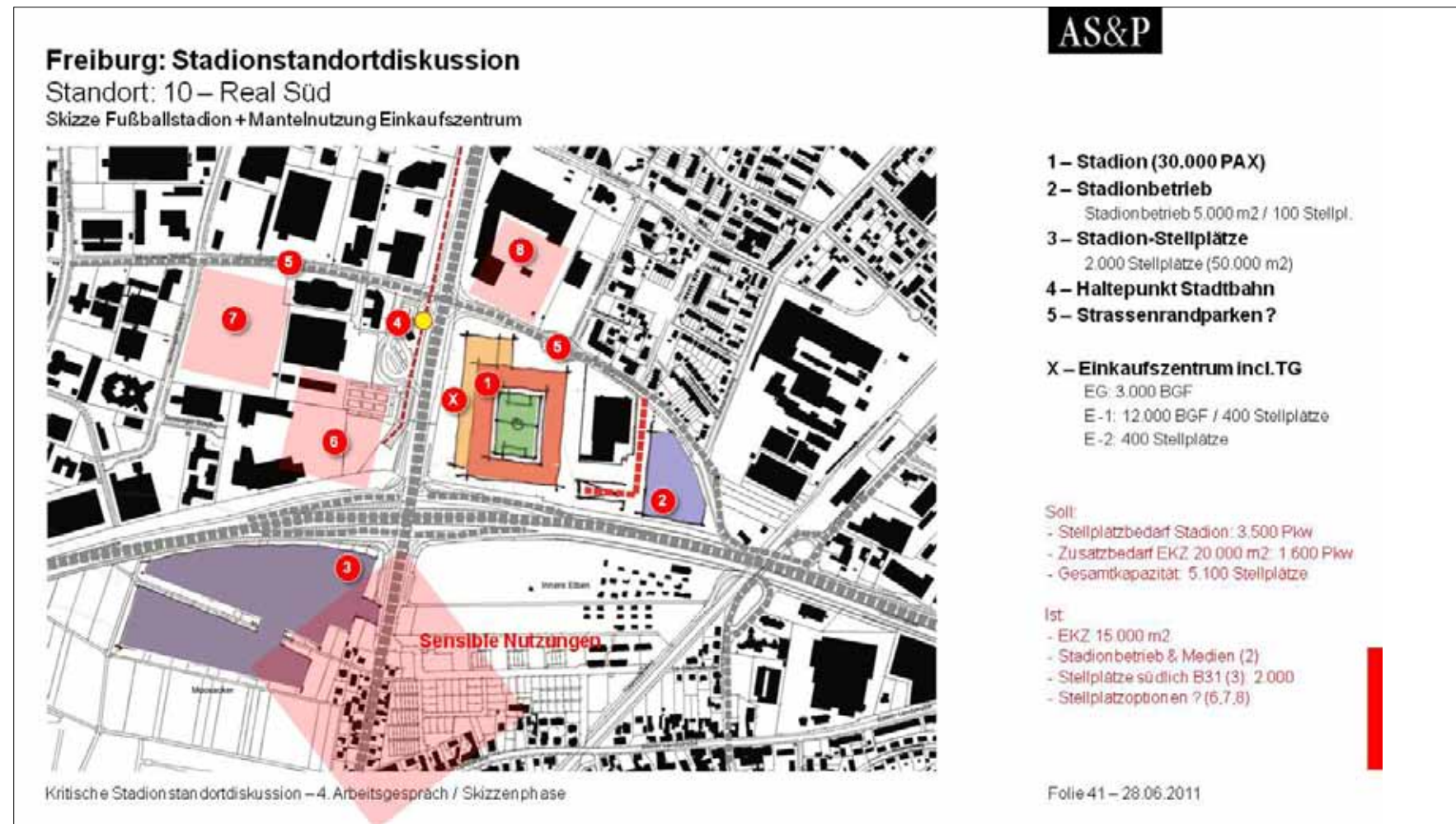


Abbildung 14 - Skizze REAL SÜD (10)

Unter Berücksichtigung der vorgenannten 600 VIP-/Business-PKW (vgl. S.9, Absatz 3, ff) sind für die Standortoption REAL SÜD (10) insgesamt 3.500 Stellplätze vorzuhalten, wobei in Abstimmung mit den Beteiligten etwa 1.000 Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld und weitere 2.500 Stellplätze im angrenzenden bzw. weiteren Stadtgebiet* untergebracht werden sollen.

* Der Stellplatznachweis im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und ist im Bedarfsfall noch zu führen.

Im Verlauf der Vertiefungsphase war festzustellen, dass die Ausweisung eines Stadionstandortes am Standort REAL SÜD weiterhin lediglich unter Inanspruchnahme der bestehenden benachbarten Bau- und Nutzungsstrukturen sowie der südlich der MATSUYAMAALLEE gelegenen Freiflächen möglich erscheint. Da die Ausweisung von Stellplatzflächen südlich der MATSUYAMAALLEE und der damit verbundene Parkierungsbetrieb unvermeidlich zur Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung im Bereich der BESANCONALLEE in ST.GEORGEN führt, wurde einvernehmlich vereinbart, analog zum Ergebnis der Erkundungsphase, die Standortoption REAL SÜD nicht weiter zu vertiefen.

4.2.5 HIRSCHMATTEN (17)

Die Standortoption HIRSCHMATTEN liegt im Westen Freiburgs im direkten Umfeld der B31a in 4,5 km Entfernung vom Stadtzentrum. Das Areal wird im Norden durch die Straße ZUM TIERGEHEGE erschlossen, grenzt im Süden an den Naturraum des DIETENBACHES und im Süden an den Knotenpunkt BESANCONALLEE / PADUAALLEE / B31a.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Der MIV wird zu diesem Standort über das bestehende Hauptstraßennetz geführt. Die Standortoption HIRSCHMATTEN liegt unmittelbar an der B 31a-West, der Autobahnanschluss FREIBURG MITTE liegt etwa 1.000 m entfernt. Die direkte Anbindung erfolgt über den B31a-Anschluss LEHENER BRÜCKE / ZUM TIERGEHEGE. Darüber hinaus wird ein Anschluss im Südosten der Standortoption im Bereich des Knotenpunktes B31 / BESANCONALLEE notwendig. Die Endstation der Stadtbahnlinie 5 liegt mit 1.200 m Entfernung zur Standortoption im Stadtteil RIESELFELD. Um eine angemessene ÖPNV-Anbindung zu gewährleisten, ist die Linie 5 in Richtung Norden/ Nordwesten in den Bereich HIRSCHMATTEN zu verlängern. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit einer direkten ÖV-Anbindung mit einer Laufentfernung von etwa 500 m zum Stadion und etwa 1.000 m zum MUNDENHOF. Fußläufig direkt angebunden sind die Stadtteile RIESELFELD, LEHEN und BETZENHAUSEN. Das Areal ist darüber hinaus unmittelbar an den regionalen Radweg entlang der B 31a West bzw. den Dreisamuferradweg angeschlossen.

Die optimale Erreichbarkeit für den MIV und die Stadtrandlage führten in einvernehmlicher Abstimmung zu folgendem Verkehrsmittelmix:

Modal Split		Anzahl	Fahrzeuge
MIV	40%	11.520 PAX	4.114 Pkw
Reisebus	7%	2.016 PAX	40 Bus
ÖV	35%	10.080 PAX	
Rad	25%	4.320 PAX	4.320 Rad
Fuß	3%	864 PAX	

Unter Berücksichtigung der vorgenannten 600 VIP-/Business-PKW (vgl. S.9, Absatz 3, ff) sind für die Standortoption HIRSCHMATTEN (17) insgesamt 4.700 Stellplätze vorzuhalten, wobei in Abstimmung mit den Beteiligten etwa 2.700 Stellplätze im unmittelbaren Stadionumfeld und weitere 2.000 Stellplätze im angrenzenden weiteren Stadtgebiet* untergebracht werden sollen.



Abbildung 15 - 5000er Nutzungsschema HIRSCHMATTEN (17)

* Der Stellplatznachweis im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung und ist im Bedarfsfall noch zu führen.

Planungsansatz

Der mögliche Standort HIRSCHMATTEN liegt am Stadtrand im Freiburger Westen. Das Areal befindet sich zwischen zwei Verkehrsknotenpunkten westlich der Bundesstraße 31a. Die Fläche ist heute geprägt von Feld- und Ackerstrukturen. Nördlich des Standortes befindet sich ein Sendemast sowie Funktionsgebäude des SWR. Die Flächenausrichtung ermöglicht es, das Stadion in weitestgehend optimaler Nord-Süd-Ausrichtung zu positionieren, sowie die Funktions- und Parkbereiche dreiseitig um das Stadion zu organisieren. Die direkte Lage an der Bundesstraße ermöglicht darüber hinaus eine Adressbildung am westlichen Stadteingang. Trainingsplätze werden westlich der Funktionsflächen des Stadions vorgesehen, welche über Wegeverbindungen angebunden werden.

Das Stadionareal wird über ein Ringsystem erschlossen, welches an das übergeordnete Verkehrsnetz im Bereich des bestehenden nördlichen Knotens sowie über eine neue Anbindung an die B31a stadteinwärts anschließt. An das ringförmige Straßensystem sind nachgeordnet das Stadion mit dazugehörigen Funktionsflächen sowie die notwendigen Stellplätze für PKW, Busse und Fahrräder angegliedert. Die von Nordwesten kommenden Fußgänger (ÖPNV- Haltestelle) queren die Erschließungstrassen und werden zu den Eingängen des Stadions geleitet. Die Stellplatzflächen schließen im Süden, Westen und Norden an das Stadion an. Ca. 20 Busstellplätze werden in direkter Nähe zu den Kopftribünen im Norden und Süden des Stadions angeordnet.



Abbildung 16 - 2500er Strukturansatz HIRSCHMATTEN (17)

5 Zusammenfassung und Einschätzung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass grundsätzlich die vertieften Standortoptionen AM SCHLATTWEG (2), HETTLINGER (7), FLUGPLATZ (9) und HIRSCHMATTEN (17) vorbehaltlich einer vertiefenden Untersuchung als potentielle neue Stadionstandorte geeignet erscheinen. Soweit die Entwicklung eines Stadionkonzeptes im Umgriff der vorgenannten Standortoptionen zu Nutzungskonflikten führt, erscheinen diese nach gegenwärtigem Kenntnisstand im Rahmen der noch ausstehenden planerischen Vertiefungs- und Optimierungsphasen lösbar.

Auszunehmen hiervon ist die Standortoption REAL SÜD (10), welche zwar eine sehr gute ÖPNV-Erschliessung aufweist, jedoch aufgrund der räumlich beengten Situation inmitten von bebauten Gewerbezellen und der Nachbarschaft zu sensiblen Nutzungen (Wohnbauflächen ST. GEORGEN, südlich der MATSUYAMAALLEE) nicht als Stadionstandort geeignet erscheint.

Die Standortoption **AM SCHLATTWEG (2)** erscheint insbesondere hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit gut geeignet, jedoch steht sie in Nutzungskonkurrenz zu in Aussicht gestellten Gewerbeansiedlungen. Allerdings ist die Anbindung eines möglichen Stadionstandortes auf der Grundlage der derzeit präferierten Anbindungsvariante im Abfahrtsbereich B3/B31 aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit, insbesondere hinsichtlich der Abreise nur bedingt gegeben und bedarf bei einer Entscheidung für diesen Standort einer Überarbeitung. Ähnlich verhält es sich bezüglich der gegenwärtigen halbseitigen Aus- und Einfahrtsituation auf die B3/B31 (Knotenpunkt MATSUYAMAALLEE / BURKHEIMER STRASSE). Die Nutzung des bestehenden Halbanschlusses wäre als Stadionanbindung ebenfalls nur bedingt geeignet. Hieraus resultiert ebenfalls ein Überarbeitungsaufwand in Form eines planfreien Vollknotens mittels eines Brückenbauwerkes über die B3/B31. Negativ auf die Grundeignung wirkt sich die unmittelbare Beeinträchtigung des Landschaftsschutz- und Natura 2000-Gebietes sowie die doch erhebliche Distanz zum ÖPNV-Haltepunkt in der MÜNZINGER STRASSE aus.

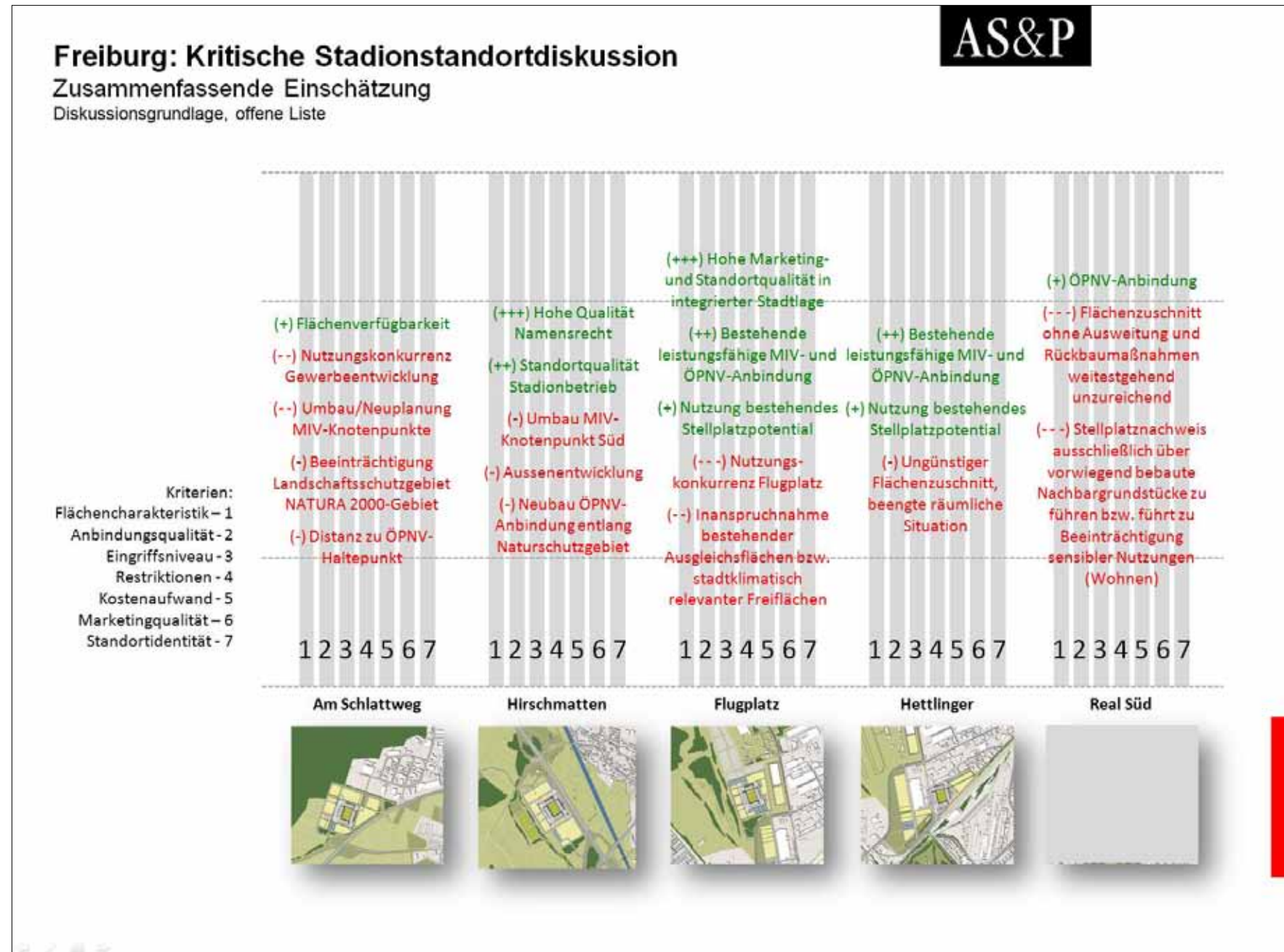


Abbildung 17 - Zusammenfassende Einschätzung seitens AS&P / Folie

Im Bereich der Standortoption **HETTLINGER (7)** ist v.a. die sehr gute ÖPNV-Anbindung im Umfeld der MESSE FREIBURG hervorzuheben sowie die Nutzung des bestehenden Stellplatzpotentials im Umfeld der Messe. Letztere führt darüber hinaus zu positiven Synergieeffekten im Sinne einer wirtschaftlichen Nutzung eines bestehenden Veranstaltungsstättenpotentials. Soweit sich zeitlich und wirtschaftlich entsprechende Synergien durch die Nutzung von Messeflächen als Hospitalityflächen nutzen lassen, kann dies einen positiven Beitrag zu einem wirtschaftlichen Gesamtbetrieb darstellen.

Einschränkend in dieser Hinsicht ist jedoch die Tatsache, dass zeitweise das Stellplatzpotential der MESSE FREIBURG für eigene Veranstaltung genutzt werden muss und somit dem Stadionbetrieb nicht zur Verfügung steht. Soweit dies der Fall ist, sind Parkierungsstandorte im weiteren Umfeld zu nutzen, wodurch ein effizienter Stadionbetrieb zumindest zeitweise beeinträchtigt wird. Um diese Beeinträchtigung für den kommerziell bedeutungsvollen VIP- und Businessbereich im Rahmen zu halten, erscheint es daher überlegenswert im direkten Umfeld des Stadions hochwertigen Parkraum (Parkpalette) zu erschließen, welcher außerhalb der Stadionbetriebszeiten auch durch die Messe genutzt werden könnte.

Ähnlich kritisch zu sehen ist der bereits bestehende hohe Erschließungsbedarf der Grossnutzungen (MESSE FREIBURG, IKEA, MÖBEL BRAUN, HILD, etc.) im Umfeld des potentiellen Stadionstandortes HETTLINGER. Da die Erschließungsanforderungen vorgenannter Handels- und Sondernutzungen weitestgehend über die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur abgedeckt werden müssen und sich der Erschließungsanspruch der Nutzungen zeitlich teilweise überschneidet (Spieltag Samstag), werden ggf. unterstützende Maßnahmen im Sinne einer Verkehrsoptimierung (bedarfsgerechte Verkehrslenkung durch Verkehrsleitsysteme, o.a.) notwendig.

Nachteilig für den potentiellen Stadionstandort als solchen wirkt sich die beengte räumliche Situation am Standort aus. Konzeptuell wird hierzu im Rahmen des Spielbetriebes eine temporäre Sperrung des angrenzenden Straßenbereiches vorgeschlagen, um eine effektive Befüllung und Entleerung des Stadions, eine gesicherte Zuschauerführung und somit einen angemessenen, effizienten Stadionbetrieb gewährleisten zu können.

Wenngleich die Standortoption **FLUGPLATZ (9)** im unmittelbaren und öffentlich erlebbaren Umfeld der Messe für ein Fußballstadion eine hervorragende Marketing- und Standortqualität in einer integrierten Stadtlage aufweist, ist deren Nutzung jedoch mit der Schließung und dauerhaften Aufgabe des Flugplatzbetriebes in Freiburg verbunden. Da hinsichtlich der Teilflächen teilweise langfristige Erbau- und Pachtverträge vorliegen, ist die Frage der Grundstücksverfügbarkeit im weiteren Verfahren zu klären. Die Aufgabe des Flugplatzes, dessen Start- und Landebahn 2010 aufgrund des Luftverkehrs für den Transplantationsbetrieb ausgebaut wurde, hätte darüber hinaus einen negativen Einfluß auf den Betrieb der Transplantationszentren der Universitätskliniken.

Hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrslast auf den bestehenden Verkehrsstrassen verhält es sich analog zur Standortoption HETTLINGER, d.h. auch am Standort FLUGPLATZ wären entsprechende Optimierungsmaßnahmen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zu prüfen und ggf. in Ergänzung der bestehenden Infrastruktur umzusetzen.

Insbesondere führt die Nutzung der Freiflächen des Flugplatzes auch zu einem Konflikt im Hinblick auf stadtklimatische Gegebenheiten (Kaltluftschneisen, Luftaustauschprozesse, u.a.) und naturschutzfachlicher Belange, da relevante Teilbereiche der Standortoption innerhalb des Geltungsbereiches des rechtswirksamen B-Planes NEUE MESSE / GRÜNE MITTE mit den dort festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen liegen sowie in den Lebensraum der naturschutzrechtlich streng geschützten Art BRAUNFLECKIGE BEIßSCHRECKE eingreifen.

Unabhängig davon kann jedoch die Nutzung der Flugplatzflächen u.U. auch mit der wirtschaftlichen Doppelnutzung eines bestehenden Stellplatzpotentials im Umfeld der Messe, dem synergetischen Betrieb von Sonderbauten und der Nutzung eines hervorragenden ÖPNV-Standortpotentials sowie der Erschließung eines innerörtlichen, integriert gelegenen Gewerbspotentials verbunden sein.

Ähnlich wie der Flughafen verfügt auch die Standortoption **HIRSCHMATTEN (17)** über eine hervorragende Marketing- und Standortqualität im Umfeld einer hochfrequentierten Stadtzufahrt. Aufgrund der Tatsache, dass die Flächen ggf. abseits bereits bebauter Strukturen entwickelt werden könnten, ergeben sich diesbezüglich positive Auswirkungen hinsichtlich eines effizienten und wirtschaftlichen Stadionbetriebes und die Möglichkeit einer weitestgehend restriktionsfreien Nebennutzungsverordnung (Stellplätze, Zuwegung, etc.). Einschränkend ist jedoch die Tatsache, dass ein Stadionstandort in der Regel zwei Zu- und Abfahrten benötigt. Während die nördliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz bereits existiert, ist die zweite in einem bereits bestehenden Kreuzungsumfeld unter erheblichem Kostenaufwand noch zu errichten. Neben der MIV-Anbindung muss darüber hinaus auch die ÖPNV-Anbindung in der Nachbarschaft eines bestehenden Naturschutzgebietes ausgebaut und eventuell mögliche Auswirkungen (Schallemissionen, o.a.) auf das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Baugebiet ZINKLERN untersucht werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass lediglich die Standortoptionen FLUGPLATZ (9) und HIRSCHMATTEN (17) ein adäquates Flächenpotential für den Neubau einer Trainingsanlage aufweisen. Im Bereich der Standortoptionen AM SCHLATTWEG (2), REAL SÜD (10) und HETTLINGER (7) fehlt hierfür das notwendige Flächenpotential.

Im Hinblick auf mögliche Mantelnutzungen in Form von großflächigem Einzelhandel widersprechen alle Standortoptionen den Vorgaben des Zentrenkonzeptes der Stadt Freiburg. Es ist somit festzuhalten, dass die Ausweisung von zentrenrelevantem Einzelhandel an allen Standorten auf der Grundlage des bestehenden Zentrenkonzeptes der Stadt Freiburg nicht zulässig ist. Unabhängig davon, erscheint lediglich die Standortoption Flugplatz (9), zumindest im Hinblick auf das im Bereich des derzeitigen Flugplatzes vorhandene Flächenpotential, aus struktureller Sicht sowie vorbehaltlich weiterer Untersuchungen in Abhängigkeit von der Art der Nutzung, für eine großflächige, nicht zentrenrelevante Handelsnutzung u.U. geeignet.