



Ring frei in der neuen Innenstadt

UMGESTALTUNG ROTTECKRING

Garten- und
Tiefbauamt

Freiburg 
IM BREISGAU



Inhalt

Vorwort	2
Historie & stadträumliches Konzept	4
Kronenstraße	8
Kronenbrücke	10
Werthmannstraße & Platz der Universität	12
Platz der Alten Synagoge	14
Rotteckring	18
Friedrichring & Fahnenbergplatz	20
Europaplatz	22
VAG & Stadtbahn	24
Ökologischer Ausgleich	26
Danksagung & Impressum	28



Vorwort



Liebe Freiburgerinnen
und Freiburger,

es ist geschafft: Das wichtigste Projekt der Innenstadtentwicklung in Freiburg seit Einführung der Fußgängerzone vor 46 Jahren ist vollendet. Der Umbau der alten Ringstraße in Freiburg war ein Kraftakt für die Stadt und eine sehr wichtige Investition in die Zukunft.

Wir haben den zuvor vierspurigen Ring um die Altstadt verkehrsberuhigt und den Innenstadtbereich nach Westen erweitert. So ist eine neue, attraktive Verbindung zwischen Theater und Bahnhof entstanden. Der neue Innenstadtbereich ist der Ausdruck einer nachhaltigen Stadtentwicklung, die für eine wachsende Großstadt wie Freiburg zentral ist.

Mit der Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich, der Erweiterung der Fußgängerzone und dem Bau von hochwertigen Plätzen und Aufenthaltsbereichen sind jetzt auch an dieser Schnittstelle vollkommen neue und qualitativ hochwertige Stadträume für Bevölkerung wie Besucherinnen und Besucher entstanden. Das rege Interesse und die intensive Nutzung dieser Orte zeigt eindrucksvoll, wie sehr solche öffentlichen Räume in Freiburg benötigt werden.

Der Europaplatz wurde zu einem fußgängerfreundlichen Eingangsplatz zur nördlichen Innenstadt. Der neu gestaltete Platz der Alten Synagoge hat sich nach der Umgestaltung unmittelbar zum neuen Zentrum der westlichen Innenstadt entwickelt. Für viele junge und ältere Menschen ist hier ein neuer Treffpunkt entstanden. Auf diesem Platz steht ein ganz besonderer Brunnen: Er wurde nach den Umrissen der von den Nationalsozialisten in der Reichspogromnacht vom 9. auf den 10. November zerstörten Synagoge errichtet und ist heute ein Ort der Erinnerung.

Gleichzeitig erweitert sich das Netz der Freiburger Stadtbahn um eine neue und wichtige Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt, die fünf neue

Straßenbahnhaltestellen erschließt und das vorhandene Stadtbahnnetz im Bereich des Bertoldsbrunnens entlastet. Die Fördermittel von Bund und Land für die Stadtbahnlinie waren die finanzielle Grundlage, um dieses ambitionierte Projekt realisieren zu können.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Broschüre. Lassen Sie sich dazu anregen, unsere neuen Straßen und Plätze für sich zu entdecken.

Martin W. W. Horn
Oberbürgermeister



Liebe Mitbürgerinnen,
liebe Mitbürger,

der Umbau des Rotteckrings ist ein Meilenstein der Stadtentwicklung in Freiburg. Stadtentwicklung ist Veränderung und muss den Spagat zwischen dem historischen Bild Freiburgs, das wir alle lieben, und einer modernen Stadt mit neuen Anforderungen schaffen. Mit seinem starken Bevölkerungswachstum der vergangenen Jahre musste sich die Freiburger Stadtgesellschaft diesen Themen stellen und Lösungen erarbeiten, die sich auf alle Bereiche erstrecken. Und dazu gehörte auch die Umgestaltung des Rotteckrings und die einhergehende Erweiterung der Innenstadt in Richtung Westen mit dem Lückenschluss zwischen Altstadt und Bahnhofsachse.

Es ist eine für Freiburg wahrlich große Aufgabe, die mit dem städtebaulichen Wettbewerb im Jahr 1998 gestartet wurde und die sich nun an der Umsetzung messen lassen darf. Mit der Umgestaltung der alten Ringstraße wurde die räumliche Trennung der Stadt aufgehoben, die Gestaltung der Verkehrswege und Plätze schuf urbane Freiräume. Es entstanden fußgängerfreundliche Straßen und Plätze, manche Bereiche sind für den Autoverkehr gesperrt worden und gehören nun Fußgängern, Radfahrern und der Stadtbahn. Es gibt mehr Raum zum Flanieren, zum Verweilen und Genießen. Neue Gesichter haben die Räume von Werthmannstraße und Rotteckring mit dem Platz der Universität, der Platz der Alten Synagoge, der Fahnenbergplatz und der Platz am Siegesdenkmal – und das sind nur wenige Beispiele des gesamten Projektes, wie diese Broschüre zweifelsfrei belegen kann.

Auch die Verkehrsführung wurde hier neu organisiert. Ziel war dabei die Verbesserung der Nord-Süd-Achse und der Zugang zur Innenstadt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die Bahnhofsachse nimmt den Durchgangsverkehr auf und schafft so die Voraussetzungen. Die neue Stadtbahnlinie zweigt an der Kronenstraße

ab, führt über die neue Kronenbrücke, Werthmannstraße, Rotteckring bis zum neuen Europaplatz. Damit wurde ein großartiger, neuer Stadtraum geschaffen, der Altstadt und Hauptbahnhof zusammenbringt und Flächen für Fußgänger und hervorragende Fahrradverbindungen anbietet. Dazu kommt die neue Achse der Stadtbahn. Alles zusammen ein gutes Stück neues Freiburg. Ich freue mich über diesen Meilenstein für Freiburg und bin davon überzeugt, dass alle Gäste der Stadt und die Freiburgerinnen und Freiburger von der neuen Gestaltung profitieren und damit ein großer, wichtiger Schritt zur Modernisierung und nachhaltigen Stadtentwicklung von Freiburg vollzogen wurde.

Prof. Dr. Martin Haag
Bürgermeister



Historie & stadträumliches Konzept

URBANER FREIRAUM STATT VERKEHRSACHSE

Mit dem Umbau von Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring sowie dem Bau der neuen Stadtbahnstrecke von der Kronenstraße über den Rotteckring bis zum Europaplatz (ehemals „Platz am Siegesdenkmal“) wurde ein verkehrliches, stadtgestalterisches, städtebauliches und stadtentwicklungspolitisches Großprojekt durchgeführt.

Die Umgestaltung des gesamten Rings mit dem Platz der Alten Synagoge und dem Europaplatz ist das wichtigste Projekt im öffentlichen Raum in der Freiburger Innenstadt seit Einrichtung der Fußgängerzone im Jahr 1973.

Die Entwicklung der westlichen Innenstadt seit den 80er Jahren

Der heutige Straßenzug Werthmannstraße – Rotteckring – Friedrichring geht auf Planungen des 19. und 20. Jahrhunderts zurück. Die Elemente der einzelnen Ausbaustufen sind an der Stadtstruktur noch ablesbar. Friedrich- und Rotteckring verlaufen im ehemaligen Grabenbereich der mittelalterlichen Stadtbefestigung. Sie bilden die nördliche bzw. westliche Grenze der ehemaligen Altstadt. Von der barocken Festungsanlage (Vauban'sche Festung) sind im Stadtgefüge der Colombipark und der Alleegarten erhalten.

Die früheren Befestigungsanlagen haben eine große „Fuge“ zwischen der Altstadt und der Bahnhofsvorstadt hinterlassen, die in den 60er Jahren entsprechend den damaligen Planungsvorstellungen mit einem vierspurigen Innenstadtring „gefüllt“ wurde. Die Bismarckallee, am westlichen Rand der Innenstadt am Bahnhof gelegen, wurde in den 70er Jahren zu einem „Entlastungsstandort“ ausgebaut. Hier entstanden Bankgebäude und Bürobauten als Hochhäuser, die den Maßstab der zentralen Altstadt gesprengt hätten. Weitere Impulse für die Entwicklung des westlich des Rotteckringes gelegenen Innenstadtbereiches waren der Bau des CinemaxX und des Konzerthauses in den 90er Jahren. Der Ausbau des vierspurigen Straßenzugs Heinrich-von-Stephan-Straße – Schnewlinstraße – Bismarckallee schuf die Voraussetzung, den Rotteckring vom durchfahrenden Kfz-Verkehr zu entlasten. Damit wurde es möglich, dass diesem „Stadtraum-Ring“ eine wichtige Bedeutung in der Flächenausdehnung der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof zukam.



Schwarzplan 2018

Besonders im zentralen Bereich (ab dem Platz der Alten Synagoge bis zum Fahnenbergplatz) umklammert und verbindet der komplett neu gestaltete Ring nun die beiden Stadträume miteinander. So wachsen die westlich des beruhigten Rotteckrings liegenden Anlaufpunkte wie Bahnhof, Konzerthaus, CinemaxX und Unibibliothek mit der Altstadt stärker zusammen.

Der Prozess

Am Anfang stand eine mehrjährige Phase der Konzeptentwicklung: städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerbe, eine Machbarkeitsstudie zur Trassenführung der Stadtbahn, eine Veranstaltungsreihe „Projektwerkstatt Stadtboulevard“ mit vier themenbezogenen Informations- und Diskussionsveranstaltungen, eine Planungswerkstatt der Bürger/innen und ein daran anschließender weiterer Realisierungswettbewerb zum Platz der Alten Synagoge. Am 24.07.2012 beschloss der Gemeinderat, den Bebauungsplan zur Umsetzung des Projektes. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die eingegangenen Anregungen ausgewertet und soweit wie möglich in die Planung eingearbeitet. Darüber hinaus gab es im Zuge der

Projektentwicklung eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit. Informiert wurde in Amtsblatt-Sonderdrucken, in Ausstellungen, bei Informationsveranstaltungen und im Internet. Die gesamte Phase war geprägt von einer umfangreichen Beteiligung der Freiburger Bürgerinnen und Bürger.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Ziele

Die im Rahmen des Projekts veranlasste bauliche Umgestaltung stellt einen wesentlichen Impuls für die Entwicklung und Stabilisierung der Freiburger Innenstadt dar. Die Realisierung der neuen Stadtbahnstrecke und die damit verbundene umfassende Aufwertung der Straßenzüge sind die grundlegenden Pfeiler einer „Stadtentwicklungsmaßnahme“ für den öffentlichen Raum. Die Realisierung der Stadtbahnstrecke – von der Basler Straße über Kronenstraße, Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring bis zum Europaplatz (als Bestandteil des Rahmenprojekts „Stadtbahn Vauban und Neue Messe“) – sowie die umfassende Umgestaltung und Aufwertung des Straßenzuges Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring waren ein wesentlicher Bestandteil der o.g.

Projekttablauf

1998 Städtebaulicher Wettbewerb für Werder-, Rotteck- und Friedrichring. Öffentliche Diskussion der Wettbewerbsergebnisse.

2001 Machbarkeitsstudien Stadtbahntrassen „B“ und „C“, öffentliche Diskussion zu den Ergebnissen.

2003 Verkehrlicher und städtebaulicher Rahmenplan für Werder-, Rotteck- und Friedrichring mit öffentlicher Diskussion zu den Ergebnissen und breiter Information der Bürgerinnen und Bürger über Sonderseiten im Amtsblatt.

2004 Veranstaltungsreihe „Projektwerkstatt Stadtboulevard“, u.a. vier themenbezogene Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie Bürger-Planungswerkstatt Platz der Alten Synagoge.

2006 Realisierungswettbewerb zum Platz der Alten Synagoge. Dreiwöchige Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse im Theater und im Rathaus mit Führungen. Breite Information durch Sonderseiten im Amtsblatt.

2008 Öffentliche Diskussion des Wettbewerbsergebnisses zum Platz der Alten Synagoge. Beauftragung der Wettbewerbsgewinner mit der Entwurfsplanung. Die Diskussionsresultate aus der Bürgerbeteiligung flossen sowohl direkt als auch indirekt in die Planungen ein, indem der Gemeinderat hieraus die Vorgaben für die weitere Planung festlegte.

2012 - 2018 Realisierung und Umsetzung des Projektes.

Zielsetzung. Werthmannstraße, Rotteck- und Friedrichring wurden abschnittsweise als großzügiger Boulevard mit interessanter Abfolge unterschiedlicher Platz- und Straßenräume sowie mit einer Fußgängerzone im Abschnitt zwischen Platz der Universität und Eisenbahnstraße entwickelt. Eine wichtige Zielsetzung hierbei war die attraktive Gestaltung der Räume Platz der Universität, Platz der Alten Synagoge, Fahnenbergplatz und Europaplatz sowie die gestalterische Einbeziehung der benachbarten Parkanlagen Colombipark und Allee-garten. Mit der Realisierung des Gesamtprojekts wurden nun mehrere Ziele erreicht: Die Innenstadt insgesamt und besonders der westliche und nördliche Rand der Altstadt wurde gestärkt, die Barrierewirkung von Werthmannstraße und Rotteckring reduziert und zudem so die Ausdehnung der Innenstadt in Richtung Bahnhof unterstützt. Insbesondere rund um den Platz der Universität und den Platz der Alten Synagoge wurde nun der Innenstadtstandort der Universität sowie ihr Umfeld aufgewertet und die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Universitätsnutzungen verbessert. Die Umgestaltung des Rings bildet dabei die „gestalterische Klammer“ zwischen der ehemaligen historischen Altstadtkante und der Innenstadtentwicklung nach Westen. Im Zusammenwirken mit dem vierstreifigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße konnte die Funktion des „Innenstadtrings“ für den Kfz-Verkehr von Werthmannstraße und Rotteckring auf die Bahnhofsachse (Bismarckallee, Schnewlinstraße, Heinrich-von-Stephan-Straße) verlagert werden. In der Werthmannstraße und im Rotteckring wurde dadurch der Verkehr reduziert. Es entstanden Stadtstraßen mit Boulevardcharakter und einer Fußgängerzone im zentralen Abschnitt. Die Funktion als wichtigste innerstädtische Nord-Süd-Achse des Fahrradverkehrs blieb erhalten.

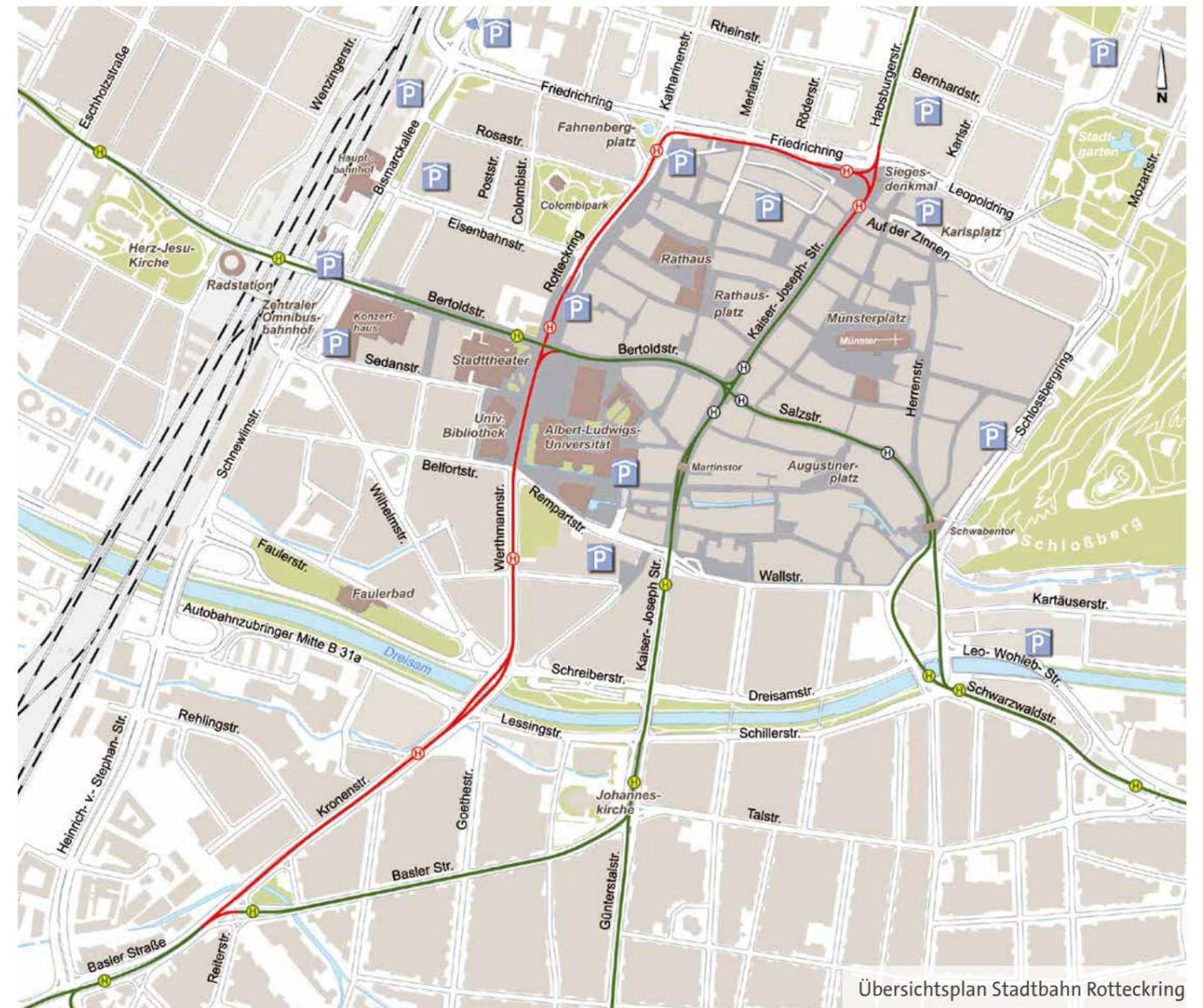
Impuls für die Entwicklung der Freiburger Innenstadt

Die bauliche Umgestaltung, die Erweiterung der Fußgängerzone und die verbesserte Anbindung durch eine neue Stadtbahn sind nun wesentliche Impulsgeber für die Entwicklung des gesamten Innenstadtbereichs. Die Umgestaltung der Straßenräume und der angrenzenden Plätze wertete die Straßenzüge auf, aber auch die Quartiere beiderseits der Straße profitieren hiervon. Im gesamten Projektgebiet wurden typisch innerstädtische Nutzungen und Funktionen gestärkt. Die großen Bauvorhaben „Quartier Unterlinden“ am Fahnenbergplatz und die Modernisierung der Uni-bibliothek sind ein Indiz für die Entwicklungspotenziale, welche die vollzogene Umgestaltung des Rings freisetzt. Die letzten starken Impulse für die Entwicklung der Freiburger Innenstadt liegen mit der Einführung der Fußgängerzone vor ca. 40 Jahren und der Entwicklung von westlicher Bertoldstraße (CinemaxX, Konzerthaus) und Bismarckallee ca. 15 Jahren zurück.

Übersicht über das städtebauliche Konzept in den Planungsabschnitten

Die städtebauliche Konzeption für die Umgestaltung bringt die räumliche Vielfalt des Projektgebietes mit ihrer Abfolge von Straßenräumen und den dazwischen befindlichen Platzbereichen zur Geltung. Der Straßenraum Kronenstraße wurde, soweit angesichts der verbleibenden Verkehrsfunktion möglich, städtebaulich aufgewertet. Durch die Verlagerung des großräumigen Verkehrs konnte der Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr reduziert und die Stadtbahnstrecke als Rasengleis angelegt werden. Die neu gebaute Kronenbrücke ist nun eine wichtige Schnittstelle für Kfz-Verkehr, Stadtbahn-, Fuß- und Radverkehr. Über einen filigranen, aufgelösten Entwurf wurden auch gestalterische und städtebauliche Aspekte im Bereich des Dreisamufers

berücksichtigt. Auf den durch Bebauung und Alleegarten gefassten Straßenraum der Werthmannstraße folgte die räumliche Aufweitung am Platz der Universität. Mit seiner Umgestaltung wurde er zu einem attraktiven, großzügigen und lebendigen Platz zwischen der Mensa, den Kollegengebäuden I und IV, der Universitätsbibliothek und den Institutsgebäuden an der Werthmannstraße. Alle notwendigen verkehrlichen Funktionen sind darin integriert. Ab hier erstreckt sich nach Norden hin die neue Fußgängerzone. Der Platz der Alten Synagoge durchbricht mit seiner eigenständigen Gestaltung bewusst die Linearität des Boulevards. Er ist darauf ausgerichtet, alle Richtungsbezüge (Nord-Süd, Ost-West und die Diagonalen) gleichwertig zu behandeln. Durch seine zentrale Lage, die ihn begrenzenden prominenten Gebäude (Theater, Universität, UB) sowie seiner geschichtlichen Bedeutung als Standort der in der Reichspogromnacht 1938 zerstörten Synagoge kommt ihm eine herausragende Signifikanz für die gesamte Innenstadt zu. Im Zuge der Umgestaltung des Platzes wurde, entsprechend des Siegerentwurfs der Büros faktorgruen und Rosenstiel, ein deutliches „Zeichen des Erinnerns“ an die von den Nationalsozialisten zerstörte Synagoge gesetzt – u.a. durch einen aus dunklem Granit erstellten „Wasserspiegel“, dessen Form dem Grundriss der zerstörten Synagoge entspricht. Aktuell sind die problematischen Nutzungen durch Bürgerinnen und Bürger (insbesondere im Brunnenbereich der Synagoge) Gegenstand eines Dialogverfahrens mit den beiden betroffenen Jüdischen Gemeinden in der Stadt Freiburg. Ziel des strukturierten Dialogverfahrens ist u.a., die Erwartungshaltungen der betroffenen Jüdischen Gemeinden zu hören und einen möglichst konsensuellen Lösungsweg mit allen Beteiligten zu finden, um konflikthafte und nicht akzeptable Nutzungen zu verhindern.



Übersichtsplan Stadtbahn Rotteckring

Der Bereich zwischen dem Platz der Alten Synagoge, dem Fahnenbergplatz und dem neu gestalteten Europaplatz

Anschließend an den Platz der Alten Synagoge beginnt in Richtung Norden der eigentliche Boulevard. Der Rotteckring, welcher bislang aus vier Fahrspuren und vielen Parkplätzen bestanden hatte, wurde zu einem attraktiven städtischen Freiraum mit Boulevardcharakter umgestaltet. Breite Gehwege, Natursteinbeläge, viele Sitzmöglichkeiten, Baumpflanzungen, neue Stadtmöbel und Beleuchtungen, neue Bächle-Abschnitte und ergänzende Freisitzflächen der angrenzenden Gastronomie

erzeugen nun einen neuen und sehr lebendigen Stadtraum. Der Rand des Colombiparks wurde ebenfalls in die Umgestaltung integriert. Der Fahnenbergplatz schließt den großzügigen Boulevard entlang des Rotteckrings ab. Er bildet zugleich das stadträumliche „Scharnier“ für die schlankere Fortführung in Richtung Europaplatz entlang des Friedrichrings.

Aus dem ehemaligen „Platz am Siegesdenkmal“ entstand ein völlig neues Areal: Vor der Umgestaltung befand sich hier im Wesentlichen eine vom Verkehr umtoste Haltestelle der VAG. Die Fußgänger wurden in den 60er-Jahren in den Untergrund

verbannt, der „Platz“ selbst war geprägt von seiner komplizierten Verkehrsführung und ein höchst unattraktiver Stadteingang zur Fußgängerzone.

Durch die qualitativ hochwertige Umgestaltung der gesamten Platz- und Verkehrsflächen, der Versetzung des Siegesdenkmals an seine ursprüngliche Position im Stadtraum und der Errichtung des neuen, architektonisch ansprechenden Pavillons (unter anderem mit einem Restaurant) als städtebauliche Ergänzung und Fassung entstand hier ein neuer, sehr ansprechender und vielfältig nutzbarer Stadtraum.



Kronenstrasse

WENIGER KRAFTFAHRZEUGVERKEHR IN DER KRONENSTRASSE



Kronenstrasse, nur noch ein Fahrstreifen je Richtung

An der Kreuzung Kronenstrasse – Basler Straße zweigt die neue Stadtbahnlinie ab und fährt über die Kronenbrücke in Richtung Innenstadt.

Die Kronenstrasse wurde von einer vierspurigen zu einer zweispurigen Straße mit Stadtbahnstrecke umgebaut. Der Durchgangsverkehr verläuft heute überwiegend auf der vierspurig ausgebauten Heinrich-von-Stephan-Straße.

Die Grundsätze des Umbaus

Die Kronenstrasse hatte früher eine Verkehrsbelastung von etwa 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Gemäß dem Verkehrskonzept wurde ein erheblicher Teil des Autoverkehrs in die ausgebaute Bahnhofsachse verlagert. Die Verkehrsbelastung in der Kronenstrasse nimmt dadurch auf etwa

20.000 Fahrzeuge pro Tag ab. Aus diesem Grund konnte die Straße um einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden. Die Straßenraumaufteilung präsentiert sich heute in dem in Freiburg bewährten Prinzip:

- Stadtbahnleihe in der Mitte der Fahrbahn als Rasengleis
- pro Richtung jeweils eine Fahrbahn mit einem Fahrstreifen für den Autoverkehr sowie ein ausreichend breiter Radfahrstreifen
- Gehwege

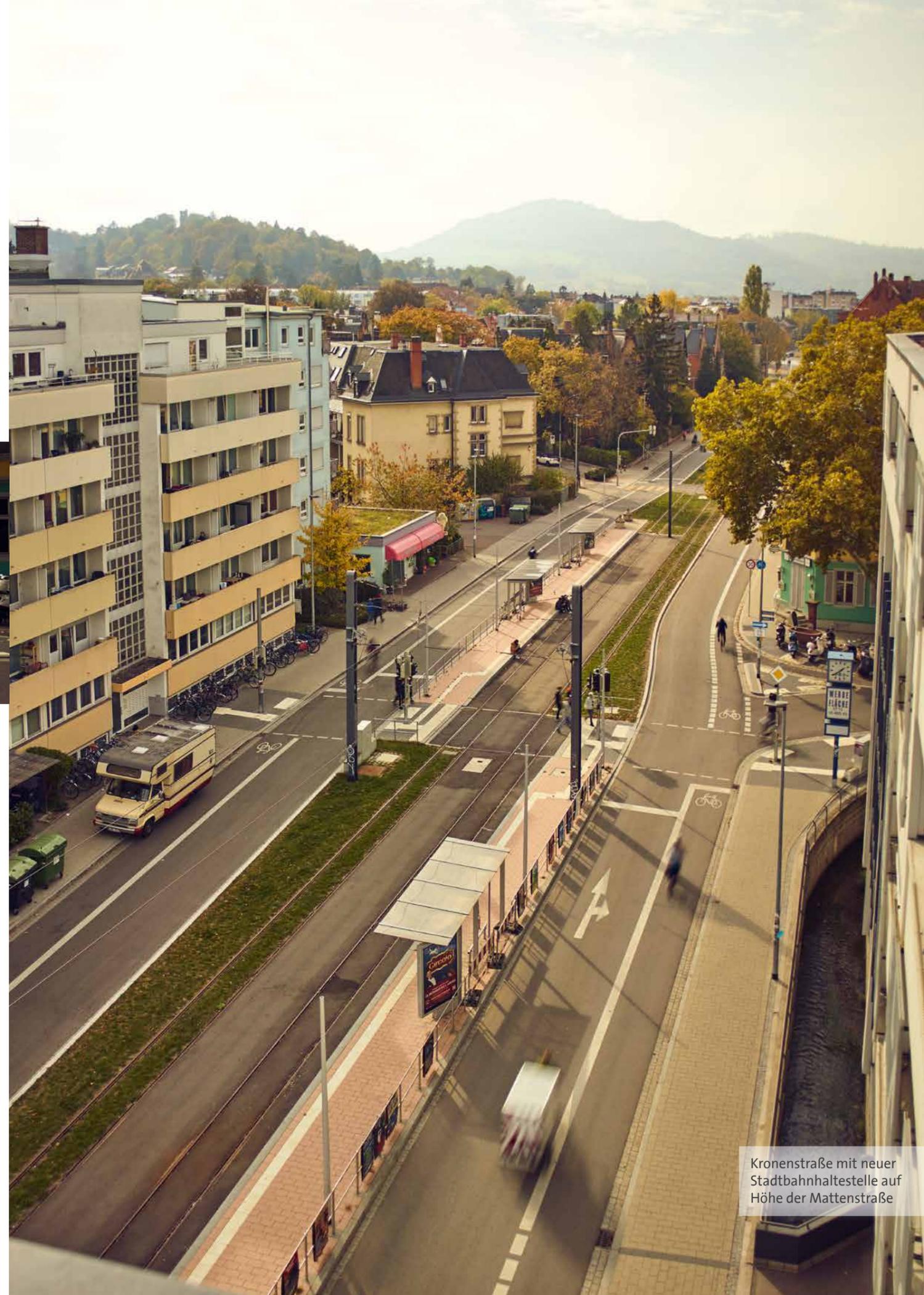
Haltestelle Mattenstrasse

Die im Bereich von zwei großen Schulen gelegene Haltestelle Mattenstrasse wurde mit versetzten Seitenbahnsteigen und mit von Ampeln gesicherten Zugängen ausgestattet. Diese Lösung gewährleistet die sichere Bewältigung auch großer

Schülerzahlen. An der Einmündung der Mattenstrasse wurde hierfür ein neuer signalisierter Überweg gebaut.

Bauwerke

Als Voraussetzung für den Bau der neuen Stadtbahnlinie wurden zwei Brückenbauwerke im Zuge des Umbaus der Kronenstrasse grundlegend erneuert und erweitert: Die Hölderlebachbrücke auf Höhe der Haltestelle Reiterstraße erhielt einen neuen Überbau. Auf der nördlichen Straßenseite wurde die Brücke deutlich erweitert, sodass sich nun hier insbesondere für Fußgänger eine deutlich großzügigere Situation bietet. Die Kronenmühlenbachbrücke (kurz vor der Einmündung der Kronenstrasse in Richtung Lessingstraße) wurde verbreitert.



Kronenstrasse mit neuer Stadtbahnhaltestelle auf Höhe der Mattenstrasse



Kronenbrücke

NEUBAU AN DER DREISAM

Die 46 Jahre alte Kronenbrücke wies starke bauliche Mängel auf. Aus diesem Grund war es die wirtschaftlichste Lösung, zusammen mit dem Neubau der Stadtbahnstrecke das alte Brückenbauwerk abzurechen und an gleicher Stelle eine neue Brücke zu errichten.



Stahlrohrunterspannungen unter der schlanken Fahrbahnplatte

Mit dem Neubau der Brücke wurde die frühere eiförmige Verkehrsführung durch eine gerade Straßenraumführung ersetzt. Auch die neue Kronenbrücke hat – wie ihre Vorgängerin – eine Lichtöffnung in der Mitte. Dadurch wurde eine günstige Lichtsituation für den Fuß- und Radverkehr entlang der Dreisam und eine filigrane Gestaltung erreicht.



Sprung über die Dreisam

Verkehrstechnischer Entwurf

Der Neubau der Kronenbrücke beinhaltet folgende Entwurfs-elemente:

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



Lichtöffnung in der Mitte

Die Verkehrsströme auf der neuen Kronenbrücke werden übersichtlicher. Obwohl das neue Bauwerk deutlich kompakter ausfällt, haben vor allem Radler künftig wesentlich mehr Platz.

Die Planung der Kronenbrücke wurde bereits auf den zukünftigen Stadttunnel Freiburg zugeschnitten und die Brücke so gegründet, dass zu einem späteren Zeitpunkt direkt neben den Widerlagern der Brücke die Tunnelröhren gebaut werden können.

Konstruktion und Gestaltung der Brücke

Bei der neuen Kronenbrücke wurde eine gestalterisch und technisch anspruchsvolle Konstruktion ausgewählt, die eine stark bewehrte und schlanke Stahlbetonfahrbahnplatte mit einem unten liegenden Tragwerk aus hochfesten Stahlrohren kombiniert. Die Stahlbetonplatte nimmt vorwiegend die Druckspannungen auf, die Stahlrohre hingegen die Zugspannungen.

Brückenbaugeschichte

Die älteste Verbindung über die Dreisam stellte die frühere Gartenstraßenbrücke zwischen Kronenstraße und Werthmannstraße dar. Sie wurde 1869 gebaut, kurz darauf im Jahr 1872 bei einem Hochwasser zerstört und anschließend erneut aufgebaut.

Nach einem weiteren Hochwasser, das im Jahr 1896 erneut starke Beschädigungen an der Brücke anrichtete, beschloss die Stadt Freiburg eine neue Brücke zu errichten – die Friedrichbrücke. Sie musste 1969 der Kronenbrücke weichen, um den Verkehr des damals neu angelegten Autobahnzubringers FR-Mitte aufnehmen zu können.

Damit ist die neue Kronenbrücke bereits der fünfte Brückenbau, den die Stadt Freiburg an dieser Stelle vornimmt.



Werthmannstraße & Platz der Universität MEHR PLATZ FÜR DIE UNIVERSITÄT

Da der Durchgangsverkehr von der Werthmannstraße auf die Bahnhofsachse verlagert wurde, konnte dieser bislang weitgehend vom Autoverkehr geprägte Straßenraum zu einer Stadtstraße umgestaltet werden, in der Stadtbahn-, Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr gleichermaßen gute Verkehrsbedingungen haben.

In der Werthmannstraße wurde für die Stadtbahn ein Rasengleis in der Mitte der Straße angelegt. Die Fahrbahnen daneben werden nun vom Erschließungsverkehr und vom Radverkehr genutzt und sind als Fahrradstraße ausgewiesen. Nördlich von Belfortstraße und Rempartstraße beginnt die neue Fußgängerzone.

Die Werthmannstraße bildete ursprünglich einen vierspurigen Abschnitt des Innenstadtrings. Sie war in der Vergangenheit vom Kraftfahrzeugverkehr geprägt und wurde nun spürbar beruhigt: Auf eine Fahrspur und Tempo 30 reduziert, nimmt sie jetzt nur noch den Anliegerverkehr der benachbarten Quartiere sowie die Radfahrer auf. In der Straßenmitte verläuft heute die Stadtbahnlinie auf einem eigenen begrünten Gleis. Die hierfür weggefallenen Bäume wurden

durch einen Baumstreifen auf der Westseite ersetzt, wo es zudem Parkplätze gibt. Hinter der Kreuzung Belfortstraße – Rempartstraße beginnt mit dem Platz der Universität die Fußgängerzone, die sich nach Norden bis hin zur Rathausgasse erstreckt.

Haltestelle Erbprinzenstraße

Die neue Stadtbahnhaltestelle erschließt einen großen Bereich der südlichen Innenstadt bis hin zur Dreisam. Die Haltestelle wurde als sogenannte „dynamische Haltestelle“ angelegt. Eine ampelgesicherte Überquerung sorgt für Sicherheit und berücksichtigt auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung.

Kreuzung Belfort- / Rempartstraße

Die Fahrbahnen von Belfortstraße und Rempartstraße wurden in der Breite deutlich reduziert. Gesonderte Abbiegespuren sind an dieser Stelle heute nicht mehr erforderlich. Der neu gewonnene Raum kommt vor allem den Fußgängerinnen und Fußgängern zugute.

Platz der Universität

Dieser bedeutende Bereich der Innenstadt zwischen Universitätsbibliothek, Kollegiengebäude I und Alleegarten

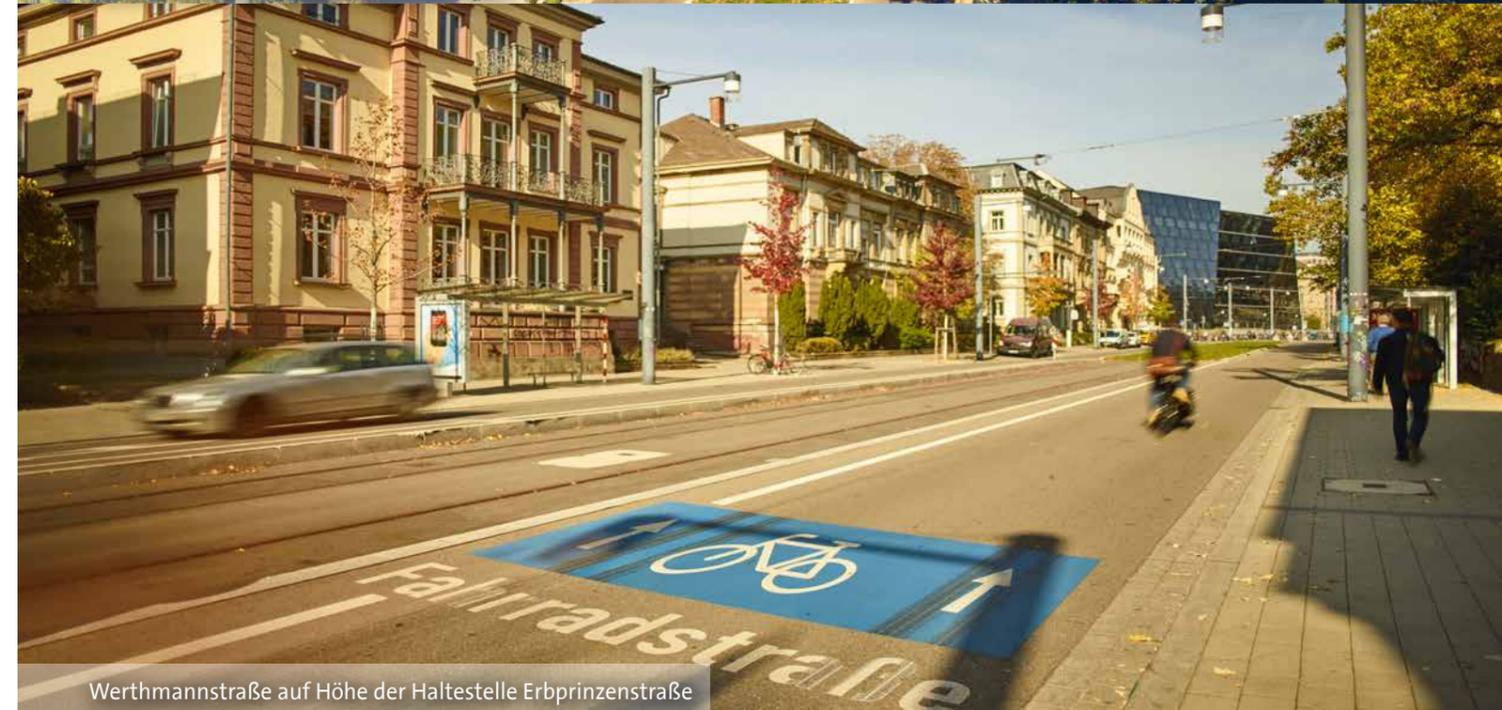
war bis zur Unterbrechung des Rotteckrings im Jahr 2012 vom Autoverkehr zerschnitten. Durch das Projekt wurde an gleicher Stelle eine Fußgängerzone geschaffen, in der Stadtbahn-, Rad- und Lieferverkehr in gewissem Umfang erlaubt ist. Durch die Pflanzung neuer Bäume und durch die Aufstellung neuer Sitzgelegenheiten entstand hier eine hochattraktive Aufenthaltsfläche.

Die neue Universitätsbibliothek (UB) wurde zeitlich parallel zur Umgestaltung des Rotteckrings gebaut. Die Außenanlagen der UB greifen die Materialien und Pflasterbauweisen der umliegenden öffentlichen Straße auf, sodass ein durchgehend einheitlicher Straßenraum entstanden ist, der bis zur Fassade des Gebäudes reicht. Dabei ist die neue UB aus allen Richtungen ebenerdig, behindertengerecht und umwegfrei zugänglich.

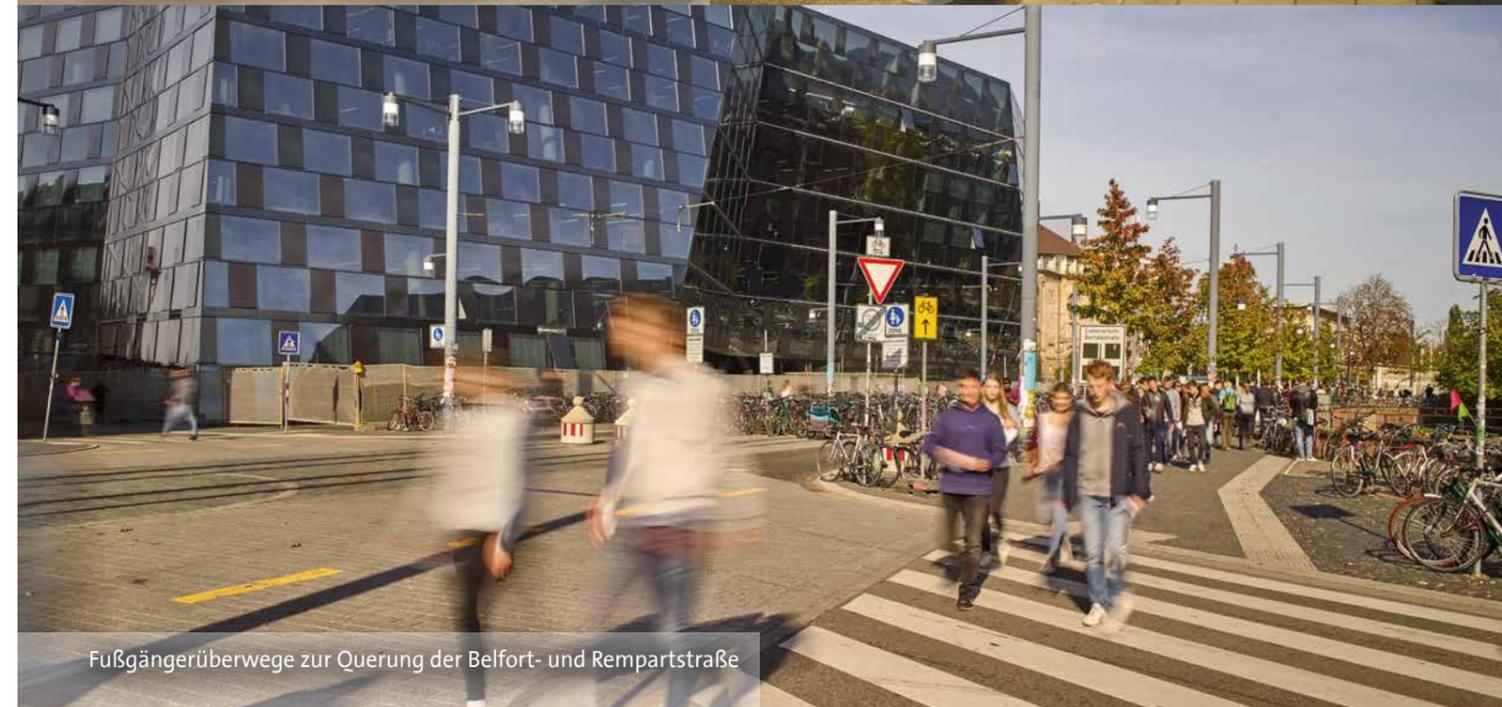
Durch die Umgestaltung der Straßen und Plätze besteht für die Universität heute mitten in der Innenstadt eine Campussituation rund um die wichtigsten Universitätsgebäude. Hier entstand ein öffentlicher Raum, der in erster Linie den Fußgängerinnen und Fußgängern gehört.



Werthmannstraße mit grünem Gleiskörper



Werthmannstraße auf Höhe der Haltestelle Erbprinzenstraße



Fußgängerüberwege zur Querung der Belfort- und Rempartstraße



Platz der Alten Synagoge

DAS NEUE ZENTRUM DER WESTLICHEN INNENSTADT

Mit einer Größe von 130 x 130 m ist der Platz der Alten Synagoge nach dem Münsterplatz der zweitgrößte Platz in Freiburg, der nun seiner zentralen Lage zwischen Universität und Stadttheater endlich gerecht wird. Nach der Umgestaltung präsentiert er sich in einer städtebaulich und gestalterisch vollkommen neuen Qualität.

Grundlage der Umgestaltung des Platzes war das Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs, der im Jahr 2006 durchgeführt wurde. In die Aufgabenstellung des Gestaltungswettbewerbs waren die Resultate der vorgelagerten Planungswerkstatt mit Bürgerinnen und Bürgern direkt eingeflossen. Im Ergebnis sollte zum einen ein abwechslungsreicher und kommunikativer Ort entstehen, zum anderen sollte die Erinnerung an die 1938 zerstörte jüdische Synagoge ermöglicht werden. Auf dieser Basis schrieb der Gemeinderat einen europäischen Wettbewerb aus, an dem 31 Architekturbüros teilnahmen. Als Sieger wurden die Freiburger Planer Martin Schedlbauer (faktorgruen, Landschaftsarchitekten) und Volker Rosenstiel (Freier Architekt und Stadtplaner) mit den Planungsleistungen für den Platz betraut. Das Wettbewerbsergebnis wurde in mehreren Schritten durch Anregungen aus der Bürgerschaft und dem Gemeinderat

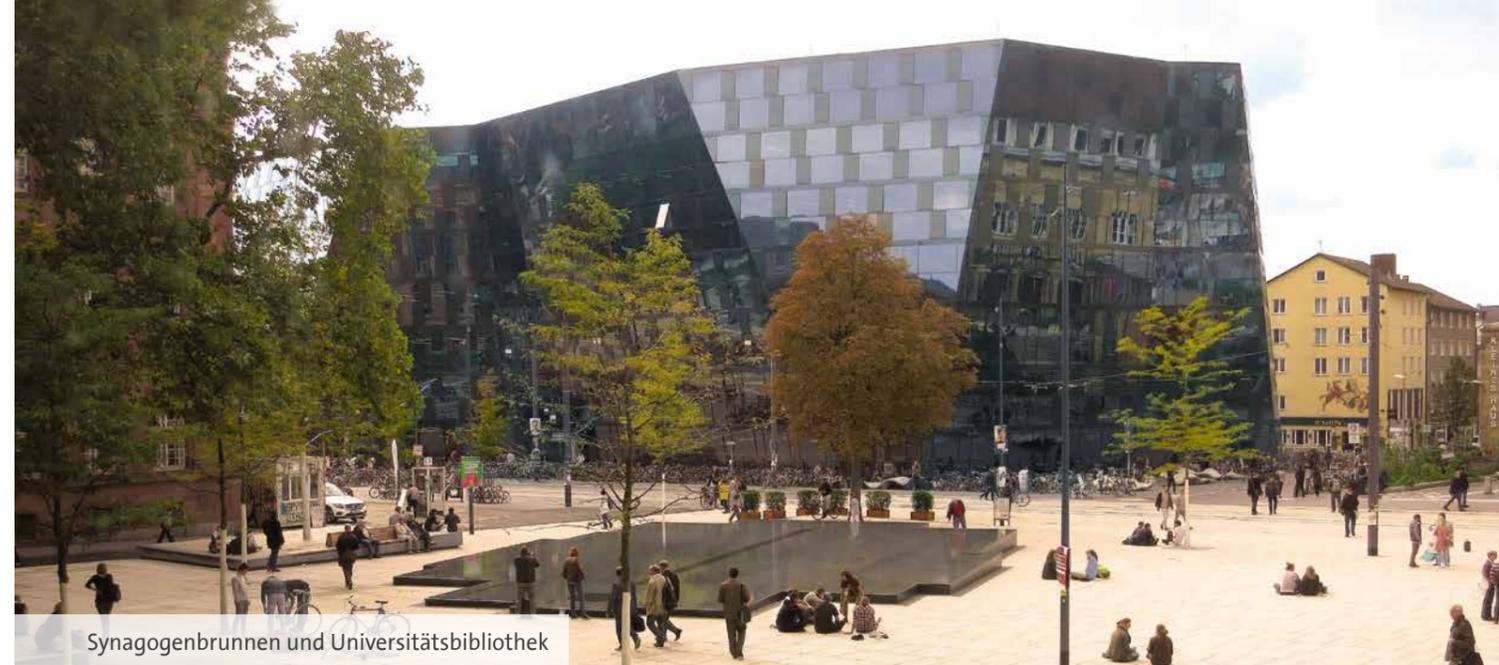
weiterentwickelt. Im Ergebnis wurden eine größere Anzahl an Bäumen erhalten, Baumpodeste entwickelt und auf die Bebauung an der nördlichen Platzseite verzichtet. Auf dem heute realisierten Platz finden sich Bereiche von unterschiedlicher Nutzung und Atmosphäre: Die nordwestliche Hälfte ist geprägt von Dynamik und Aktivitäten der Fußgänger entlang des Stadttheaters und der Bertoldstraße. Im Kontrast hierzu sorgen im südöstlichen Bereich viele Bäume und insbesondere der ruhige „Wasserspiegel“ in der Grundrissform der zerstörten Synagoge für eine ruhige, unaufgeregte Atmosphäre. Der Synagogenbrunnen ist ein „Ort des Erinnerens“ mit der Möglichkeit des temporären Gedenkens. Er ist gleichzeitig zentrales gestalterisches Element der neuen Platzkonzeption. Auf der Theaterseite schließt der Platz an die bestehenden Vorflächen des Stadttheaters an. Im Zentrum bleibt der Platz für Veranstaltungen unterschiedlichster Art offen. Hier findet sich ein Fontänenbrunnen, der nicht nur den badenden Kindern an heißen Sommertagen Spaß und Erfrischung verspricht. Der Platz ist mit hellen, großformatigen Natursteinplatten aus Granit befestigt. Dieses Feld wird von einem Rahmen aus dunklerem Basaltplaster umschlossen. Die Stadtbahn besitzt im Bereich des Platzes keinen eigenen Gleiskörper, um den Platz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.



Synagoge 1870

Die Synagoge

Am 24. September 1870 weihte die damals junge israelitische Gemeinde Freiburg am Werdering ihr neu gebautes Gotteshaus ein. Der im maurisch-byzantinischen Stil gehaltene Bau wurde in den Jahren 1925/26 erweitert, um die wachsende Zahl der Gemeindemitglieder aufnehmen zu können. Gegen drei Uhr 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 137 jüdische Mitbürgerinnen und Mitbürger aus Freiburg und Umgebung fest, die nach Dachau deportiert wurden. Ebenfalls am 10. November 1938 begann der SS-Pioniersturm mit der Sprengung der Brandruine. Im Jahr 1987 wurde in der Engelstraße die neue Synagoge eingeweiht.



Synagogenbrunnen und Universitätsbibliothek

Strahler und akzentuierende Leuchten im Synagogenbrunnen und an den Baumpodesten sorgen für eine besondere, im Gestus zurückhaltende Beleuchtung. Ein Rohrsystem und Unterfluranschlusskästen mit Einrichtungen für Strom- und Medienversorgung statten den Platz für Veranstaltungen aus.



Das Gurs-Schild

Das Schild erinnert an die Deportation von 349 jüdischen Freiburgerinnen und Freibürgern im Jahr 1940 ins südfranzösische Konzentrationslager Gurs. Es wurde zum 60. Jahrestag dieser Deportation von den Freiburger Bürgern aufgestellt.

Das Schild, zu dem auch eine Erläuterungstafel gehört, wurde nach der Umgestaltung an einem neuen Standort im südwestlichen Bereich des Platzes wieder aufgestellt.



Fontänenbrunnen auf dem Platz der Alten Synagoge



Viel Raum auf dem Platz der Alten Synagoge



Synagogenbrunnen und Stadttheater



Der Platz im Jahr 2012



Der Platz nach Vorstellung der Wettbewerbsgewinner



Ein Platz für Freiburg: Treffpunkt „Platz der Alten Synagoge“, 2018



Rotteckring

BOULEVARD AM ALTSTADTRAND



Der Rotteckring vom Colombipark aus gesehen



Rotteckring an der Ecke Eisenbahnstraße und Rathausgasse

Der Rotteckring war in der Vergangenheit als vierspurige Hauptverkehrsstraße mit zusätzlichen seitlichen Parkplatzflächen angelegt. Heute präsentiert er sich als hochattraktiver und fußgängerfreundlicher städtischer Freiraum mit Charme und mediterranem Boulevardcharakter.

Fußgängerzone Rotteckring

Im südlichen Abschnitt erstreckt sich die neu angelegte Fußgängerzone vom Platz der Alten Synagoge bis nördlich der Stadtbahnhaltestelle Stadttheater. Zwischen Rathausgasse und Fahnenbergplatz entstand, neben dem Grüngleis der Stadtbahn und den stark reduzierten Verkehrsflächen einer Fahrradstraße, ein großzügiger Seitenbereich, der weitgehend den Fußgängern vorbehalten ist. Dieser Bereich wird durch eine neue Baumreihe beschattet und ist mit bequemen neuen Sitzbänken ausgestattet. Die großzügige Gestaltung entlang der Altstadtkaute schafft viel Platz zum Flanieren und Verweilen. Die notwendigen Verkehrsflächen für die Stadtbahn und den Erschließungsverkehr wurden in die Gesamtgestaltung integriert.

Der Straßenraum ist überall leicht zu überqueren. Der Fußgängerübergang von der Rathausgasse zur Eisenbahnstraße ist barrierefrei möglich. Für die sichere Überquerung wurde eine Ampel vorgesehen.

Colombipark

Der Rand des Colombiparks wurde mit einer neuen niedrigen Sandsteinmauer ausgestattet, die gleichzeitig als Sitzelement genutzt werden kann. Der Park kann auf ganzer Länge bequem vom Rotteckring aus betreten werden. An der Südostseite erhielt er einen neuen, barrierefreien Zugang. In Anlehnung an die Freiburger Alt-

stadt mit ihren historischen Bautraditionen wurde zwischen Rathausgasse und Unterlinden ein neues Bächle geschaffen, das die Ringstraße von der Rathausgasse bis hin zum „Kleinen Friedrichring“ entlangfließt. Eine durchgehende Gestaltung der Oberflächenbeläge, mit grauen Granit-Natursteinplatten aus den Vogesen im Format 50 x 25 x 14 cm, schafft einen einheitlichen, hochwertigen und gleichzeitig abwechslungsreichen Aufenthaltsort. Eine weitere Neuerung des Rotteckring-Boulevards sind die zahlreichen Baumreihen und die markanten kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten,



die den Boulevardverlauf betonen. Im Colombipark und im Zufahrtbereich der Rotteckgarage sorgen Bäume, gärtnerische Bepflanzungen und Beete für eine grüne Einbettung des Straßenraums.



Friedrichring & Fahnenbergplatz IM NORDWESTEN VIEL POTENZIAL

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

realisiert wurden, wie die jetzt neu geschaffenen öffentlichen Flächen. Dieses Projekt zeigt beispielhaft das städtebauliche Entwicklungspotential, das sich durch die Umgestaltung der Ringstraße ergibt. Aus einem bisher dem Verkehr untergeordneten Ort

Fahnenbergplatz
Die Grünflächen des Fahnenbergplatzes und der vorhandene Brunnen bleiben im Bestand erhalten. Um die abtrennende Wirkung der Verbindungsfahrbahn zwischen Friedrichstraße und Rotteckring zu reduzieren, wurden die vorhandenen Kfz-Parkplätze weitgehend durch Fahrradstellplätze ersetzt. Der Brunnen am Fahnenbergplatz wurde instandgesetzt.



Durch den Bau der Stadtbahn im Friedrichring wurde – trotz der notwendigen Beibehaltung der vierspurigen Hauptverkehrsstraße – auch der nördliche Innenstadtrand deutlich aufgewertet: Die mit Natursteinplatten gestalteten Gehwege, ein neues Bächle zwischen Gleisstraße und Gehweg und ein grüner Mittelstreifen mit einer Baumreihe zwischen den Fahrbahnen werten den Straßenraum nun deutlich auf.

Am Fahnenbergplatz wurde bereits vor der Umgestaltung der Ringstraße das neue Bauvorhaben „Quartier Unterlinden“ von einem privaten Bauherrn realisiert. Dabei wurde von städtischer Seite erreicht, dass die Außenanlagen in diesem Abschnitt in einem ebenso hohen Standard

wurde ein einprägsamer Eingang zur Innenstadt, der trotz weiterhin hoher Verkehrsbelastung nun eine erlebbare Steigerung seiner Aufenthaltsqualität entwickelt.

Haltestelle Fahnenbergplatz
Die neue Stadtbahnhaltestelle bringt für den nördlichen Innenstadtbereich und das angrenzende Institutsviertel eine ungleich bessere Anbindung an das Freiburger Stadtbahnnetz. Die Haltestelle wurde mit Seitenbahnsteigen angelegt, die über einen ampelgesicherten Zugang barrierefrei erreichbar sind. Zur besseren Verknüpfung von Altstadt und Bahnhofsviertel wurde die Überquerung des Rings im Zuge von Rosastraße und Unterlinden betont großzügig und an dieser Stelle ohne Ampel gestaltet.

wurden die vorhandenen Kfz-Parkplätze weitgehend durch Fahrradstellplätze ersetzt. Der Brunnen am Fahnenbergplatz wurde instandgesetzt.

Ausstattungs-elemente
Das Detail macht den Unterschied: In Zusammenarbeit mit der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg (ASF) wurden vom Platz der Alten Synagoge bis zum Europaplatz die alten oberirdischen, großvolumigen Mülleimer und Altglascontainer entfernt und dafür neue Unterflursammelbehälter für Abfall und Altglas eingebaut. Der Gewinn: ein aufgeräumter Straßenraum und erkennbar mehr freier Raum für die Menschen auf den Fußwegen.



Der Fahnenbergplatz mit neuer Stadtbahnhaltestelle



Europaplatz

NÖRDLICHER VORPLATZ DER INNENSTADT IN NEUER FORM UND NEUEM GEWAND

Der am nördlichen Rand der Innenstadt gelegene Europaplatz verlor mit den Zerstörungen des 2. Weltkriegs und dem autogerechten Ausbau zum Verkehrsknoten in den 1960er Jahren sein Gesicht. Durch die Umgestaltung wurde nun an gleicher Stelle ein neuer, attraktiver Stadtplatz als nördlicher Eingang in die Innenstadt geschaffen.

Das einem Kreisverkehr ähnelnde Kreuzungskuriosum wurde in eine normale T-Kreuzung umgebaut. Die alte, überdimensionierte Fußgängerunterführung, die den gesamten Platz unterbaute, wurde abgebrochen. Alle Verkehre bewegen sich jetzt auf einer Ebene. Hierdurch konnte auf der südlichen Seite freier Raum entstehen, welcher nach einer hochwertigen Gestaltung nun in großen Teilen den Fußgängerinnen und Fußgängern zugute kommt. Der neue Platz wird auch in Zukunft ein lebendiger und belebter Platz bleiben. Er verbindet den Friedrichring in Ost-Westrichtung mit der Straße Auf der Zinnen, in Nord-Süd-Richtung die Habsburgerstraße mit der Fußgängerzone der Kaiser-Joseph-Straße. Im Platz integriert sind nun ein Gleisdreieck für die Stadtbahn, die neuen Straßenbahn- und Bushaltestellen mit ihren markanten Überdachungen sowie der neue Pavillon am Ring.

Die Platzflächen wurden mit grauem Granitpflaster aus den Vogesen gepflastert. Die Kandelaber der Rotteckring-Beleuchtung und die geschwungenen Bänke setzen sichtbare Akzente für die Aufenthaltsqualität. Neue Bänke aus Granitblöcken und Lärchenholz, die zur Gestaltung des Pavillons und der Überdachungen passen, stehen im Bereich der Haltestelle und im westlichen Platzbereich. Ein Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen verbindet die Haltestellen und führt in Nord-Süd- und Ost-Westrichtung über den Platz. Sehr wichtig für das lokale Stadtklima ist, dass die vier großen Platanen auf der östlichen Platzseite erhalten werden konnten.

Pavillon am Ring

Ein Highlight der neuen Platzgestaltung stellt das spektakuläre Gebäudeensemble im Bereich der Haltestelle dar. Die Freiburger Stadtbau GmbH (FSB) errichtete an dieser Stelle einen Pavillon im Freiburger Effizienzhaus-Standard 70 mit Technik- und Betriebsräumen für die Freiburger Verkehrs AG sowie einer gastronomischen Einheit.

Für die Sicherung der gestalterischen Qualität und Funktionalität des Pavillons wurde eine Mehrfachbeauftragung durchgeführt.

Insgesamt fünf Architekturbüros hatten ihre Entwürfe eingereicht. Überzeugt hat die Jury unter Vorsitz des Gestaltungsbeiratsmitgliedes Prof. Zvonko Turkali das Konzept des international tätigen Architekturbüros „J. Mayer H. und Partner“ aus Berlin mit einem luftigen Entwurf aus organischer Dachform und großzügig überdachten öffentlichen Bereichen. Für die Gestaltung der Außenfläche wurden Bäume, die durch Öffnungen in der Dachhaut wachsen, geschickt mit der modernen Architektur verknüpft.

Das architektonisch einmalige Ensemble bildet einen städtebaulichen Abschluss für die Kaiser-Joseph-Straße und schafft mit seinem gastronomischen Service und dem zentralen ÖPNV-Haltestelle ein völlig neues Angebot am nördlichen Eingang zur Freiburger Innenstadt.

Sitzplätze:

Innen: ca. 80
Außen: bis zu 100

Netto-Grundflächen:

Erdgeschoss: 225 m²
Untergeschoss: 195 m²



Visualisierung Pavillon am Ring



Europaplatz mit Siegesdenkmal



Barrierefreie Haltestelle
in der Kaiser-Joseph-Straße



VAG & Stadtbahn

DIE NEUE STADTBAHNSTRECKE

Investitionen in neue Stadtbahnlinien sind immer auch Investitionen in die Entwicklung der städtischen Räume. Das konnte man in der Vergangenheit in Freiburg schon mehrfach beobachten. Bei der Stadtbahn Rotteckring wird dies nun geradezu in exemplarischer Weise und an prominentester Stelle der Stadt deutlich.

Die Stadtbahn Rotteckring ist ein wesentlicher Meilenstein der West-erweiterung und erschließt nun den Bereich der bis zur Bismarckallee gewachsenen Innenstadt flächig mit Öffentlichem Nahverkehr. An der

Haltestelle „Stadttheater“ ist ein neuer barrierefreier Umsteigeknoten entstanden, der den Bertoldsbrunnen als zentralen Straßenbahnknotenpunkt Freiburgs entlastet. Hier wird die Stadtbahnlinie 5, aus dem Rieselfeld und aus Haslach kommend, ins Herz der Stadt geführt.

Seit dem Baubeginn im März 2015 ist von der Kronenstraße über den Rotteckring bis hin zum Europa-platz die neue, 1,9 km lange Stadtbahnstrecke gewachsen. Auf rund zwei Dritteln ihrer Länge ist sie als freiburgtypisches Rasengleis ausgeführt, auf dem die Straßenbahnen leiser und vibrationsarm rollen. Die

fünf neuen, barrierefreien Haltestellen bieten Innenstadtbesucherinnen und -besuchern nun noch mehr umweltfreundliche Mobilitätsoptionen und ermöglichen es, immer möglichst nahe am gewünschten Ziel ein- und auszusteigen.

Tatsächlich ist der „Erschließungseffekt“ der neuen Linie enorm. Von der Reiterstraße kommend führt die Strecke unter anderem an der Angell-Akademie und dem Rotteck-Gymnasium vorbei, um nach Überquerung der Kronenbrücke viele Universitätsinstitute und -einrichtungen einschließlich der Mensa und der Bibliothek zu erschließen. Nördlich

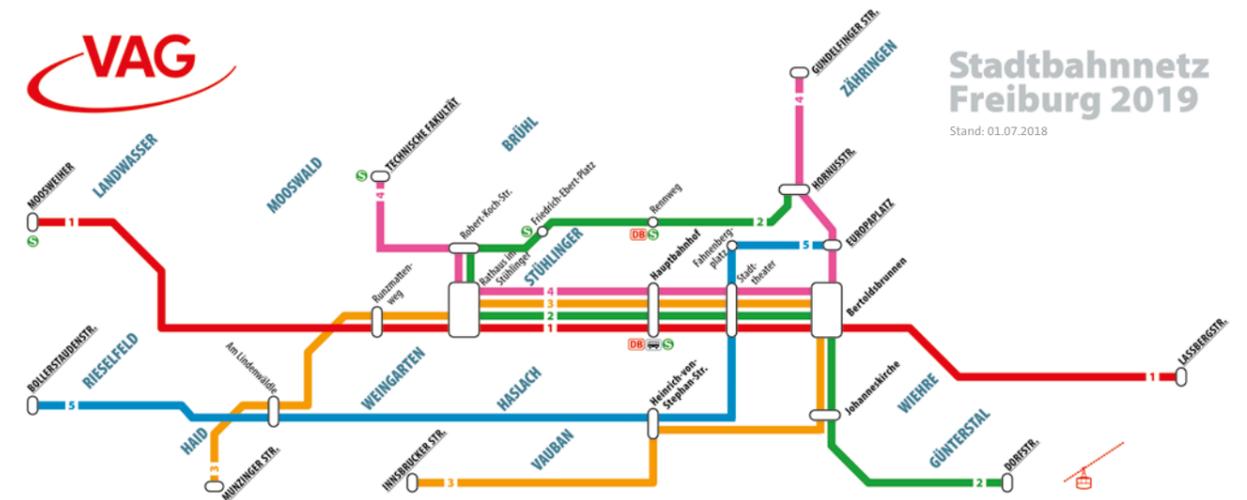


Stadtbahn in der Bertholdstraße

der Bertoldstraße heißen die Anlieger zum Beispiel St. Ursula-Gymnasium, Colombipark, Archäologisches Museum, VHS oder ADAC. Auch das Rektorat der Universität hat nun

eine neue Landmarke, ein neuer Orientierungspunkt entstanden, der auch für die VAG drei wichtige Funktionen beinhaltet: Im Untergeschoss des Gebäudes befinden sich Technik-

Die Umgestaltung des Rotteck- und Friedrichrings mitsamt dem Platz rund um das Siegesdenkmal ist zweifellos eines der wichtigsten stadtegestalterischen und stadtbildprägenden



endlich eine Stadtbahnhaltestelle direkt vor der Tür.

Am Friedrichring finden sich zahllose Geschäfte aller Art, Gastronomiebetriebe und Hotels. Hier wurde, auch dank des Stadtbahnbaus, eine ehemals schwierige Verkehrsführung radikal vereinfacht und zugleich Platz für eine großflächige Erweiterung des Fußgängerbereiches in der nördlichen Kaiser-Joseph-Straße geschaffen. Außerdem verbessert der Umbau der Haltestelle „Siegesdenkmal“ den Komfort für die Fahrgäste der Freiburger Verkehrs AG (VAG) erheblich. Dies gilt insbesondere auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Am neu entstandenen Europa-platz ist mit dem markanten Pavillon für Einheimische wie für Gäste der Stadt

räume für die Stromversorgung der Stadtbahnstrecken. Außerdem ist dort ein Sozialraum, in dem sich Fahrerinnen und Fahrer aufhalten können. Rund um den Pavillon ist eine kombinierte Bus- und Stadtbahnhaltestelle entstanden, und im architektonisch geschwungenen Dach befindet sich eine Ladeeinrichtung für Elektrobusse.

Auch aus betrieblicher und „netz-strategischer“ Sicht ist der neue Stadtbahnabschnitt für die VAG von großer Bedeutung. Mit der zusätzlichen Süd-Nord-Strecke in der Innenstadt wird der Bereich am Bertoldsbrunnen entlastet und erlaubt nun im ganzen Netz engere Fahrplankontakungen. Mit dem neuen Streckenabschnitt ergibt sich für den Stadtbahnverkehr zudem mehr Flexibilität im Falle von Veranstaltungen oder Störungen.

Projekte in Freiburg seit Einführung der Fußgängerzone in den frühen siebziger Jahren. Der ehemals trennende Innenstadtring wurde für die Menschen zurückgewonnen, zugleich entstanden viele urbane Flächen. Entlang der Stadtbahnstrecke entwickelten sich Plätze und verkehrsberuhigte Stadträume mit idealen Bedingungen für Fahrradfahrer und Fußgänger. Erneut wurde deutlich, wie die Entscheidung für den Bau einer Stadtbahn zu vielen Folgeinvestitionen entlang der Strecke und zu einer Aufwertung großer Bereiche der Stadt führt.

Die Rottecklinie ist Teil des Gesamtvorhabens „Stadtbahn Vauban – Rotteckring – Messe“ und wird von Bund und Land zusammen mit 85 % der förderfähigen Kosten bezuschusst.



Ring frei für die Stadtbahn



Ökologischer Ausgleich AUSGEGLICHENE BAUMBILANZ

Die Grünplanung erfolgte mit der Vorgabe, dass die vorhandenen großkronigen und stadtbildprägenden Bäume so weit wie möglich erhalten werden sollten. Das betrifft beispielsweise die großen Platanen auf dem Platz der Alten Synagoge und am Europaplatz. Für die Umgestaltung der Ringstraße und den Bau der neuen Stadtbahnlinie waren deutliche Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand jedoch unvermeidlich.

Vor allem die Bäume auf den Mittelstreifen in der Kronenstraße und der Werthmannstraße mussten weichen, ebenso einzelne Exemplare am Platz der Alten Synagoge, am Friedrichring, am Europaplatz und im Umfeld der Kronenbrücke. Im Zuge des Projekts wurden in Summe 108 Bäume gefällt. Dem gegenüber stehen insgesamt 141 Neupflanzungen.

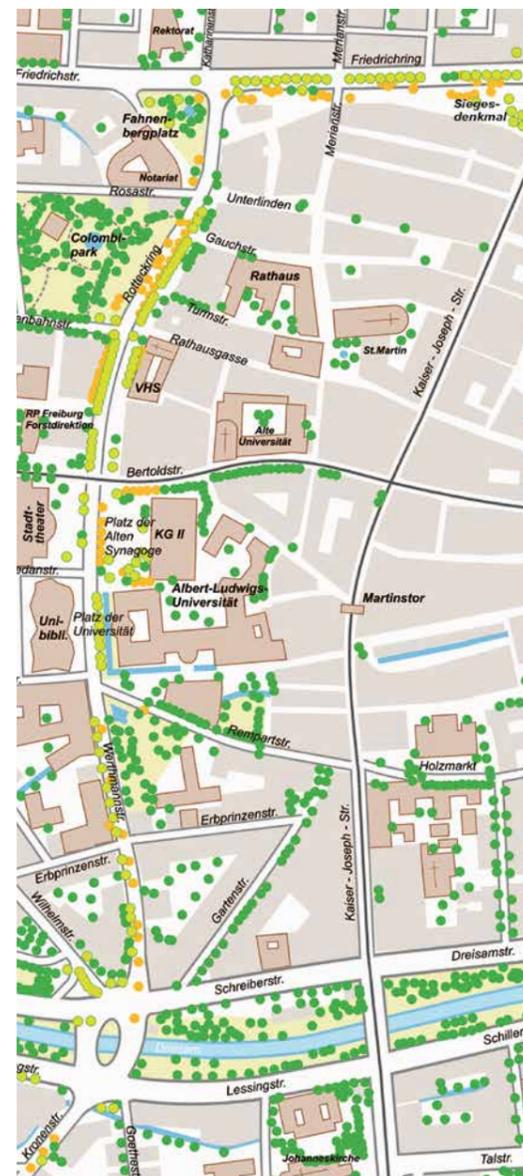
Im Vergleich zu den Bäumen, die entfernt werden mussten, sind die jungen Bäume zunächst natürlich deutlich kleiner. Sie haben jedoch gegenüber den gefälltten alten Bäumen deutlich verbesserte Standortbedingungen: Die Pflanzgruben für die jungen Bäume erstrecken sich in der Regel unter den gepflasterten

Flächen. Hierbei wurde ein spezielles Pflanzgranulat eingebaut, das den neuen Straßenbäumen ein gut versorgtes Wurzelvolumen zwischen 12 m³ und 36 m³ je Baumstandort zur Verfügung stellt.

Spezielle und besonders sensible Baumstandorte wie etwa am Platz der Alten Synagoge oder am Platz der Universität wurden mit automatischen Bewässerungssystemen ausgestattet.

Zusätzlicher ökologischer Ausgleich im Möslepark

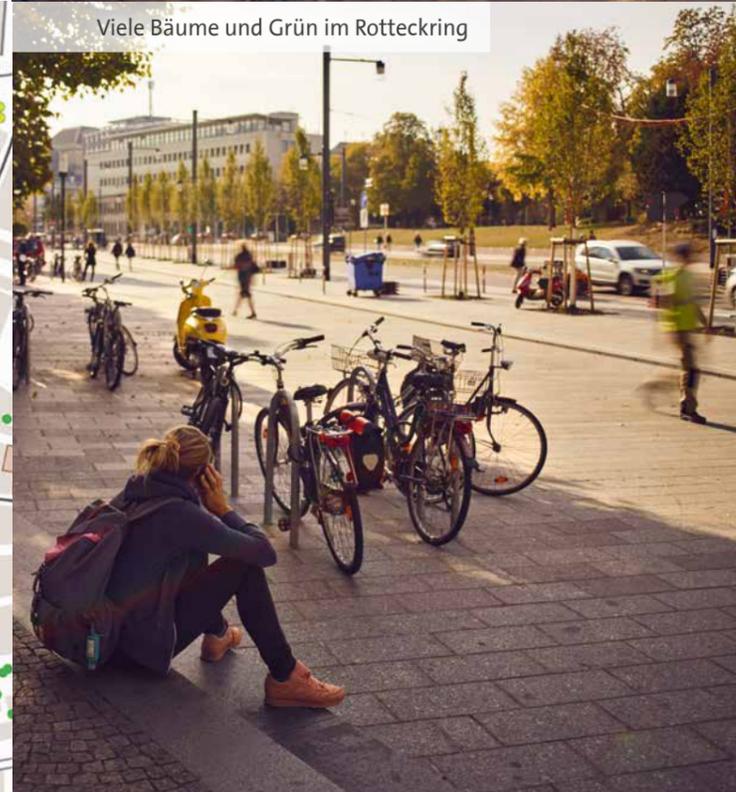
Da aus Platzgründen nicht alle Eingriffe im Bereich des eigentlichen Projektgebiets ausgeglichen werden können, sorgen zusätzliche Maßnahmen außerhalb des Projektgebiets für weiteren ökologischen Ausgleich. Diese zusätzlichen Naturschutzmaßnahmen werden im Zusammenhang mit dem Entwicklungs- und Pflegekonzept für den Möslepark umgesetzt. Kern dieser ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind eine Reihe von sich ergänzenden Einzelmaßnahmen im Parkgebiet des Möslepark. Sie zielen insbesondere darauf ab, die Lebensbedingungen für die vorhandene wichtige Amphibienpopulation zu verbessern.



- Verbleibender Baumbestand
- Zusätzliche Neupflanzungen
- Entfallende Bäume



Viele Bäume und Grün im Rotteckring



Zu den Maßnahmen gehören die Teilentsiegelung der Waldseestraße. Die Straße, die den Park derzeit noch zerschneidet, wird in Zukunft ein Fußgängerweg sein.

Zur Unterquerung der verbleibenden Straßen im Park werden an für die Amphibien wichtigen Stellen Unterquerungsmöglichkeiten in Form von

Tunneln eingebaut. Im Park werden vorhandene Bachläufe und Teiche ökologisch verbessert und renaturiert. Ausserdem werden bislang verrohrte Bachläufe in diesem Bereich wieder offengelegt, wodurch sie nicht nur den vorhandenen, sondern auch den zukünftigen Amphibienpopulationen neu zugänglich gemacht werden können.

DANKSAGUNG

Der Neubau der Stadtbahnlinie und die Umgestaltung des Rotteckrings sind ein gemeinsames Projekt der Stadt Freiburg im Breisgau, der Freiburger Verkehrs AG und des Eigenbetriebs Stadtentwässerung Freiburg.

Wir danken den zahlreichen an der Planung und Bauausführung beteiligten Personen und Institutionen, die zu einer erfolgreichen Umsetzung dieser Maßnahme beigetragen haben.

Den Fördermittelgebern beim Bund und Land danken wir für die Unterstützung. Den Bürgerinnen und Bürgern und dem Gemeinderat der Stadt Freiburg für das Vertrauen, das uns in der Planungsphase und in der vierjährigen Bauzeit entgegengebracht wurde.

Vorhabenträger und Projektpartner

Stadt Freiburg im Breisgau
Garten- und Tiefbauamt · Fehrenbachallee 12 · 79106 Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau
Stadtplanungsamt · Fehrenbachallee 12 · 79106 Freiburg

Freiburger Verkehrs AG
Besançonallee 99 · 79111 Freiburg

Eigenbetrieb Stadtentwässerung Freiburg
Fehrenbachallee 12 · 79106 Freiburg

Impressum

Herausgeberin
Stadt Freiburg im Breisgau
Garten- und Tiefbauamt · Fehrenbachallee 12 · 79106 Freiburg
Tel. 0761 201-4601 · www.freiburg.de/rotteckring

Konzeption & Gestaltung
Dariusch Tari · www.dtari.de

Fotografien
Felix Groteloh · www.felixgroteloh.com

Weitere Bilder
Garten- und Tiefbauamt: 7.1 | 10.1 | 11.2 | 12.1 | 15.3 | 15.4 | 16.2 | 18.1
19.2 | 26.2 | 27.3 · Städtische Museen Freiburg: 4.1 · Stadtplanungsamt: 5.1 | 15.1
Stadtarchiv Freiburg, Foto: G. Röbbcke: 14.2 · Arge faktorgruen/Rosenstiel, Freiburg: 16.3
J. Meyer H. Architekten, Berlin: 23.1 · Freiburger Verkehrs AG: 25.2

Druck
Hofmann Druck · Emmendingen





Garten- und
Tiefbauamt

Freiburg 
IM BREISGAU