

Anlage 1 zur Drucksache G 349
Bebauungsplan der Stadt Freiburg i.Br.
Stadtteil: Altstadt
Stadtbezirk: Altstadt-Ring
Bezeichnung: Bismarckallee/Schnewlinstraße
Plan Nr. 1 - 13

Begründung (Neufassung)

1. Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Bisherige Straßenflächen Bismarckallee einschließlich Kreuzungsbereiche Stefan-Meier-Straße/Friedrichstraße/Straße zur Unterführung, Wilhelmstraße und Schnewlinstraße sowie angrenzende Grundstücksflächen östlich und westlich (DB-Gelände) dieser Straßen.

1.2 Anlaß der Planaufstellung

Rechtliche Sicherung einer vierspurigen Straßenverbindung zwischen dem Autobahnzubringer Freiburg-Mitte und dem Kreuzungsbereich Bismarckallee/Stefan-Meier-Straße/Friedrichstraße/Straße zur Unterführung sowie städtebauliche Verbesserung der Gesamtsituation vor dem Freiburger Hauptbahnhof, incl. bauliche Fassung des westl. Straßenraumes (u.a. IC-Hotel).

1.3 Grundkonzept im Flächennutzungsplan

Der Generalverkehrsplan der Stadt Freiburg i.Br., welcher inhaltlich in den Flächennutzungsplan aufgenommen ist, sah bereits eine vierspurige Straßenverbindung auf der Ostseite der Hauptbahnlinie zwischen dem Autobahnzubringer Freiburg-Mitte und der Friedrichstraße vor. Der Bebauungsplan ist somit gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Freiburg i. Br. entwickelt.

1.4 Rechtsgrundlagen des Bebauungsplanes

Bundesbaugesetz i.d.F. vom 18.08.1976 (BGBl. I S. 2256), geändert durch das Gesetz zur Beschleunigung von Verfahren und zur Erleichterung von Investitionsvorhaben im Städtebaurecht vom 06.07.1979 bzw. Baugesetzbuch i.d.F. der Bekanntmachung vom 18.12.1986 (BGBl. I S. 2253). Baunutzungsverordnung i.d.F. der Bekanntmachung vom 15.09.1977 (BGBl. I S. 1763).

1.5 Änderung und Aufhebung bestehender Bebauungsvorschriften

- a) Bebauungsplan "Gewerbeschule II", Plan Nr. 1 - 18, rechtskräftig seit dem 25.08.1966 für den Kreuzungsbereich Stefan-Meier-Straße/Friedrichstraße,
- b) Bebauungsplan "Hans-Sachs-Gasse (neu)", Plan Nr. 1 - 4 b, rechtskräftig seit dem 05.04.1976 für den Bereich zwischen der westlichen Gebäudefront und der Grünanlage,
- c) Bebauungsplan "Hotel am Bahnhof", Plan Nr. 1 - 46, rechtskräftig seit dem 30.10.1981 im Eckbereich Wilhelmstraße/Bertoldstraße,
- d) Bebauungsplan "Schnewlinbrücke Nord", Plan Nr. 1 - 35, rechtskräftig seit dem 06.02.1976 für den südlichen Bereich der Schnewlinstraße.

1.6 Zeitliche Abwicklung

Der geplante Straßenausbau kann erst nach Rechtskraft des Bebauungsplanes sowie nach Genehmigung des Zuschußantrages (RE-Entwurf) erfolgen. Mit dem Baubeginn kann somit nicht vor 1989 gerechnet werden.

2. Städtebauliche Konzeption

Die geplante vierspurige Bahnhofsachse, d.h. die Bismarckallee vom Friedrichring einschließlich der Schnewlinstraße bis zur Dreisam ist das Rückgrat für die baulichen Veränderungen. Sie ist Voraussetzung für eine Umgestaltung des Vorplatzbereiches des Freiburger Hauptbahnhofes in eine qualitativ hochwertige Vorzone mit Boulevardcharakter, mit zahlreichen neuen Bäumen als Entreesituation für unsere Besucher und unsere Bürger. Sie schafft einen sicheren und ausreichenden Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer bei weitgehender Schonung des Grünraumes, auf der Ostseite der Bismarckallee. Bedingt durch Schonung dieser Grünanlage läßt sich die ursprünglich geplante durchgehende Baumreihe auf der Westseite nicht mehr realisieren. Durch Führung der gesamten vierspurigen Straße unter der alten Eisenbahnbrücke hindurch ist es möglich, vor der geplanten Kultur- und Tagungsstätte eine großzügige Freifläche mit Zugängen und Vorfahrten zu gestalten.

2.1 Westliche Straßenseite - Bundesbahngelände

An das Empfangsgebäude (im Bereich der Gepäckaufbewahrung) wird die neue Expresgutabfertigung mit darüberliegenden Betriebsräumen angefügt. Sie ist der Ersatz für die alte Expresguthalle im Bereich der Schnewlinstraße, die zum Abbruch vorgesehen ist.

Der Bahnhof selbst ist durch die Deutsche Bundesbahn im Innern umgestaltet und modernisiert worden, doch wird der Neubau eines, der Fremdenverkehrsstadt Freiburg adäquaten Empfangsgebäudes weiterhin ein Ziel der Stadt sein. Der Bereich der Bahnhofswirtschaft ist für einen Hotelneubau mit einem "Markt" vorgesehen. Zulässig ist ein bis zu elfgeschossiger Baukörper. Dieser Neubau tritt somit mit seiner Gebäudekubatur in eine Korrespondenz zu den vorhandenen, ebenfalls höhergeschossigen Bank- und Versicherungsgebäuden auf der Ostseite der Bismarckallee bzw. zu der geplanten Kultur- und Tagungsstätte zwischen Bertoldstraße und Sedanstraße. Das Bauvolumen des geplanten Hotelneubaus wird durch die Anzahl der Zimmer (ca. 150 - 300 Betten) bestimmt, die in 8 Bettengeschossen untergebracht werden sollen. Die Eingangszone ist zweigeschossig mit Rezeption und einer kommerziellen Nutzung durch Geschäfte auf 2 Ebenen. Die Parkierung erfolgt in der unmittelbar anschließenden Tiefgarage unter dem Omnibusbahnhof. Das Hotel wird neben einem ebenerdigen Zugang auch direkt eine Erschließung von der vorhandenen Bahnsteigunterführung erhalten, die für die "schnellen Bahnkunden" unter der Bismarckallee hindurch verlängert werden soll. Bei einer qualitätsvollen "Gestaltung" wird der Hotelneubau eine Aufwertung des bisher ungeordneten Bahnhofareals bedeuten. Daß auch die Westseite der Bismarckallee eines bebauten Rand erhält, ist ein städtebauliches Ziel, das auch im Bereich der Schnewlinstraße verfolgt werden muß. Südlich an den Hotelneubau schließt sich der zentrale Busbahnhof an, der nach Süden bis unter die alte Stühlinger Brücke verlängert wird. Die verkehrsgünstige Lage stellt eine direkte Verknüpfung von Bus, Bahn und Stadtbahn sicher. Unter dem zentralen Omnibusbahnhof soll eine Tiefgarage mit ca. 250 Stellplätzen gebaut werden. Diese Garage liegt günstig zur KTS, die unmittelbar auf der anderen Straßenseite geplant wird. Durch eine Verbindung beider Tiefgaragen kann eine Anfahrbarkeit sowohl aus Süden wie auch aus Norden wie auch eine gegenseitige Überlauffunktion erreicht werden. Das Bundesbahnbetriebsamtsgebäude muß abgerissen werden. Ebenfalls ist die Expressthalle auf der Westseite der Schnewlinstraße zum Abbruch vorgesehen (Ersatz nördlich des Empfangsgebäudes).

2.2 - Östliche Straßenseite

Zwischen Friedrichring und Stadtbahnbrücke (Bertoldstraße) ist die Bebauung abgeschlossen. Nur Umbauten - wie z.B. im Bereich der heute viergeschossigen Handwerkskammer - können eine Veränderung bringen. Die Flächen vor den Gebäuden zwischen Agrippina- und Allianzversicherung sind zu verbessern. Die Grünzone wird weitgehend erhalten. Zusätzliche Neubepflanzungen als Ersatz für Bäume, die der Straßenverschiebung weichen müssen, sind vorgesehen. Südlich der Stadtbahnbrücke bis zur Sedanstraße schließt der Bereich für die Kultur- und Tagungsstätte als wichtigster städtischer Baustein in diesem zu Ende gehenden Jahrhundert an. Der Architektenwettbewerb wird im November 87 entschieden und damit eine Aussage getroffen, wie das neue Gebäude den Innenstadtrand schließen wird.

An der Schnewlinstraße ist 1986 das neu erbaute Goethe-Institut bezogen worden. Der Ostrand der Schnewlinstraße kann in seiner Bauflucht eingehalten werden, nachdem die Straße auf Bundesbahngelände nach Westen verschoben wurde. Damit können die Spechtpassage und der Grünhof erhalten werden. Das südlich der Belfortstraße anschließende Gelände, das jetzt im städtischen Besitz ist, ist wegen seiner hervorragenden Lage besonders gut geeignet für kommerzielle Nutzungen, die einen repräsentativen und verkehrsgünstigen Standort suchen. Das Grundstück Ecke Fauler/Schnewlinstraße wurde zwischenzeitlich von der IHK erworben. Für den geplanten Neubau wird 1988 durch die IHK ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben.

2.3 Zusammenfassende Bewertung

Der Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße, der ab 1989 erfolgen soll, wird eine Voraussetzung für die angeführten Baumaßnahmen sein. Die Verwirklichung wird schrittweise erfolgen und damit wird der Bahnhofsbereich Teil einer Stadterneuerung sein, die nicht kurzfristig abzuschließen sein wird. Die Eintragungen in der Planzeichnung auf dem Bundesbahngelände sind nachrichtliche Festsetzungen gem. § 9 Abs. 6 BauGB. Aufgrund der kommerziellen Nutzungen im Bereich des geplanten Hotelneubaus wird dieser Bereich auf Wunsch der DB nicht als nachrichtliche Festsetzung übernommen, sondern als Sondergebiet mit der Spezifizierung "Hotel und Einzelhandelsgeschäfte" festgesetzt. Da bereits der Offenlageplan die Ausweisung "Hotel" sowie die maximale zulässige Geschößzahl 11 enthielt (als nachrichtliche Festsetzung) verändern sich nicht die Grundzüge der Planung.

3. Planungskonzeption

3.1 Planungsziele

Der jetzt vorliegende Bebauungsplan folgt denselben Planungszielen wie der bereits Ende des Jahres 1986 offengelegte Entwurf. Unverändertes Planungskonzept bleibt weiterhin

- der durchgehende, ebenerdige vierspurige Ausbau der Bismarckallee/-Schnewlinstraße zwischen Nordknoten/Friedrichstraße und der Dreisam mit Verkehrsentslastung für Eschholzstraße und Rotteckring/Werderring unter Inanspruchnahme von DB-Gelände, aber kein vierspuriger Ausbau der Stefan-Meier-Straße
- die Verlagerung der Expreßgutabfertigung von der Schnewlinstraße in den Nordhof des DB-Geländes in einen Neubau
- die Umgestaltung des gesamten Vorplatzbereiches vor dem Bahnhof in eine qualitativ hochwertige Vorzone zur Aufwertung der Entree-Situation für Besucher und Bürger unserer Stadt

- die Schaffung eines sicheren und ausreichenden Verkehrsraumes für alle Verkehrsfunktionen im Bahnhofsbereich mit besonderem Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
- die Erweiterung der Innenstadt in Richtung Hauptbahnhof durch Verbesserung der ebenerdigen Quermöglichkeiten des Rotteck- und Werder-ringes für Fußgänger und Radfahrer sowie begleitende Radwege
- Schaffung einer fußläufigen Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Wenzingerstraße durch Verlängerung der Unterführung bzw. Bau einer zusätzlichen Rampe

3.2 Notwendigkeit der Straßenumgestaltung

3.2.1 Heutige Situation

Der Bahnhofsvorplatz ist seit Jahren in einem völlig unbefriedigenden Zustand. Auf engstem Raum drängen sich eine Vielzahl von Verkehrsarten. Die starke Verkehrsbelastung der Bismarckallee mit ca. 21.000 Kfz/16 h und das Durcheinander von Bahnhofsvorfahrt, Taxen, Parkvorgängen, öffentlichem Personennahverkehr und Radfahrern führen dazu, daß die Bismarckallee einer der unfallträchtigsten Straßenzüge im Stadtgebiet ist.

Seit Jahren ist die Verwaltung bemüht, Lösungen aufzuzeigen, um zusammen mit der Deutschen Bundesbahn eine erhebliche Verbesserung im Vorplatzbereich zu erreichen.

3.2.2 Vorgesehene Planung

Die jetzt vorliegende Lösung eines niveaugleichen vierspurigen Ausbaues der Bismarckallee ermöglicht nach der bereits erfolgten Herausnahme der Straßenbahn die Neuordnung der Verkehrsflächen, welche sogar erheblich reduziert werden.

Die Planung enthält folgende Einzelheiten:

- Reduzierung des Straßenquerschnittes von heute 20 m auf 15,50 m.
- Verbreiterung des Fußgängerbereiches vor dem Empfangsgebäude auf ca. 10 m (einschl. RW).
- Anlage eines ca. 36 m breiten großzügig und qualitativ besonders gestalteten Vorplatzbereiches mit breiten Überwegen für Fußgänger vom Haupteingang des Empfangsgebäudes zur Eisenbahnstraße.
- Weitere ebenerdige Quermöglichkeiten im Bereich der Stadtbahnbrücke, am Nordknoten, an der Einmündung Wilhelmstraße/Sedanstraße und an der Einmündung Faulerstraße.
- Kreuzungsfreie Fußgängerquermöglichkeiten über die Stadtbahnbrücke und die Stühlinger Brücke sowie durch die geplante Unterführung südlich der Eisenbahnstraße.

- Beidseits der Schnewlinstraße und der Bismarckallee durchgehende Radwege.
- Anbindung der Radwege an die bestehenden Ost-West-Verbindungen über die Stühlinger Brücke, an die Lehener Unterführung und an die Mathildenstraße/Albertstraße.
- Busbuchten für die städtischen Buslinien südlich des Empfangsgebäudes mit direkter Zugänglichkeit zur Stadtbahnbrücke sowie zum zentralen Omnibusbahnhof.
- Erweiterung des zentralen Omnibusbahnhofes am heutigen Standort auf 24 Bussteige und 9 Warteplätze.
- 17 Taxistandplätze entlang der Bismarckallee mit Vorfahrt vor dem Nordeingang.
- Neupflanzung von ca. 100 Bäumen als Ersatz für die vom Ausbau betroffenen Bäume.
- Erhalt der Stühlinger Brücke als Fuß- und Radwegverbindung und Integration in den Konrad-Adenauer-Platz (Vorplatz KTS).
- Erhalt der bestehenden Baufluchten entlang der Schnewlinstraße durch Verschiebung der neuen Schnewlinstraße auf DB-Gelände.

3.3 Vorteile und Konsequenzen aus der neuen Planung

- Weitgehende Erhaltung der auf der Ostseite der Bismarckallee vorhandenen Grünanlage einschließlich des Baumbestandes.
- Der ostseitige Straßenrand verschiebt sich gegenüber dem heutigen Bestand nur um 1,0 - 1,5 m in die Grünanlage. Insgesamt müssen hier nur noch 4 Bäume dem Ausbau weichen.
- Zusätzliche Ausweisung von Stellplätzen durch Planung einer Tiefgarage unter dem ZOB. Ein weiterer Vorteil dieser Tiefgarage besteht darin, daß diese Anlage durch Schaffung einer direkten Verbindung mit der Tiefgarage unter der geplanten KTS in eine Austauschfunktion sowohl bezüglich Anfahrbarkeit wie auch Belegung treten kann.

3.4 Chancen und Möglichkeiten der Planung

Die Planung des Ausbaues der Bismarckallee/Schnewlinstraße ist mit einem Bündel von weitergehenden verkehrsplanerischen Maßnahmen zu sehen.

- 3.4.1 Reduzierung von Kraftfahrzeugverkehr durch Umsteigen auf Stadtbahn (ÖV), insbesondere nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Fehrenbachallee - Breisacher Straße - Hohenzollernstraße - Friedrich-Ebert-Platz auf eigenem Gleiskörper.

3.4.2 Ausbau Mooswaldallee

Zur Entlastung der nördlichen Innenstadt ist der Ausbau der Mooswaldallee von zwei auf vier Spuren vorgesehen.

3.4.3 Erweiterung des Innenstadtringes

Der ebenerdige vierspurige Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße als Teil eines erweiterten Innenstadtringes begünstigt die Erweiterung der Innenstadtentwicklung bis zum Hauptbahnhof.

3.4.4 Überschreitbarkeit von Rotteckring und Werderring

Die Überschreitbarkeit des Ringes soll durch mehr und verbreiterte ebenerdige Überwege für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Entlang des Ringes sind zusätzliche Radwege geplant.

3.4.5 Rückbau Eschholzstraße

Durch den vierspurigen Ausbau der Bismarckallee wird es möglich, die Eschholzstraße vom Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten und einen Rückbau auf zwei Spuren vorzunehmen. Dadurch werden ca. 400 Wohnungen spürbar vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet.

3.4.6 Anschlußstelle Stadttunnel östlich der Schnewlinbrücke

Die Ausbauüberlegungen des Straßenzuges Bismarckallee/Schnewlinstraße als Teil des erweiterten Innenstadtringes berücksichtigen die Anbindung des "Stadttunnels" für die Zukunft.

3.4.7 Weitere Maßnahmen

Der vierspurige Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße bedingt keinen Ausbau der Stefan-Meier-Straße. Am "Nordknoten" erfolgt eine Querverteilung des Verkehrs über die Friedrichstraße - Straße zur Unterführung. Entlang der Stefan-Meier-Straße werden durchgehende Radwege vorgesehen.

3.5 Zusammenfassung und Bewertung

Die vorliegende Planung zwischen Nordknoten und Dreisam enthält einen ebenerdigen Ausbau mit vier Spuren, der im Verkehrsnetz der Stadt zwingend notwendig ist; ein nur zweisepuriger Ausbau ist nicht ausreichend.

Eine optimale Gestaltung des öffentlichen Raumes zwischen Bahngelände und der östlichen Bebauung ist vorgesehen.

Der Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße ist in einem Maßnahmenbündel zu sehen:

- Ausdehnung der Innenstadt zum Hauptbahnhof mit Aufwertung der Quartiere westlich des Rotteckringes (Verkehrsberuhigung)
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Ausbau der Mooswaldallee auf 4 Spuren
- Trennwirkung von Rotteckring und Werdering wird verringert
- Rückbau Eschholzstraße

Insgesamt stellt die vorliegende Planung eines der bedeutendsten Vorhaben im Stadtgebiet dar. Mit dem Maßnahmenbündel wird die einmalige Chance eröffnet, den Gesamtverkehr neu zu ordnen und städtebaulich wünschenswerte Entwicklungen zu verstärken.

4. Kosten und Finanzierung

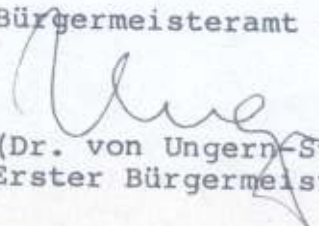
Der Gesamtaufwand der Maßnahmen beträgt rund 67 Mio. DM. Die Stadt wird die Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von Bund und Land beantragen. Nach dem heutigen Stand der Verhandlungen ist ein Anteil von DM 47,3 Mio. zuwendungsfähig nach GVFG. Dadurch ergibt sich ein GVFG-Finanzierungseigenanteil von ca. 11 Mio. DM für die Stadt Freiburg. Für die weiteren Maßnahmen mit Kosten von ca. 20 Mio. DM laufen derzeit mit dem Land Verhandlungen. Ziel ist die Aufnahme in ein Stadterneuerungsprogramm und die Förderung durch Bund und Land im Rahmen eines förmlichen Sanierungsverfahrens. Die vorbereitenden Gespräche sind mit dem Land geführt worden. Die Finanzierung war auch Gegenstand der Forderungen der Stadt bei dem Besuch des Landeskabinetts am 01.06.1987 in Freiburg.

Für die Gesamtmaßnahme muß mit einer Bauzeit von ca. 7 Jahren gerechnet werden, so daß aus dem Gesamtaufwand von 67 Mio. DM jährlich im Durchschnitt Mittel in Höhe von ca. 10 Mio. DM (Bruttorechnung) bereitgestellt werden müssen. Davon sollen ca. 6,8 Mio. DM als Teil der jährlichen Ausschöpfung der GVFG-Quote für die Stadt Freiburg mit einem Eigenanteil von ca. 1,6 Mio. DM bereitgestellt werden. Für die übrigen Maßnahmen sind die Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg abzuwarten. Die Stadt muß zumindest mit einem Drittelanteil rechnen, so daß für die Finanzierung der restlichen ca. 3,2 Mio. DM jährlich von der Stadt ca. 1 Mio. DM zusätzlich bereitgestellt werden müssen.



Freiburg i. Br., 13.10.87

Bürgermeisteramt - Dez. IV -


(Dr. von Ungern-Störnberg)
Erster Bürgermeister

Ergänzung der Begründung vom 13.10.1987

Der am 8. Juni 1988 in Kraft getretene Bebauungsplan "Bismarckallee / Schnewlinstraße (Plan-Nr. 1-13) wurde im vereinfachten Änderungsverfahren gemäß § 13 Baugesetzbuch in folgenden Punkten geringfügig geändert werden.

1. Verschiebung der östlichen Tiefgaragenausfahrt nach Norden

Die ursprünglich aus der KTS-Garagenplanung entstandene Lage der Ausfahrt in Richtung Norden - symmetrisch zur Einfahrt von Süden - am neuen Widerlager der Stühlinger Brücke hätte zu sehr umwegigen und aufwendigen unterirdischen Verbindungsbauwerken unter- und beidseits der neuen Bismarckallee geführt.

Deshalb verblieb letztlich nur eine Verlegung der Ausfahrt an den südlichen Rand der Grünanlage fast auf die Höhe der gegenüber auf der Westseite der Bismarckallee gelegenen Einfahrtsrampe von Norden, was eine erheblich überschaubarere und weniger aufwendige unterirdische Verkehrsführung zur Folge hat.

Außerdem hat die beabsichtigte Verlegung der Tiefgaragenzufahrt den Vorteil, daß die fußläufige oberirdische Verbindung von der Bismarckallee zum Zentralen Omnibusbahnhof flüssiger gestaltet werden kann.

Diese Verlegung der Tiefgaragenausfahrt erfordert das Umsetzen von zwei Bäumen sowie Wurzelschutzmaßnahmen für die angrenzenden Bäume.

Dieser Maßnahme wurde sowohl vom Naturschutzbeauftragten der Stadt Freiburg wie auch vom Umweltschutzamt zugestimmt.


2. Zu- bzw. Abgang zur Unterführung aus der Eisenbahnstraße zum Hauptbahnhof

Bei der konkreten Planung dieser Unterführung hat es sich gezeigt, daß drei angrenzende Roteichen in relativ schlechtem Zustand sind. Daher lag es nahe, den funktionalen (zusätzlicher Einbau eines Aufzuges für Behinderte und ältere Menschen) und gestalterischen Aspekten beim Neubau der Unterführung Vorrang einzuräumen. Als Ersatz für die wegfallenden drei Roteichen wird eine Neupflanzung vorgenommen.

Der Naturschutzbeauftragte wie auch das Umweltschutzamt haben dieser Lösung zugestimmt.



Freiburg i. Br., den 15. JUNI 1990


(Dr. von Ungern-Sternberg)
Erster Bürgermeister

- Bürgermeisteramt -