DIETENBACH

Städtebaulicher Rahmenplan | Erläuterungsbericht

Anlage 2 zur Drucksache G-20/094



Dietenbach
SOZIAL · ÖKOLOGISCH · LEBENSWERT

Auftraggeberin

Dietenbach
SOZIAL · ÖKOLOGISCH · LEBENSWERT

Stadt Freiburg im Breisgau

Dezernat V
Projektgruppe Dietenbach
Fehrenbachallee 12 Gebäude A
79106 Freiburg

pg-dietenbach@stadt.freiburg.de
Telefon 0761 201-4091

Ansprechpersonen:
Prof. Dr. Rüdiger Engel
Dipl.-Ing. Ingo Breuker

in Zusammenarbeit mit:

Stadtplanungsamt,
Garten und Tiefbauamt,
Umweltschutzamt
und weiteren
städtischen Ämtern und Dienststellen

Bild- und Kartenmaterial:
Quellen siehe Abbildungsverzeichnis

November 2020

K9 Architekten GmbH
Borgards Lösch Piribauer
BDA DWB
Am Karlsplatz 1
79098 Freiburg

Mitarbeit:
Dipl.-Ing. Till Krüger, Arq. Isaac Castro Navarrete
Immanuel Zeh, Carmen Huber

Latz + Partner
LandschaftsArchitektur Stadtplanung
BDLA, ByAK, OAI, DWB
Ampertshausen 6
85402 Kranzberg

Mitarbeit:
Dipl.-Ing. Dörte Dannemann, M.A. Franziska Cußmann
M.A. Sophie Klein, M.Sc. Johanna Jöcker

StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
64285 Darmstadt

Mitarbeit:
Dipl.-Ing. Gisela Stete, M.Sc. Mario Zech

1. Einleitung 8

2. Grundlagen 9

2.1. PLANUNGSANLASS UND ZIELE 9

2.2. DER PLANUNGSPROZESS 10

2.2.1. Wettbewerbsverfahren 10

2.2.2. Arbeitsprozess vom Siegerentwurf zum Rahmenplan 14

2.2.3. Beteiligung der Öffentlichkeit 14

2.3. DAS BAUGEBIET DIETENBACH 17

2.3.1. Stadträumliche Lage und Abgrenzung 17

2.3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen 21

2.3.3. Äußere Verkehrserschließung 26

2.4. INFRASTRUKTUR IM NEUEN STADTTEIL 28

3. Rahmenplan 34

3.1. STÄDTEBAU 34

3.1.1. Gesamtplan 34

3.1.2. Stadtteilquartiere 38

3.1.3. Stadtteilmitte 42

3.1.4. Straßen- und Platzräume 46

3.1.5. Nutzungen 51

3.1.6. Bauhöhen 54

3.1.7. Verteilung Wohnformen und Gebäudetypologien 56

3.2. FREIRAUM 58

3.2.1. Leitidee des Freiraumkonzepts 58

3.2.2. Öffentliche Grünräume 58

3.2.3. Baumkonzept 74

3.2.4. Spiel- und Sporträume 80

3.2.5. Übersicht über Platzflächen 82

3.2.6. Höhenplanung 84

3.3. MOBILITÄT UND VERKEHR 86

3.3.1. Leitidee des Mobilitätskonzepts 86

3.3.2. Netze und Hierarchien 87

3.3.3. Struktur und Organisation der Parkierung 96

3.3.4. Multimodalität 100

3.3.5. Mobilitätsmanagement 102

3.4. KENNWERTE UND BERECHNUNGEN 104

4. Vertiefungsbereiche 108

4.1. EINGÄNGE UND RANDBEREICHE 108
- 4.1.1. Quartierseingang Nord mit Endhaltestelle Stadtbahn und Straße Zum Tiergehege 108
- 4.1.2. Übergang zum Rieselfeld mit Stadtbahnhaltestelle am Schulcampus 110
- 4.1.3. Eingang und Anschluss Besançonallee 112
- 4.1.4. Übergang B 31 Fahrradbrücke 114
- 4.1.5. Randbereiche 118

4.2. STRASSENRÄUME 120

4.3. ZENTRUM 127
- 4.3.1. Innere Erschließung Zentrum 127
- 4.3.2. Nutzungen 130
- 4.3.3. Freiraumgestaltung Marktplatz 132
- 4.3.4. Kolonnaden 134
- 4.3.5. Baublock Mitte 136

4.4. QUARTIERSPLATZ (1. BAUABSCHNITT) 140
- 4.4.1. Gestaltung Quartiersplatz 140
- 4.4.2. Solitäre KiTa 144

4.5. TYPISCHER BAUBLOCK (IM 1. BAUABSCHNITT) 144
- 4.5.1. Leitidee 144
- 4.5.2. Gebäudetypologien/ -struktur 145
- 4.5.3. Prinzip und Organisation 148
- 4.5.4. Freiraum 148
- 4.5.5. Fahrradparken 152
- 4.5.6. Feuerwehrrettung 154
- 4.5.7. Unterflurmüllentsorgung 154

4.6. SONDERFORMEN 156
- 4.6.1. Quartiersgaragen 156
- 4.6.2. Hochgarage Mundenhof 158
- 4.6.3. Urban Factories 160
- 4.6.4. Wohnheime 162
- 4.6.5. Schul- und Sportcampus 164

5. Fachplanungen im Kontext des Rahmenplans 166

5.1. VER- UND ENTSORGUNG 166

5.1.1. Koordinierter Leitungsplan 166

5.1.2. Entwässerung 167

5.1.3. Sonstige Ver- und Entsorgungsmedien 169

5.2. BELANGE DES UMWELTSCHUTZES 170

5.2.1. Bodenschutzgebot 170

5.2.2. Arten-, Biotop- und Habitatschutz und naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 171

5.2.3. Lärmschutz 174

5.2.4. Klimaschutz und Klimaanpassung 176

5.3. INKLUSION 183

6. Umsetzung 184

6.1. ZUSAMMENSPIEL ZWISCHEN RAHMENPLAN UND ANDEREN UMSETZUNGSINSTRUMENTEN ZUR ENTWICKLUNGSMASSNAHME 184

6.2. INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG DER RAHMENPLANUNG 186

6.2.1. Bebauungsplan und Ortsbausatzung 186

6.2.2. Wettbewerbe und Beteiligung 188

6.2.3. Gestaltungsleitfaden 189

6.2.4. Betreiberkonzept Quartiersgaragen 189

6.2.5. Verkehrsmanagement 190

6.2.6. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme - Abwendungsvereinbarung 190

6.2.7. Vermarktung 191

6.3. BAUABSCHNITTE 192

7. Ausblick: Die Kreislaufstadt von morgen 196

8. Exkurs: Leitideen des städtebaulichen Entwurfs 200

9. Abbildungsverzeichnis 208

1. Einleitung

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Dietenbach gehört zu den größten Vorhaben der jüngeren Stadtgeschichte. Über 15.000 Menschen sollen hier künftig ein neues Zuhause finden.

Mit dem vorliegenden Rahmenplan werden die Grundzüge der Planung für den neuen Stadtteil näher beschrieben. Das Konzept ermöglicht ein flächensparendes Miteinander von Wohnen, Nahversorgung, Arbeiten, Sport, Freizeit, Bildung und Kultur sowie eine gute soziale Durchmischung in allen Bauabschnitten. Das Grundkonzept beinhaltet eine Stadt der kurzen Wege, mit attraktiver Anbindung an das Stadtbahnnetz und vielfältig nutzbaren Freiflächen im Quartier. Die Menschen sind innerhalb des neuen Stadtteils bevorzugt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs.

Der städtebauliche Rahmenplan ist eine sonstige städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und stellt damit eine wichtige Grundlage für die Bauleitplanung, ferner aber auch für Objekt- und Fachplanungen sowie das Vermarktungskonzept dar.

Bei städtebaulichen Projekten der Größe Dietenbachs ist angesichts der langen Aufsiedlungszeit von rd. 20 Jahren von sich ändernden Randbedingungen und Bedarfen auszugehen. Im Sinne einer lernfähigen Planung soll sich der Rahmenplan hieran anpassen können. Insbesondere durch die Aufteilung in mehrere Bauabschnitte und damit mehrere Bebauungspläne besteht ausreichend Gestaltungsspielraum.

Das Büro „K9 Architekten“ zeichnet sich für die Bearbeitung der städtebaulichen Leistungen verantwortlich, das Büro „Latz + Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung Architektur“ für die freiräumlichen Leistungen und „Stete-Planung“ für die verkehrlichen Themen. Die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgte in kontinuierlichen Austausch mit der Stadtverwaltung.

Der Bericht erläutert die im Maßstab 1:1.000 gezeichneten Strukturen des Rahmenplans und die vertiefenden Detailpläne (Maßstabsebene 1:500 bis 1:200). Er bereitet die Erkenntnisse aus einer Vielzahl an Workshops, Öffentlichkeitsbeteiligung und Fachgutachten redaktionell auf. Dabei werden in Kapitel 2 zunächst die räumlichen, technischen und rechtlichen Randbedingungen dargestellt. Die entwurfsleitenden Strukturen des Gesamtplans sind in Kapitel 3 erläutert; eine Vertiefung in Form von „Lupen“ zu Einzelbereichen wie z.B. Straßenräumen, einem typischen Baublock oder dem Zentrum erfolgt in Kapitel 4. Kapitel 5 gibt einen Überblick über Fachthemen, die in der Abwägung einzubeziehen und in die Bearbeitung der Rahmenplanung iterativ eingeflossen sind. Der Erläuterungsbericht schließt ab möglichen Instrumenten zur Umsetzung inhaltlicher Ziele (Kapitel 6) und einer Zusammenfassung der verschiedenen Bausteine für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung Dietenbach (Kap. 7).

2. Grundlagen

2.1. PLANUNGSANLASS UND ZIELE

PLANUNGSANLASS
Freiburg gehört zu den am stärksten wachsenden Städten in Deutschland. Neben einem Geburtenüberschuss hat Freiburg in den letzten Jahren zumeist auch einen positiv wachsenden Wanderungssaldo aufgewiesen. Für Freiburg wird nach der mittleren Variante der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030 ein Bevölkerungsstand mit 245.000 Einwohner_innen prognostiziert (amtliche Bevölkerungszahl zum 31.12.2019: 231.195).

Der wachsenden Nachfrage steht ein knappes Baulandangebot gegenüber. Allein bis 2030 fehlen fast 15.000 Wohnungen. Freiburg gehört bei Mieten und Eigentumswohnungen inzwischen zu den teuersten Städten Deutschlands. Immer mehr Menschen steht kein bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung. Um gegenzusteuern ist mehr Wohnungsbau nötig, sonst kann es zu einem Verdrängungswettbewerb über den Preis kommen, der Familien, aber auch die für eine Dienstleistungsstadt wie Freiburg dringend benötigten Fachkräfte mit niedrigem und mittlerem Einkommen betrifft. Der neue Stadtteil Dietenbach ist zentraler Schlüssel zur Entspannung des Wohnungsmarkts und zur Bekämpfung der bestehenden Wohnungsnot. In dem neuen Stadtteil im Westen der Kernstadt sollen rd. 6.900 Wohnungen für über 15.000 Menschen entstehen. Die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum ist wichtigstes Ziel.

Am 04.07.2017 hat der Gemeinderat den Auslobungstext für den städtebaulichen Wettbewerb Dietenbach (Drucksache G-17/022) und am 24.07.2018 eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme beschlossen sowie die Bauleitplanverfahren eingeleitet (s. Drucksachen G-18/120 sowie weiterführend G-18/114 und G-18/116).

ZIELE DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME
Mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme hat der Gemeinderat bereits verschiedene Ziele für den neuen Stadtteil Dietenbach beschlossen (Anl. 4 zur Drucksache G-18/114): Hiernach soll ein gemischtes, inklusives Wohnquartier für weite Kreise der Bevölkerung mit dem Schwerpunkt auf bezahlbarem Wohnraum mit ausreichenden Angeboten für den geförderten Wohnraum sowie preisgünstigem Wohnraum für die so genannte Mittelschicht und Schwellenhaushalte entstehen. Wohnbaupolitisches Ziel ist es, 50 % öffentlich geförderte Mietwohnungen mit langfristiger Bindung zu errichten (Beschluss vom 27.11.2018). Der neue Stadtteil soll klimaneutral realisiert werden. Dieses bedingt, dass die Gebäude grundsätzlich an eine Nahwärmeversorgung anzuschließen und nach bestimmten Bau- und Wärmedämmstandards mit Solarenergieanlagen auf dem Dach zu bauen sind. Ein hoher ökologischer Standard soll über konzeptionelle Grundstücksvergaben erreicht, ökologisch wertvolle Biotope und Strukturen im Gebiet so weit wie möglich erhalten und Adaptionsmaßnahmen für den Klimawandel umgesetzt werden.

Dietenbach soll urban geprägt sein mit einer Geschossflächenzahl von deutlich über 1,2 und entsprechender Nutzungsmischung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur, Bildung und Erholung). Der neue Stadtteil erhält alle relevanten Angebote der Grundversorgung (u.a. Grundschule, Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe, KiTas, Gesundheitszentrum mit Beratungsstellen, Sportangebote, Jugendtreff, Einzelhandel und einzelhandelsnahe Dienstleistungen) und darüber hinaus Gewerbe in stadtteilbezogener Größe.

Die Anbindung an das Stadtbahnnetz, ein hochwertiges Fuß- und Radwegenetz, ein hierarchisiertes Straßensystem sowie vielfältig nutzbare Freiflächen sind Bausteine für die Konzeption eines autoreduzierten Stadtteils der kurzen Wege mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Die Berücksichtigung vielfältiger Wohnformen und Bewohnerstrukturen ist neben der Funktionsmischung, einer integrierten Verkehrsplanung oder gut erreichbaren Freiräumen wichtig, um Dietenbach als inklusiven Modellstadtteil der sozialen Teilhabe zu entwickeln.

2.2. DER PLANUNGSPROZESS

2.2.1. Wettbewerbsverfahren

Im Sommer 2017 hat die Stadt Freiburg einen städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb europaweit ausgelobt. In die Auslobung sind die Erkenntnisse einer 2016 abgeschlossenen Testplanung und städtebaulichen und verkehrlichen Vertiefung eingeflossen.[1] Der Wettbewerb war mehrstufig aufgebaut. Nach einem Teilnahmewettbewerb wurden 30 Teams ausgewählt und zur Teilnahme an einem einphasigen nicht-offenen, anonymen Wettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe 2013 (RPW 2013) aufgefordert. Insgesamt 28 Bürogemeinschaften aus dem In- und Ausland – bestehend aus Büros der Fachrichtungen Stadt-, Verkehrs-, Freiraum- und Energieplanung – haben Wettbewerbsarbeiten eingereicht. Im anschließenden VgV-Verhandlungsverfahren sind die vier besten Entwürfe überarbeitet worden. Die Büros K9 Architekten, Latz + Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung Architektur Partnerschaft, StetePlanung, Büro für Stadt und Verkehrsplanung, endura kommunal mit Stahl + Weiß haben im Wettbewerb erfolgreich zusammengearbeitet und im Oktober 2018 den 1. Platz belegt.



Abb. 01. Rahmenplan | Stand Bürgerentscheid 2019

1 BS+ städtebau und architektur gbr/Fichtner Water & Transportation GmbH: Neuer Stadtteil Dietenbach, städtebauliche Testplanung, Vertiefungsstudie 2016

Teilnahmewettbewerb	**EU-weite Bekanntmachung** des Verfahrens
	Bewerbungsphase: Teams aus Architekten/Stadtplanern mit Landschafts-architekten und Verkehrsplanern bewerben sich, 6 Büros werden eingeladen
	Auswahl: 30 Teilnehmende werden anhand ihrer Referenzen ausgewählt
Nicht offener anonymer 1-phasiger **städtebaulicher Wettbewerb**	**Bearbeitung** der Wettbewerbsaufgabe durch die Teams, Rückfragenkolloquium
	Vorprüfung der eingereichten Arbeiten auf Einhaltung der Entwurfsaufgabe
	Jurysitzung: Ca. fünf Planungsteams werden Preise zuerkannt **dann**: Aufhebung der Anonymität
Bürgerdialog	**Information und Diskussion** über die Wettbewerbsarbeiten (Bürgerforum)
Verhandlungsverfahren mit Überarbeitung	**Überarbeitung** der Wettbewerbsaufgabe durch die ca. fünf ausgewählten Planungsteams
	Vorprüfung der überarbeiteten Entwürfe
	Jurysitzung: Die Jury ermittelt eine Rangfolge der überarbeiteten Entwürfe.
	Verhandlungen mit den Preisträgern, mit dem Ziel der Auftragsvergabe
	ZIEL: **Vergabe** des Auftrags an einen der Preisträger

Abb. 02. Schaubild | Wettbewerbsverfahren



Abb. 03. Preisgerichtssitzung

Ein Bürgerbegehren stellte die am 24.07.2018 beschlossene städtebauliche Entwicklungsmaßnahme anschließend in Frage. Der **Bürgerentscheid** vom 24.02.2019 ergab eine klare Zustimmung von mehr als 60,3 % für den Bau des neuen Stadtteils. Anschließend wurden die Siegerbüros beauftragt, einen **Rahmenplan** zu entwerfen. Dieser stellt u.a. Grundlage für die Bauleitplanung (Flächennutzungsplanänderung und mehrere Bebauungspläne), die weiteren Objekt- und Fachplanungen (z.B. Erschließung), Ausschreibungen (z.B. Wettbewerbe) und das Vermarktungskonzept dar. Die Weiterentwicklung verschiedener Varianten eines klimaneutralen Energiekonzepts erfolgt nach europaweiter Ausschreibung seit Februar 2020 durch die Firma EGS-plan (Stuttgart).

Der Rahmenplan schreibt die Grundzüge des Siegerentwurfs vor, passt ihn in vielen Details **an und konkretisiert** ihn weiter. Beispielhaft und nicht abschließend zu nennen sind:

- Erhalt eines 2 Hektar großen ökologisch besonders hochwertigen Bereichs des Langmattenwäldchens,
- Erweiterung des Plangebiets um die Sportanlage Untere Hirschmatten und benachbarte Waldflächen, das Gelände des Brieftaubenzuchtvereins (für die Freiraumqualifizierung) und den Parkplatz Mundenhof (zum Bau einer Hochgarage),
- Arrondierung der Wohnbauflächen, u.a. durch Verschwenken der Straße Zum Tiergehege in Richtung Mundenhof/ Frohnholz,
- Stumpfwendeanlage anstelle einer Wendeschleife an der Endhaltestelle der Stadtbahn, Berücksichtigung einer Freihaltetrasse für eine perspektivische Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Paduaallee,
- Anpassung verschiedener Planungsparameter (Absenkung Stellplatzschlüssel; Bündelung aller Wohn-Stellplätze in einer erhöhten Anzahl von Quartiersgaragen, Erhöhung Gewerbeflächenanteil, Reduzierung Nettowohngrößen etc.),
- Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, Verzicht auf ebenerdige Parkplatznutzungen,
- Ergänzung und Neuorganisation des Sport- und Freizeitbands,
- Veränderte Verortung sozialer Infrastrukturangebote wie solitäre KiTas, Jugendtreff, Haus der Kirche, Stadtteiltreff oder der großflächigen Einzelhandelsbetriebe,
- Integration von Wohnheimen des Universitätsklinikums und des Studierendenwerks
- Anpassung des Bauhöhenkonzeptes (u.a. Verzicht auf 20-geschossiges Hochhaus) und der Abstandsflächen
- Veränderte Organisation aller Baublöcke (Parzellierung, Ecksituation, Aufteilung Townhouses zu Geschosswohnungsbau etc.).
- Daneben erfolgte eine Vertiefung verschiedener Situationen in sog. „Lupen“ unter verkehrlichen, städtebaulichen und freiräumlichen Aspekten, u.a.:
- Entwicklung von Gebäudetypologien, Parzellierung der Grundstücke, Verteilung von öffentlich geförderten Mietwohnungen,
- Struktur der Baublöcke unter Berücksichtigung von Unterflur-Abfallanlagen, Fahrrad-Tiefgaragen, gemeinschaftlichen Innenhöfen, solarer Energiegewinnung, Baumpflanzungen und Rettungswegen der Feuerwehr,
- Vertiefung der baulichen Fassung und Gestaltung der Plätze (u.a. Quartiersplätze, Marktplatz), Stadtteileingänge, Randbereiche usw.,
- Plausibilitätskontrolle der Freiraumentwicklung, Vertiefung der Gestaltung und Struktur der Stadtteilparks,
- Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes, Konkretisierung des Parkierungskonzepts,
- Ausdifferenzierung der Erschließungshierarchien, Querschnitte und Geometrien.

Amt	Abstimmung u.a. über…
Amt f. Brand- und Katastrophenschutz	herzustellende Rettungswege, Infrastruktur, Aufstellflächen
Amt f. Kinder, Jugend und Familie und Amt f. städtische Kindertageseinrichtungen	Bedarfe für Kinder im U3 und Ü3-Bereich, Lagen und Integration der KiTas und des Jugendtreffs
Amt f. Liegenschaften und Wohnungswesen	Vermarktungsaspekte
Amt f. Projektentwicklung und Stadterneuerung	Dialogkonzept
Amt f. Schule und Bildung	Bedarfe für Schüler_innen und der Lagen und Kubaturen der Schulen
Amt f. Soziales und Senioren, Seniorenbüro und Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung	Bedarfe und Standorte eines Pflegeheims, Belange von Menschen mit Behinderung und den Voraussetzungen für eine inklusive Quartiersgestaltung
Baurechtsamt	Abstandsflächen der Gebäude, Anwendung der VwV Stellplätze
Eigenbetrieb Abfallwirtschaft	Anforderungen an Unterflurmüllsysteme
Eigenbetrieb Stadtentwässerung	entwässerungstechnische Fragestellungen und Höhenplanung
Forstamt	Verlauf der Waldkante, den Bereichen für eine Waldumwandlung und den Belangen des Mundenhofs
Garten- u. Tiefbauamt	Erschließung, freiräumliche und verkehrliche Belange
Gebäudemanagement	Kubatur und Lagen der öffentlichen Gebäude und der Wettbewerbe
PG Dietenbach	Gesamtsteuerung
Rechtsamt	Rechtliche Aspekte
Referat für bezahlbares Wohnen	Schaffung bezahlbaren Wohnraums
Sportreferat	Bedarfe an Sportangeboten und Lage und Maße der Anlagen
Stadtplanungsamt	Bauleitplanung, städtebauliche Belange
Umweltschutzamt	umweltrelevante und insbes. energiekonzeptionelle Aspekte

Weitere Akteure	Abstimmung u.a. über…
Architektenkammer	Entwurfsrelevante Aspekte aus den Bereichen Städtebau, Architektur, Verkehr, Freiraum und Energie
BadenovaWärmePlus	energiekonzeptionelle Aspekte, insbes. hinsichtlich der Wärmeversorgung
Behindertenbeirat	Belange der Menschen mit Behinderung
Bürger_innenverein Rieselfeld	Belange des Nachbarstadtteils (u.a. Sport, Stadtbahn, Langmattenwäldchen)
Einzelhandelsbetriebe	Größe, Lage und Andienung des Vollsortimenters, Discounters, Drogeriemarkt und Biomarkts
evangelische u. katholische Kirche	Haus der Kirche (Lage, Größe, Aufteilung)
FSB u. Vertreter d. Freiburger Wohnungswirtschaft	Wohnungsgrößen, Bautypologien, Blockparzellierungen, Vermarktungsaspekte
Jugendbüro	Bedarfe der Jugendlichen
Sport vor Ort e.V.	Bedarfe und Lage der Sportangebote
Studierendenwerk, Uni-Klinikum	Größe und Standorte der Wohnheime und Wohnungsmix
VAG	Stadtbahntrassierung und Lage und Geometrien der Haltestellen

Abb. 04. Beteiligte Ämter und Akteure

2.2.2. Arbeitsprozess vom Siegerentwurf zum Rahmenplan

Die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgte 2019/20 in kleineren Arbeitskreisen wie auch in großen monatlichen Arbeitstreffen, die pandemiebedingt zuletzt in Videokonferenzen abgehalten wurden. Aufgrund des interdisziplinären Charakters der Rahmenplanung war eine Vielzahl an **Ämtern und Akteuren** an der Erstellung der Rahmenplanung beteiligt. Planungsstände zum Rahmenplan wurden den Fraktionen und der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Dietenbach in regelmäßigen Abständen vorgestellt.

Die Rahmenplanung ist zudem mit dem Ortschaftsrat Lehen und den Gemeinderäten der Nachbargemeinden Gottenheim und Umkirch erörtert worden. Zudem wurde die Entwicklungsmaßnahme Dietenbach GmbH & Co. KG als potenziell größte Grundstückseigentümerin laufend beteiligt. In einem iterativen Prozess wurden schließlich verschiedene **Fachgutachten** eingearbeitet:

- BIT Ingenieure AG: Erstellung eines Koordinierten Leitungsplans unter Berücksichtigung des Energiekonzepts und Rückkopplung mit der Erschließungsplanung
- Dr. Donato Acocella - Stadt- und Regionalentwicklung: Abstimmung über die Größe und Lage des Einzelhandels
- Eigenbetrieb Stadtentwässerung: Entwässerungskonzept für Dietenbach
- INKEK GmbH: Umweltmeteorologische Simulation des Entwurfs und Empfehlungen zur Klimaadaption
- LärmKontor GmbH: Schalltechnische Untersuchung und Empfehlungen für einen lärmangepassten Städtebau
- MUST Städtebau GmbH: Bauhöhenentwicklung in Freiburg im Breisgau: Rückkopplung gesamtstädtischer Ergebnisse mit dem Bauhöhenkonzept für Dietenbach
- Wald+Corbe Consulting GmbH: Genehmigungsplanung zum Gewässerausbau Dietenbach und Rückkopplung mit der Freiraumplanung.

2.2.3. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Freiburger_innen waren frühzeitig und in verschiedenen Bearbeitungsphasen in die Planung des neuen Stadtteils eingebunden. Viele Anregungen sind in die Rahmenplanung eingeflossen. Besonders häufig genannt wurden dabei u.a. die Schaffung von Strukturen zur Umsetzung der 50%-Quote geförderten Mietwohnungsbaus, der Teilerhalt des Langmattenwäldchens und die Berücksichtigung einer Vorhaltetrasse für eine mögliche Stadtbahnverlängerung in Richtung Paduaallee.



Abb. 05. Bürgerentscheid



Abb. 06. Bürgerentscheid



Abb. 07. Bürgerentscheid

BETEILIGUNGSHASE 1 – VORBEREITUNG DER AUSLOBUNG DES WETTBEWERBS
Zwischen 2015 und 2016 wurden u.a. ein runder Tisch mit verschiedenen Vertretungen der Freiburger Stadtgesellschaft installiert, drei Bürgerforen und Werkstätten durchgeführt und zwei Veranstaltungen für Jugendliche begleitet, um die Grundlagen und Zielvorstellungen für den Wettbewerb gemeinsam mit der Bürgerschaft zu entwickeln.

BETEILIGUNGSHASE 2 – WETTBEWERB
Bereits während des städtebaulichen Wettbewerbs wurden die Ergebnisse der vier Teams der Preisgruppe am 01.03.2018 in einem Bürgerforum ausgestellt und mit rd. 300 Teilnehmer_innen und den Büros diskutiert. Die Hinweise und Anregungen standen den Büros für die Überarbeitungsphase im Rahmen des VgV-Verhandlungsverfahrens zur Verfügung.

BETEILIGUNGSPHASE 3 – BÜRGERENTSCHEID
Im Vorfeld des Bürgerentscheids am 24.02.2019 hat die Stadtverwaltung um Zustimmung zum neuen Stadtteil Dietenbach geworben. In vielen Informationsveranstaltungen mit jeweils mehreren hundert Besucher_innen wurde die Planung anhand des Siegerentwurfs vorgestellt und erörtert. Im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung am 29.01.2019 der Architektenkammer, des Architekturforums und des BDA wurde der Entwurf mit 200 Architekten und Architektinnen aus der Region diskutiert; die an Themeninseln gesammelten Anregungen sind ebenfalls in die Weiterbearbeitung eingeflossen.

BETEILIGUNGSHASE 4 - RAHMENPLAN
Am 11.11.2019 hat die Stadtverwaltung über den aktuellen Projektstand an verschiedenen Themeninseln im Rahmen einer Einwohnerversammlung rd. 300 Freiburger_innen informiert. Hierbei gab es die Gelegenheit, im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung u.a. Anregungen zur Bauleitplanung und zur Entwurfsoptimierung vorzutragen. Mit der Architektenkammer wurde am 30.01.2020 eine zweite Veranstaltung für die Fachöffentlichkeit durchgeführt und städtebauliche, freiraumplanerische, verkehrliche Themen im Dialog an Themenständen weiter vertieft.



Abb. 08. Beteiligung



Abb. 09. Einwohnerversammlung

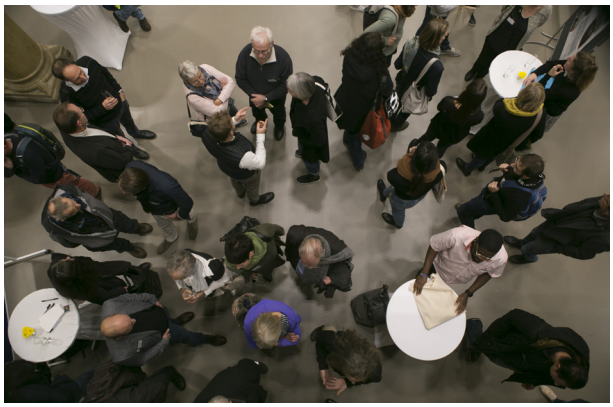


Abb. 10. Einwohnerversammlung



Abb. 11. Beteiligung

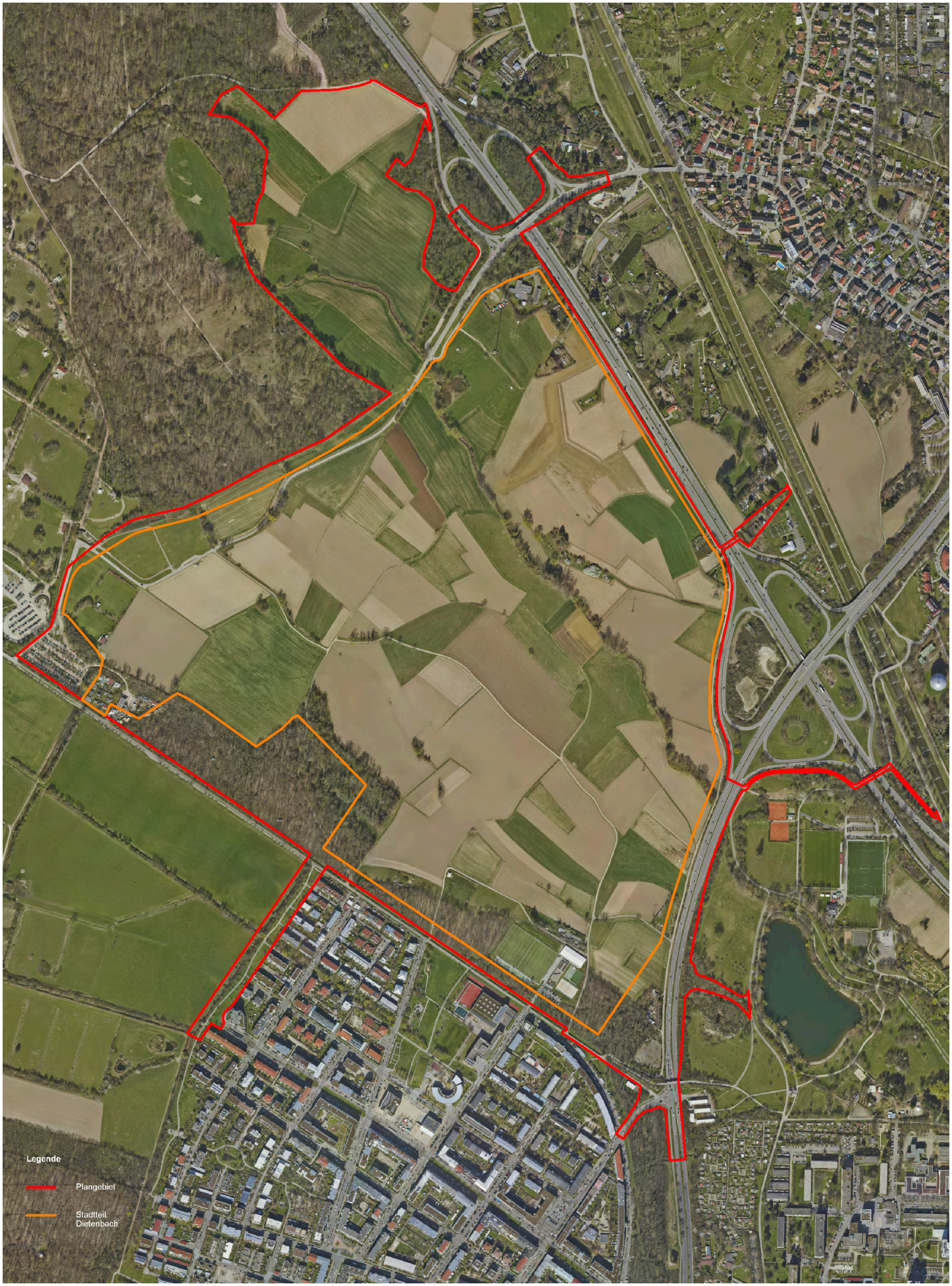


Abb. 12. Luftbild Plangebiet | 1:10.000

2.3. DAS BAUGEBIET DIETENBACH

2.3.1. Stadträumliche Lage und Abgrenzung

Der neue Stadtteil Dietenbach befindet sich etwa vier Kilometer westlich der Innenstadt

im Umfeld der Stadtteile Rieselfeld (im Süden), Weingarten (im Osten) und Lehen (im Norden). Das Gebiet ist insgesamt rd. 152 ha groß, wobei der eigentliche Stadtteil rd. 107 ha umfasst. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erstreckt sich bislang auf 130,1 ha.

Im **Nordosten** wird das Baugebiet durch die vierspurige Bundesstraße 31a begrenzt, die als überregional bedeutsame Verkehrsachse von der Autobahn 5 in Richtung Innenstadt und den Schwarzwald führt. Nördlich der B31a schließt sich das Dreisamtal als übergeordnete, lineare Freiraumachse an.

Im **Südosten** des Untersuchungsgebietes verläuft die Besançonallee als Teil der sogen. Westrandstraße von St. Georgen nach Gundelfingen. Östlich der Besançonallee grenzt der etwa 45 ha große Dietenbachpark mit dem Dietenbachsee an. Diese Grünfläche weist ein breites Nutzungsspektrum mit diversen Sportflächen und -anlagen, Gartenanlagen und Spielplätzen auf. Sie übernimmt insbesondere für den in den 1960er Jahren geplanten und nach damaligen Leitbildern gebauten Stadtteil Weingarten (ca. 11.100 Einwohner_innen) die Funktion eines Stadtteilparks.

Südlich benachbart liegt der seit Mitte der 1990er Jahre gebaute Stadtteil Rieselfeld mit seinen knapp 10.000 Einwohner_innen, der mit einer kleinteiligen, kompakten Bebauungsstruktur entlang der Rieselfeldallee als zentraler Erschließungsachse entwickelt wurde. Er zeichnet sich durch Blockrandbebauungen mit bis zu fünf Geschossen, gemeinschaftliche, grüne Blockinnenbereiche sowie eine relativ kleinteilige Parzellierung aus. Dies und die stark gemischte Bewohnerstruktur machen das Rieselfeld zu einem lebendigen und attraktiven Freiburger Stadtteil und zu einem Vorbild für Dietenbach. Das Stadtteilzentrum des Rieselfelds wird durch eine Reihe von öffentlichen Einrichtungen und Nahversorgungsangeboten geprägt und öffnet sich über den Stadtteilpark nach Norden zum Baugebiet Dietenbach. Mit dem Bollerstaudenweg und der Carl-von-Ossietzky-Straße sind zwei wichtige Achsen vorhanden, die durch eine Fortführung Richtung Norden Dietenbachs Zentrum funktional und verkehrlich mit dem Stadtteil Rieselfeld verknüpfen. Die Übergangszone an der Mundenhofer Straße wird durch Freizeit- und Erholungsnutzungen geprägt. Die Sportanlage im Gewann Untere Hirschmatten weist neben einem Großspielfeld weitere kleinere Sportflächen sowie ein Funktionsgebäude auf. Die Sport- und Freizeitflächen sind Bestandteil des räumlichen Geltungsbereiches des 6. Teilbebauungsplans Östliches Rieselfeld. Die Sportflächen dieses Bebauungsplans sind teilweise noch nicht hergestellt und sollen nunmehr zusammen mit den Sportflächen des neuen Stadtteils Dietenbach entwickelt werden.

Nördlich der Mundenhofer Straße erstreckt sich auf einer Länge von knapp 800 m ein Waldstreifen. Zwischen der Bebauung Rieselfeld/Mundenhofer Straße und dem Stadtteil Dietenbach wird der Wald auf einer Breite von 30 m erhalten. Für die Stadtbahntrassierung und die neuen Sport- und Freizeitanlagen für Rieselfeld und Dietenbach ist die Rodung einer kleinen Fläche erforderlich. Der verbleibende Wald bietet eine räumlich wahrnehmbare, natürliche Grenze zum Rieselfeld und unterstreicht hierdurch die Eigenständigkeit beider Stadtteile.

Beim Bollerstaudenweg dehnt sich der Wald im Bereich des Langmattenwäldchens auf über 200 m und später auf eine Tiefe von 100 m aus. Er übernimmt durch einen öffentlichen Waldweg auch eine Erholungsfunktion und wird durch einen Waldkindergarten genutzt. Der Waldstreifen ist eine wichtige Fortpflanzungs- und Ruhestätte für geschützte Vogelarten und Fledermäuse und stellt eine wichtige Abstandsfläche zwischen dem neuen Stadtteil und dem Naturschutzgebiet (NSG) Freiburger Rieselfeld dar. Das westlich des Stadtteils Rieselfeld anschließende Naturschutzgebiet „Freiburger Rieselfeld“ ist ein Naturraum mit großer Bedeutung für den Artenschutz. Zur Minimierung von Störungen in diesem Bereich wird es neben der zu erhaltenden Waldfläche als Puffer zwischen Dietenbach und dem NSG auch keine zusätzlichen Wegeverbindungen geben. Durch gezielte Erholungsangebote im neuen Stadtteil Dietenbach und weiterer Angebote in anderen Landschaftsräumen soll der künftige Nutzungsdruck von den ökologisch besonders sensiblen Bereichen weggelenkt werden.

Nach **Westen** hin schließen sich die zum Baugebiet Dietenbach zählende Anlage des Brieftaubenzuchtvereins mit ihrem Potenzial für eine künftige öffentliche Freiraumnutzung und der Parkplatz des Tier-Natur-Erlebnisparks Mundenhof an, der wegen der Überplanung des bisherigen Überlaufparkplatzes optimiert werden soll.

Weiter in Richtung Westen liegt der städtische Mundenhof, der durch seinen Tier-Natur-Erlebnispark mit über 400.000 Besucher_innen im Jahr geprägt ist. Einmal jährlich findet dort auch das knapp dreiwöchige Zelt-Musik-Festival (ZMF) statt. Der Mundenhof wird in den nächsten Jahren erweitert, damit den sich wandelnden und laufend wachsenden Nutzungsansprüchen Rechnung getragen wird.

Der nördliche Rand des Mundenhofs wird durch den Mooswald geprägt, der – wie auch das Naturschutzgebiet Freiburger Rieselfeld – Teil des europäischen Vogelschutzgebietes „Mooswälder bei Freiburg“ ist. Auch hier wird es aufgrund seiner ökologischen Bedeutung keine zusätzlichen Wegeverbindungen zum Stadtteil Dietenbach geben können. Zudem sind Abgrenzungen der Schutzgebiete erforderlich. Die Vereinbarkeit mit den Schutzzwecken der Gebiete soll zudem durch das derzeit erstellte großräumige Konzept für Freizeitnutzungen sichergestellt werden.

BESTANDSSITUATION

Das Plangebiet ist zurzeit überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutztes Offenland und in kleinen Bereichen Wald. Das Gebiet wird von mehreren Wirtschaftswegen entlang der Äcker und Wiesen durchzogen. **Prägendes Landschaftselement** ist das leicht mäandrierende Gewässer Dietenbach, welches in nordwestliche Richtung verläuft und dessen begleitende Baumgruppen und Hecken die ansonsten recht vegetationsarme Fläche gliedern. Der Bachlauf ist geprägt durch ökologisch hochwertigen Bewuchs und gesetzlich geschützte Biotope, ausgebaute Abschnitte (Querbauwerke, Abstürze, Uferbefestigungen), intensive landwirtschaftliche Nutzung bis an den Bachlauf und das Vorkommen des japanischen Staudenknöterichs (invasiver Neophyt).

Neben dem Dietenbach prägt der Wald zum Rieselfeld das Landschaftsbild. Das Langmattenwäldchen enthält alten Baumbestand und weist eine hohe Strukturvielfalt aus unterschiedlichen Baum-, Strauch- und Totholzarten und -schichten auf. Die bestehenden Strukturen bieten Lebens- und Nahrungsraum für unterschiedliche Tiere. Besonders hervorzuheben sind hier die Brutreviere von Grün- und Mittelspecht, als auch vom Mäusebussard. Insbesondere Spechtarten gelten als sogen. ökologische Schlüsselarten, da sie Lebensraumelemente (u.a. Höhlen) für weitere Tierarten wie Käfer, Insekten, Falter und Heuschrecken schaffen. Zudem ist das Langmattenwäldchen ein Jagdrevier und Quartiersstätte diverser Fledermausarten.

In amtlichen Karten ist noch der Verlauf des Käserbachs dargestellt. Dieser ist vom Mooswald bis zur Straße Zum Tiergehege noch ein grundwassergespeistes Gewässer 2. Ordnung. Ab der Straße Zum Tiergehege bis zum Dietenbachpark ist der Käserbach ein Be- und Entwässerungsgraben mit wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung. Grundsätzlich ist der Käserbach in diesem Bereich trockengefallen und großflächig überpflügt, so dass er nur noch bei der Straße zum Tiergehege und der Besançonallee zu erkennen ist. Bei Hochwasser fließt durch den Käserbach aber Wasser und es entstehen Überflutungsflächen auf den Äckern. Im Zuge des Gewässerausbaus wird daher der Durchlass des Käserbachs an der Besançonallee verschlossen.

In **Randbereichen** des Planungsgebiets befinden sich gegenwärtig noch unterschiedliche Nutzungen (Wohnhaus und Schuppen, Kleingärten, Lagerplatz, Pferderanch, Hundeschule, gärtnerische Nutzung, Hundesportplatz, Überlaufparkplatz für das ZeltMusikFestival, SWR-Funkmast mit Betriebsgebäude), die aufgegeben oder an andere Standorte verlegt werden müssen. Die über das Gelände verlaufenden Freileitungen der Netze BW und DB Energie werden an die Nordseite der B 31a sowie an die Ostseite der Besançonallee verlegt und dort auf einer neuen Trasse mit Kombimasten gebündelt. Auch der markante im Nordwesten des Gebiets stehende 92 m hohe Funkmast des Südwestrundfunks wird aus dem Gebiet verlegt.

EINFÜGUNG IN DAS STADTGEFÜGE

Die durch die Ränder vorgegebene geometrische Gesamtform des Baugebiets eröffnet die Planung eines zusammenhängenden Siedlungskörpers ohne Segregation von Teilbereichen durch trennende Strukturelemente. Die bestehenden und neuen Anschlüsse ermöglichen die Fortschreibung des Siedlungskörpers der Kernstadt. Im Zusammenhang mit den angrenzenden Landschaftsräumen ist eine hohe Freiraumqualität mit einer Vielfalt an Erholungsmöglichkeiten gewährleistet: Der Mundenhof, die Freiräume an der Dreisam sowie der bestehende Dietenbachpark bieten ein breites, qualitativ sehr hochwertiges Angebot für freiraumbezogene Aktivitäten und fördern den Bekanntheitsgrad des neuen Stadtteils. Die Nähe zum Stadtteil Rieselfeld beinhaltet viele Potenziale, z.B. in der Diversifizierung des Infrastrukturangebots, der gemeinsamen Nutzungen der Sportanlagen, die durch einen Verein (Sport vor Ort Rieselfeld e.V.) betrieben werden. Hohes Potenzial der Identitätsbildung ergibt sich durch das zentrale Gewässer, das Namensgeber für den neuen Stadtteil ist: Dietenbach.



Abb. 13. Naturschutzgebiet Freiburger Rieselfeld



Abb. 14. Dreisamniederung



Abb. 15. Dietenbachpark



Abb. 16. Sportanlage



Abb. 17. Verlauf Dietenbach



Abb. 18. Luftbild | Städtebaulicher Kontext

2.3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Rahmenplanung sind schließlich auch verschiedene entwicklungsrechtliche und umweltrechtliche Rahmenbedingungen zu beachten.

STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME

Das Baugebiet Dietenbach wird wegen seiner kleinteiligen Grundstückssituation mit über 400 privaten Eigentümer_innen mittels einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) gem. § 165 BauGB entwickelt. Dies ermöglicht eine einheitliche und zügige Realisierung. Die Stadt hat hierzu ab 2013 sog. vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB durchgeführt.

Die Entwicklungssatzung hat der Gemeinderat am 24.07.2018 beschlossen (Drucksache G-18/114). Der Beschluss umfasst Ziele und Zwecke der Maßnahme, die in die Rahmenplanung ebenfalls eingeflossen sind (s. hierzu Kap. 2.1). Die Stadt muss die Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert kaufen oder enteignen. Um Enteignungen zu vermeiden, kooperiert die Stadt mit der Sparkasse Freiburg-Nördlicher Breisgau (Entwicklungsmaßnahme Dietenbach GmbH & Co. KG, kurz EMD genannt), die einen höheren Anfangswert anbieten darf als die Stadt. Die EMD hat Optionsverträge für fast alle privaten Grundstücke abgeschlossen. Stadt und EMD wollen eine Abwendungsvereinbarung schließen, mit der die Ziele und Zwecke der Maßnahme und die Zahlung der gesetzlich geschuldeten Ausgleichsbeträge abgesichert werden. Anschließend wird das Gebiet entsprechend der jetzt vorliegenden Rahmenplanung und der Bebauungspläne neu geordnet, also in baureife Grundstücke und in Flächen für den öffentlichen Bedarf (wie Straßen, Schul- und Kindergartengrundstücke, öffentliche Grünflächen) parzelliert. Die Stadt kann dann ihre Grundstücke zum Verkehrswert für entwickelte Flächen verkaufen.

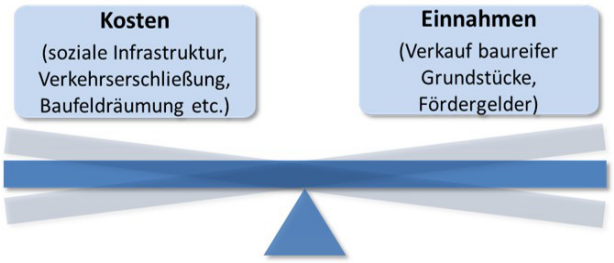


Abb. 20. Finanzierung Dietenbach im Rahmen einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

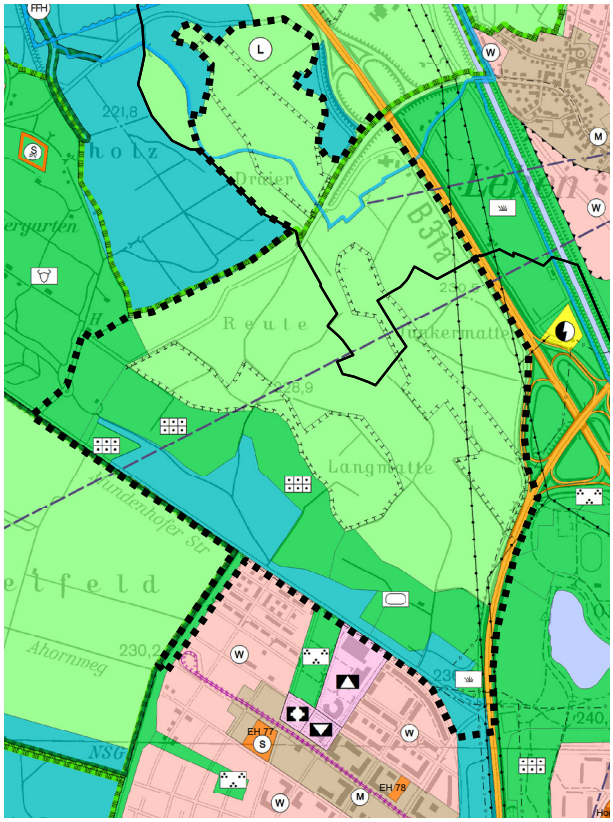


Abb. 19. Abgrenzung: 26. Änderung des FNP 2020 „Dietenbach“

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme soll sich grundsätzlich selbst finanzieren. Um ca. 6.900 bezahlbare Wohnungen bauen zu können, ist ein möglichst hoher Anteil an vermarktbarem Nettobauland nötig. Allerdings kann der zur Auslobung des Wettbewerbs noch verfolgte Zielwert von 60 ha Nettobauland nicht mehr erreicht werden, weil ein 2 ha großer, ökologisch wertvoller Kernbereich des Langmattenwäldchens erhalten werden soll und Fachplanungen (Straßen- und Leitungsplanung, Sportflächen) größeren Raumbedarf haben. Im Rahmenplan sind ca. 57,5 ha vermarktbares Nettobauland dargestellt (siehe hierzu auch Kap. 3.5 Kennwerte und Berechnungen). Nach der städtischen Kosten- und Finanzierungsübersicht können die daraus erzielbaren Erlöse bei gleichzeitiger Zuführung eines Betrags von ca. 5 Mio EUR/Jahr die entwicklungsbedingten Ausgaben decken. Das Regierungspräsidium Freiburg hat die zugrundeliegende Sonderrechnung für das Jahr 2020 genehmigt.

ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET DIETENBACH

Das geplante Baugebiet liegt zu einem großen Teil im Überschwemmungsgebiet des Dietenbachs, d.h. es wird dort bei einem Hochwasser mittlerer Wahrscheinlichkeit (100-jährlich) überschwemmt. Gemäß § 78 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen in einem solchen Überschwemmungsgebiet untersagt. Nach Durchführung eines inzwischen beantragten **Gewässerausbaus** nach § 68 WHG liegt das Gebiet jedoch nicht mehr in einem Überschwemmungsgebiet. Voraussetzung des Ausbaus ist, dass eine ökologische Aufwertung des Gewässerabschnitts erfolgt und dass für die unterliegenden Gemeinden (Umkirch und Gottenheim) keine signifikante Verschlechterung der Hochwassersituation eintritt.

Dafür sollen der Gewässerkorridor des Dietenbachs sowie Teile des „Schildkrötenkopfes“ so umgestaltet werden, dass sie das Hochwasser aufnehmen und zeitverzögert ableiten können und zudem das Wasser nicht bis zu den Wohnlagen des neuen Stadtteils reicht. Der neue Stadtteil Dietenbach profitiert zudem von den bereits begonnenen Hochwasserrückhaltebecken im Südosten der Stadt Freiburg an der Breitmatte und im Bohrertal, die zum Schutz bestehender Siedlungsbereiche gebaut werden.

In einem iterativen Prozess wurden Gewässerausbau- und Freiraumplanung aufeinander abgestimmt. Zwischen der Besançonallee und der Straße Zum Tiergehege ist ein Korridor mit einer Breite zwischen ca. 35 bis 100 m freigehalten, der nach ökologischen und landschaftsverträglichen Kriterien ausgebaut werden kann.

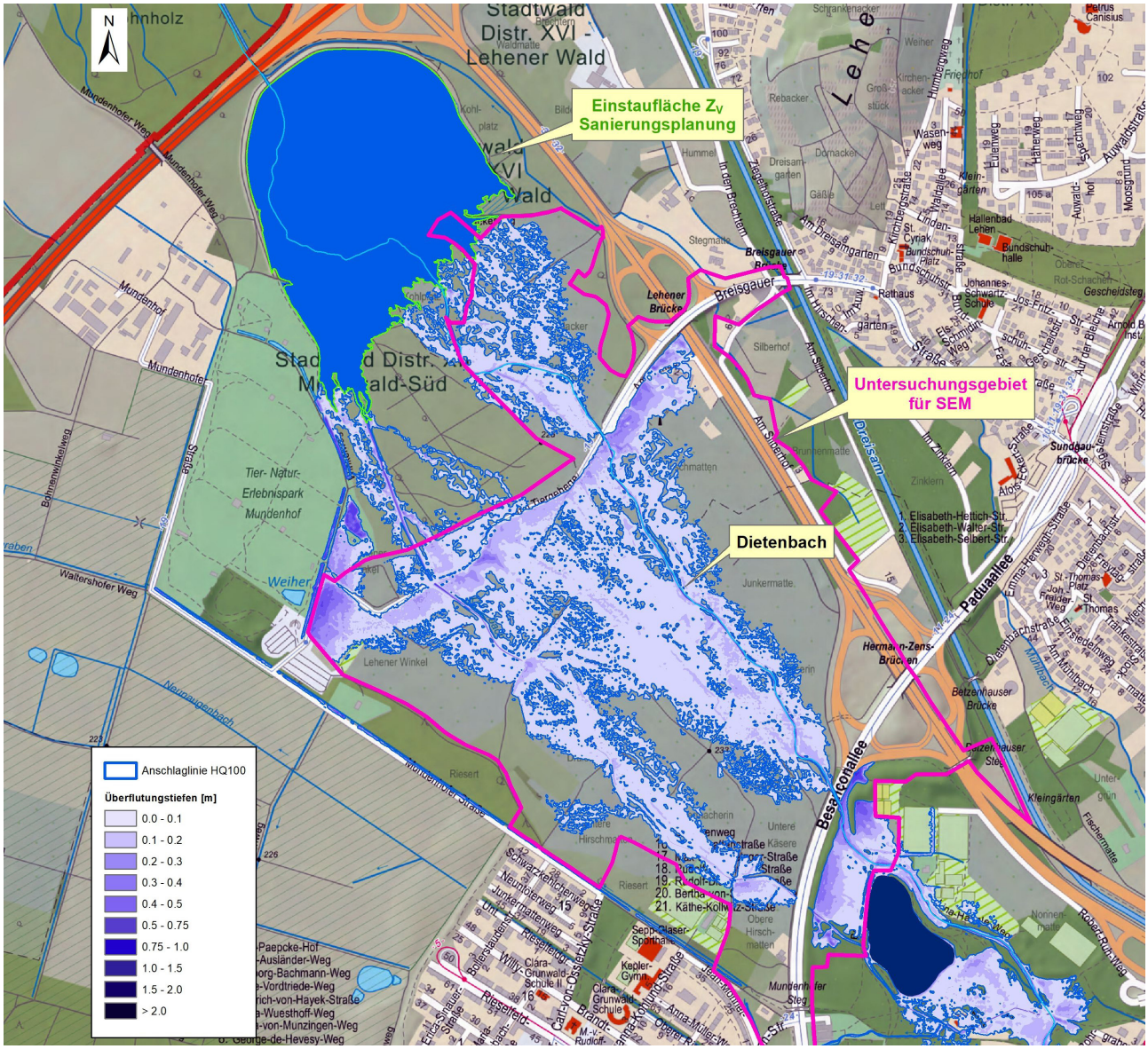


Abb. 21. Überschwemmungsgebiet | Ist-Zustand

Durch seitliche Leitdeiche (Hochufer) wird die Hochwasserfreiheit der Bauflächen sichergestellt. Auch der sog. Schildkrötenkopf – die freie Fläche nördlich der Straße Zum Tiergehege – wird als Einstaufläche genutzt.

Im Rahmenplan sind **Gewässerrandstreifen** von beidseitig 10 m berücksichtigt. Zur Minimierung von Veränderungen sowie aus naturschutzfachlichen und landschaftsästhetischen Gründen sollen Biotope, Gehölze und Auwälder im Uferbereich sowie die Lage des Mittelwasserbetts, wo möglich, erhalten werden. In der Flutmulde sind keine baulichen und sonstigen Anlagen (soweit nicht wasserwirtschaftlich erforderlich) vorgesehen. Die vielfältig möglichen Freiraumnutzungen und Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der Flutmulde des Gewässers werden in Kap. 3.2.2 erläutert.

WASSERSCHUTZGEBIET

Ein Großteil des Plangebiets befindet sich nach der fachtechnischen Abgrenzung voraussichtlich in der zukünftigen Wasserschutzgebietszone IIIB des Tiefbrunnens „Schorren“ der Gemeinde Umkirch. Im Nordosten des Geltungsbereichs befindet sich das festgesetzte Wasserschutzgebiet „Umkirch TB 2“ (Zone III) und kleinflächig das fachtechnisch abgegrenzte Wasserschutzgebiet „Umkirch Spitzenwäldele“ (Zone IIIB).

Die Auswirkungen auf den Städtebau, die Freiraumplanung und die Verkehrsplanung sind berücksichtigt. Das dem Rahmenplan zugrunde liegende Konzept zur Versickerung von Oberflächenwasser berücksichtigt die einschlägigen Anforderungen der Arbeitshilfe „Schutzbestimmung in Wasserschutzgebieten (Stand 13.10.2014)“.

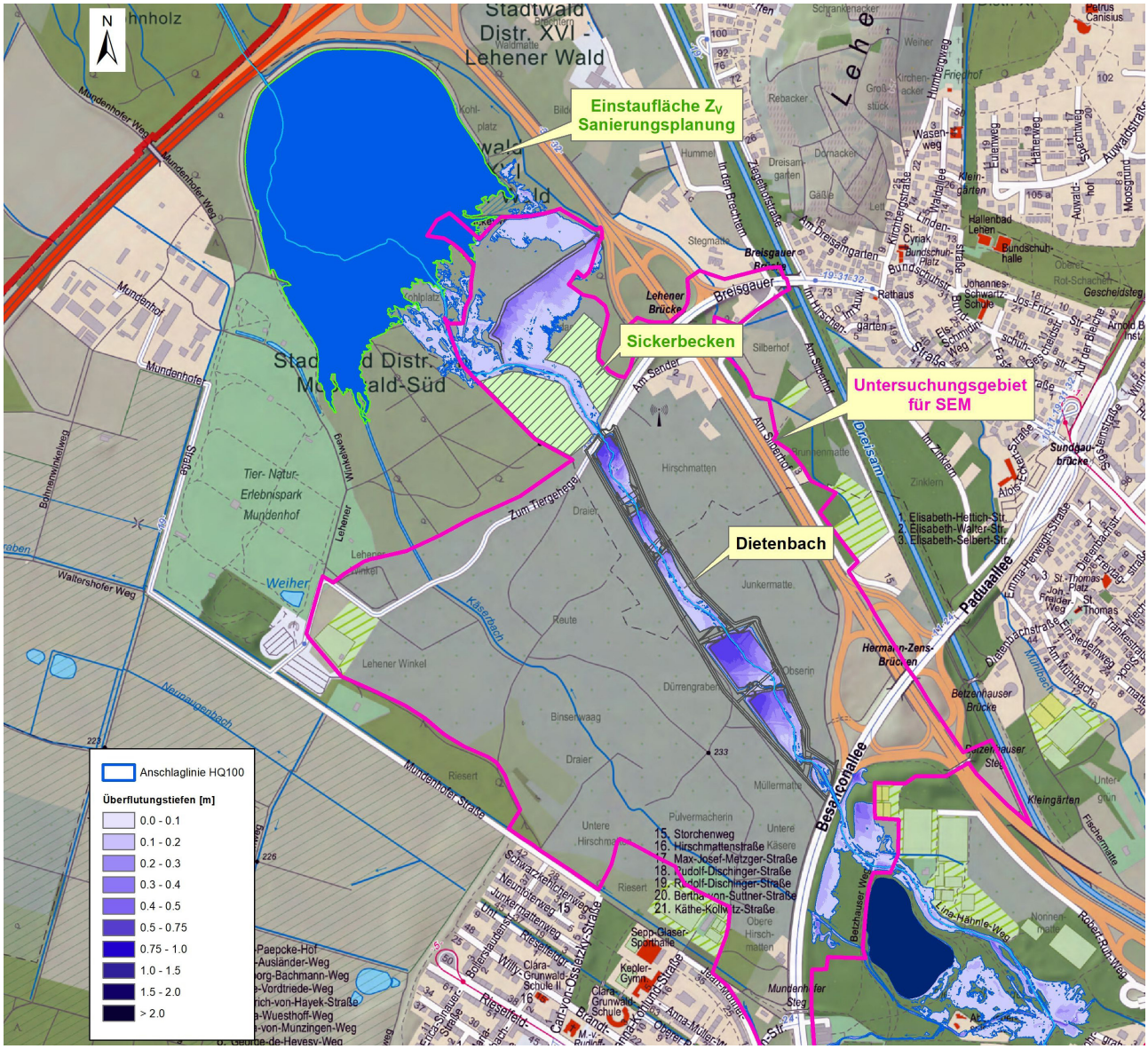


Abb. 22. Überschwemmungsgebiet | Ziel-Zustand

LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET
Im Norden des Planungsgebietes liegt das großflächige Landschaftsschutzgebiet „Mooswald“ (Schutzverordnung vom 24.05.2006), das von Bebauung unberührt bleibt. Die hier geplanten Entwässerungsbecken (vgl. Kap. 5.1.2), die Einstauflächen für den Hochwasserschutz (s.o.) sowie die vorgesehenen arten- und naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für den neuen Stadtteil stellen den Schutzstatus nicht in Frage und bedürfen jeweils der Zulassung. Ob oder inwieweit im Schildkrötenkopf eine Nutzung für die Naherholung möglich ist, soll das beauftragte übergeordnete Freiraum- und Besucherlenkungskonzept erörtern.

SCHUTZGEBIETE IN DER NACHBARSCHAFT
Innerhalb des Baugebietes Dietenbach befindet sich kein Natura 2000-Gebiet, jedoch grenzt direkt im Nordwesten das Vogelschutzgebiet „Mooswälder bei Freiburg“ an. Im Südwesten des Baugebietes grenzt das Freiburger Rieselfeld an, das als Naturschutzgebiet sowie als europäisches FFH- und Vogelschutzgebiet geschützt ist. In Kap. 5.2.2 wird erläutert, wie der Entwurf auf die Anforderungen der Schutzgebiete reagiert.

Eine weitere Intensivierung der Erholungsnutzung ist grundsätzlich zu vermeiden. Durch Freiraumangebote im neuen Stadtteil sowie durch Angebote in ökologisch weniger sensiblen Landschaftsräumen entlang der Dreisam soll die Erholungsnutzung dorthin gelenkt werden. Insgesamt darf die Entwicklung des neuen Stadtteils die angrenzenden Schutzgebiete nicht erheblich beeinträchtigen. Deshalb werden Randbereiche so ausgestaltet, dass eine klare Abgrenzung erfolgt. Der Rahmenplan verzichtet auf zusätzliche Wegebeziehungen. Zum Frohnholz (Vogelschutzgebiet „Mooswälder bei Freiburg“) wird ein durchschnittlich 10 m breiter Streifen als Niederwald mit dornreicher Schicht angelegt, um den Zugang in den vor allem für brütende Vögel sensiblen Wald zu erschweren.

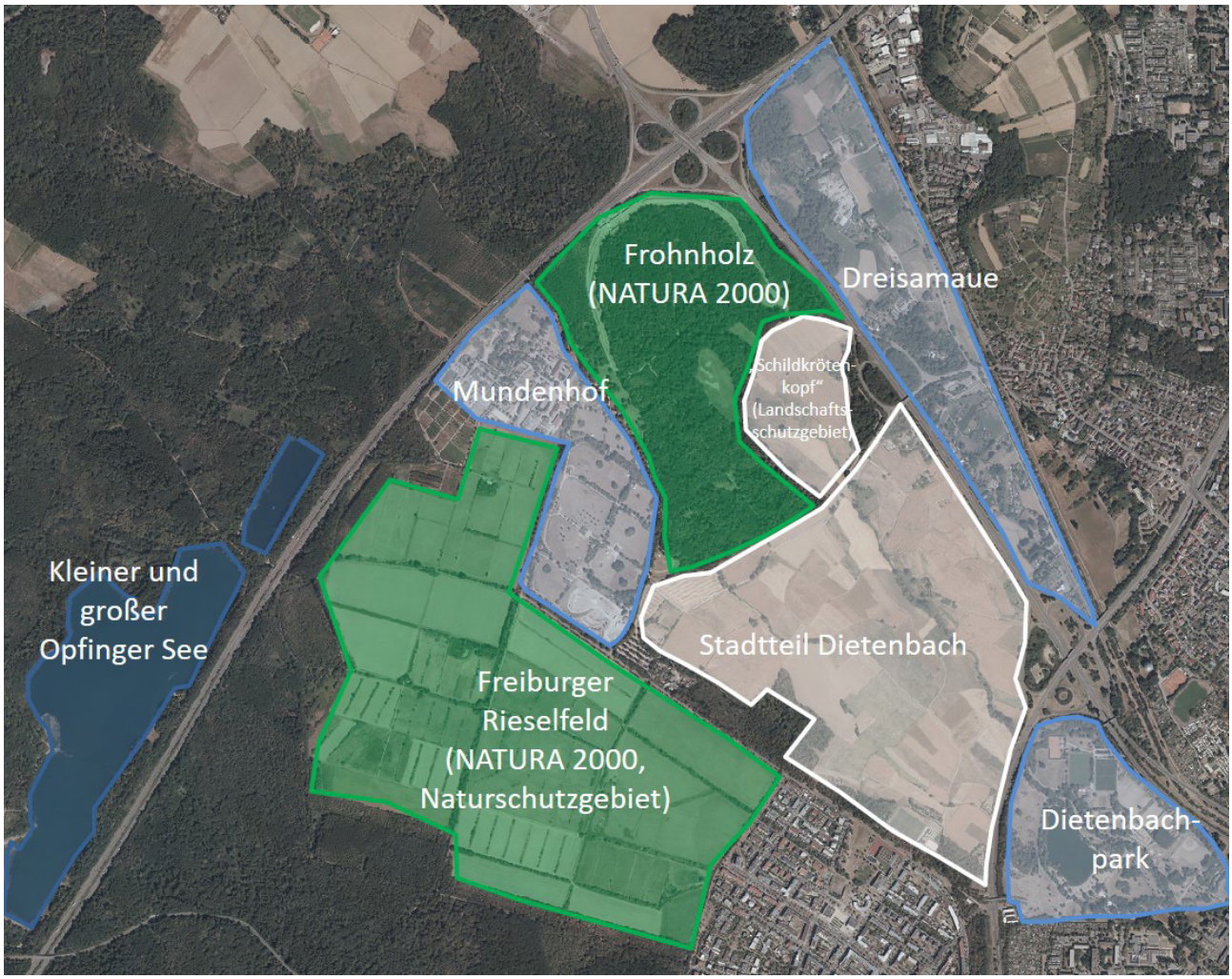


Abb. 23. Schutzgebiete im Umfeld



Abb. 24. Anbauverbote, Waldabstände und Gewässerrandstreifen | 1:10.000

GESETZLICH GESCHÜTZTE BIOTOPE

Die naturnahen Abschnitte des Gewässers Dietenbach, Auwälder, Hecken und Feldgehölze sind gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatschG und § 33 NatSchG. Wo städtebaulich möglich – wie am Gewässer Dietenbach – werden die Biotope erhalten (s. Kap. 5.2.2), ansonsten sind vor Realisierung der Planung entsprechende Ausnahmegenehmigungen einzuholen, dabei sind die entfallenden Biotope in gleicher Art an anderer Stelle zu ersetzen.

ANBAUVERBOTE, WALDABSTÄNDE

Zur B 31a ist ein Mindestabstand von 20 m wegen des Anbauverbots nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Bundesfernstraßengesetz einzuhalten. Hier sind Gebäude nicht zulässig. Lärmschutzanlagen, Geh- und Radwege und freiräumliche Nutzungen können realisiert werden. Westlich der Besançonallee ist ein nicht überbaubarer Leitungskorridor (u.a. Erdgashochdruckleitung / Stromleitung / MW- / RW-Kanal) im Rahmenplan berücksichtigt.

Eingehalten ist der bauordnungsrechtliche Waldabstand (zum Mooswald im Westen und zu den Waldstrukturen entlang der Mundenhofer Straße im Süden) von 30 m zur Bebauung. Im Waldabstand ist gemäß § 4 Abs. 3 LBO die Planung von Straßen, Wegen und freiraumbezogenen Nutzungen (private Gärten, öffentliches Grün, Sportplätze) grundsätzlich möglich.

Weitere Details sind dem Kap. 4.1.5 Randbereiche zu entnehmen.

2.3.3. Äußere Verkehrserschließung

Zur Sicherung einer leistungsfähigen und verkehrssicheren äußeren **Kfz-Erschließung** wird der neue Stadtteil von zwei Seiten angebunden:

Der nordwestliche Anschluss erfolgt von der B31a über die Anschlussstelle Lehen und führt über die künftig verlegte Straße Zum Tiergehege in den neuen Stadtteil. Um die künftige Verkehrsbelastung an den Zu- und Abfahrtsrampen der B31a im Bereich der Breisgauer Brücke leistungsfähig abwickeln zu können, ist im weiteren Verfahren eine Prüfung der Anschlussvarianten (Kreisverkehranlage / optimierte T-Kreuzung) erforderlich. Bei beiden Varianten ist vorgesehen, den Fuß- und Radverkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, künftig auf der von Zu- und Abfahrten abgewandten Seite auf einer 6,0 m breiten Trasse im Zweirichtungsverkehr zu führen.

Im Südosten erfolgt die Erschließung durch einen über der Besançonallee liegenden sogenannten „planfreien" Kreisverkehr, der über Anschlussrampen mit dieser verbunden ist. Über den Kreisverkehr wird ebenfalls die Anbindung des benachbarten Stadtteils Rieselfeld über die Adelheid-Steinmann-Straße gewährleistet. Der heutige signalgeregelte Anschluss der Adelheid-Steinmann-Straße an die Besançonallee wird in dem Zuge rückgebaut und entfällt. Hiermit wird eine zusätzliche signalgeregelte Anbindung, die den Verkehrsablauf auf der Besançonallee beeinträchtigen würde, vermieden, was eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass der zusätzliche Kfz-Verkehr durch den neuen Stadtteil überhaupt von der Besançonallee aufgenommen werden kann. Die Leistungsfähigkeit des neuen Anschlusses sowie des Knotens Opfinger Straße / Besançonallee sind im weiteren Verfahren näher zu untersuchen und zu optimieren.



Abb. 25. Mundenhofer Steg

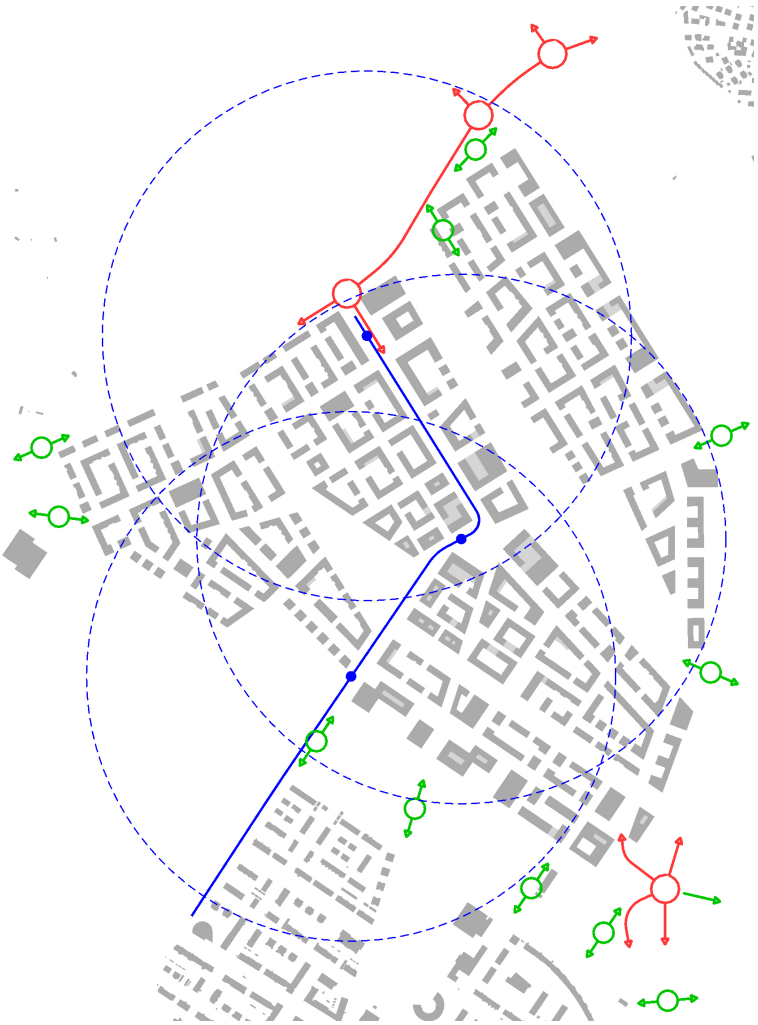


Abb. 26. Pikto | Äußere Erschließung

Die Besançonallee wird beim Kreisverkehr gegenüber dem heutigen Niveau um 1,00 m abgesenkt, der Kreisverkehr liegt etwa 4,50 m über dem heutigen Geländeniveau (wobei sich der Höhenunterschied durch die Aufschüttung im Gebiet verringern wird).

Die Erschließung des Stadtteils Dietenbach mit **öffentlichem Personennahverkehr** erfolgt durch Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 vom Rieselfeld. Hierfür wird der Bollerstaudenweg am Rand des Stadtteils Rieselfeld etwas näher an die Bebauung gelegt und verbreitert. Die künftige Stadtbahnverbindung Richtung Dietenbach verläuft westlich des verlegten Bollerstaudenwegs (von Rieselfeld gesehen also hinter dem Weg), so dass alle ankommenden Seitenwege ohne Querung der Stadtbahnstrecke an den Bollerstaudenweg angebunden bleiben. Ein kreuzungsfreier Anschluss an das Geh- und Radwegenetz entlang des Bollerstaudenwegs bleibt möglich. Durch die Stadtbahn werden das Rieselfeld und Dietenbach eng miteinander verbunden sein, was es den Bewohner_innen von Dietenbach erleichtert, noch fehlende Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im benachbarten Stadtteil Rieselfeld zu nutzen.

Von der Endhaltestelle in Dietenbach wird die Fahrzeit bis zur Innenstadt – Haltestelle Stadttheater - ca. 20 min betragen, sobald die VAG in Richtung Innenstadt die schnellere Linienführung über Weingarten, Rathaus im Stühlinger und Hauptbahnhof ohne Umstieg anbietet.

Um entsprechend dem jeweiligen Stand der Besiedlung des Stadtteils und der sich ergebenden Bedarfe für eine ergänzende Anbindung im **Busverkehr** flexibel agieren zu können, sind die Umsteigehaltestelle am Ende der Stadtbahnlinie und das Straßennetz im Stadtteil darauf ausgelegt, alle sinnvoll erscheinenden Linienführungen zu ermöglichen. Denkbar sind Anbindungen an die Haltestelle Paduaallee (Linie 19), die Verlängerung der an der Haltestelle Paduaallee endenden Buslinie aus dem Freiburger Norden oder die Option, eine an der Paduaallee beginnende bzw. endende Tuniberg-Linie zusätzlich an die Stadtbahn Dietenbach anzubinden. Der „Ringboulevard“ ist so dimensioniert, dass Busse auf ihm fahren können, und eine Verbindung zum Maria-von-Rudloff-Platz als Teil einer denkbaren Tangentialverbindung am westlichen Rand der Kernstadt ist berücksichtigt.

Für den **Radverkehr** sind mehrere Anbindungen vorgesehen: Neben den Verbindungen mit den benachbarten Stadtteilen Rieselfeld und Lehen ist die Anbindung des neuen Stadtteils an die Radvorrangroute FR1 (Dreisamuferradweg) von zentraler Bedeutung. Dies geschieht durch Errichtung einer 8 m breiten Fuß-und Radweg-Brücke über die B 31a, die sich an der Ausrichtung des öffentlichen Wegs „Am Silberhof“ orientiert und den neuen Stadtteil an die Radvorrangroute FR1 anbindet, sowie durch eine zusätzlichen Rampe am Betzenhauser Steg in Richtung Südosten, mit der die bisherige Wegeführung zwischen Freiburg Innenstadt und Dietenbachpark zur Unterführung Besançonallee verbessert werden kann.

Mit den Radverbindungen in Richtung Lehen und Dreisam, zwei Verbindungen zum Dietenbachpark, mehreren Wegen zum Rieselfeld sowie den Verbindungen über die Mundenhofer Straße und die Straße zum Tiergehege in Richtung Mundenhof, Mooswald und Opfinger See bestehen für den Radverkehr umfassende Anbindungen in alle Richtungen.



Abb. 27. Stadtbahn Rieselfeldallee



Abb. 28. Bollerstaudenweg



Abb. 29. Unterführung

2.4. INFRASTRUKTUR IM NEUEN STADTTEIL

Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist ein Stadtteil der kurzen Wege mit dezentraler Eigenständigkeit. Während Schulcampus, Sporthallen, Sportanlagen und vier solitäre KiTas auf Gemeinbedarfsflächen geplant werden, sollen die übrigen Einrichtungen in die Erdgeschosse und ggfs. die ersten Obergeschosse integriert werden. Das erhöht die Flexibilität der Planung, der Aufsiedlung und der späteren Umnutzung bei sich änderndem Bedarf. Im Folgenden werden die Bedarfe kurz dargestellt. In den Kapiteln zu Nutzungen (3.1.5) und Vertiefungsbereichen (z.B. solitäre KiTa im Kap. 4.4.2, Schulcampus, Wohnheime im Kap. 4.6.5) wird die Übersetzung der infrastrukturellen Anforderungen in den Plan erläutert und die Flächen und Maße präzisiert.

GEMEINBEDARF
Der entwicklungsbedingte Bedarf für soziale und kulturelle Wohnfolgeeinrichtungen ist aus der erwarteten Besiedlung mit rd. 15.000 Einwohner_innen in 6.900 Wohnungen ermittelt worden. Dabei wird berücksichtigt, dass rd. 1.000 - 1.500 Menschen in den Wohnheimen des Universitätsklinikums und des Studierendenwerks wohnen und keinen Bedarf an KiTa-Plätzen und Schulflächen auslösen.

SCHULCAMPUS (GRUND- UND GEMEINSCHAFTSSCHULE, VERFÜGUNGSBAU, TURNHALLEN)
Insgesamt werden ca. 1.670 und kurzfristig über 2.000 Schüler_innen erwartet, für die eine Gemeinschaftsschule gebaut werden soll auf einem Grundstück von ca. 34.000 m² Fläche.

- Der Grundschulbereich benötigt bei einem dauerhaften Bedarf für 650 Schüler_innen 6-7 Züge und eine Freisportanlage (50 m-Laufbahn, Weitsprunganlage, Kleinstspielfeld) auf dem Schulhof.

- Über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren besteht ein Spitzenbedarf für 800 bis 950 Schüler_innen, wobei 100 im Stadtteil Rieselfeld aufgenommen werden können. Deshalb ist zusätzlich ein dreigeschossiger Verfügungsbau notwendig, der 100 bis 300 Schüler_innen aufnehmen kann.

- Die Sekundarstufe ist 4-zügig mit 2-zügiger gymnasialer Oberstufe und soll 900 Schüler_innen aufnehmen.

- Der Schulsport benötigt zwei Sporthallen (zweiteilig und dreiteilig). Sie sollen außerhalb der Schulzeiten auch der Allgemeinheit bzw. Vereinen zur Verfügung stehen

FREISPORTANLAGEN
Die in direkter Nachbarschaft des Schulcampus liegen Sportanlagen sollen für den Schul- und Vereinssport ausgelegt werden. Der (große) Verein SVO Rieselfeld könnte die neuen Anlagen nutzen. Seine bestehenden Spielanlagen sind – ebenso wie die benachbarten FFC-Flächen im Dietenbachpark – ausgelastet und können den erwarteten Nutzerdruck nicht auffangen. Für die Versorgung des neuen Stadtteils und zugleich des Stadtteils Rieselfeld neu eingerichtet werden:

- eine sog. Kampfbahn C, die auch die Bedarfe der Gemeinschaftsschule (u.a. 100 m-Laufbahn, 400 m-Rundlaufbahn, Weitsprunganlage, Kugelstoßanlage sowie Spielfelder in unterschiedlicher Größe) abdeckt,

- ein Großspielfeld für den Vereinssport,

- zwei Kleinspielfelder, davon eins multifunktional und öffentlich nutzbar,

- mehrere öffentliche Freiflächen für Ballspiel, Bolzplatz o.ä,.

- ein Funktionsgebäude, das neben Sanitäranlagen zugleich auch eine Vereinsgaststätte mit Biergarten umfasst.

KINDERTAGESEINRICHTUNGEN
Für den neuen Stadtteil wird ein Bedarf an rd. 96 Kindergartengruppen prognostiziert (47 bis 49 Gruppen mit ca. 975 Plätzen für Kinder von drei bis sechs Jahren sowie ca. 49 Gruppen mit ca. 488 Plätzen für Kinder bis drei Jahre, Versorgungszielquote 50%). Mindestens 50 Gruppen stellen einen dauerhaften Bedarf dar. Die Nachfrage nach Kita-Plätzen ist bei sich entwickelnden Stadtteilen starken Schwankungen unterworfen. Deshalb wird ein Teil der Kitas dauerhaft konzipiert und der weitere Bedarf flexibel: Ein Teil des dauerhaften Bedarfs wird dabei in vier städtischen solitären Gebäuden mit je 6 Gruppen untergebracht (Grundstücksgröße inkl. Außenfläche und Abstellfläche je 2.000 m²). Die Kita-Nutzung wird hier – insbesondere im 1. Bauabschnitt – durch weitere Nutzungen ergänzt, die Gebäude auf den Quartiersplätzen sind viergeschossig.

Weitere 18 Kitas mit je 4 Gruppen und jeweils 1.000 m² Geschossfläche sollen in die Bebauung integriert werden. Die Größe der Außenspielfläche ist dabei abhängig von der Anzahl der Kinder pro Gruppe. Bei 60 – 70 Kindern in einer 4-gruppigen Kita und der Möglichkeit, einen LBO-Spielplatz mit zu nutzen, ist die eigene Außenspielfläche rd. 500 m² groß.

SONSTIGE SOZIALE EINRICHTUNGEN
Neben den Schulen, Sportanlagen und KiTas soll die soziale Infrastruktur um öffentliche Einrichtungen (Stadtteiltreff, Jugendzentrum, Familienzentrum) und private Projekte (Haus der Kirche, Pflegeheim, Wohnheime) ergänzt werden:

- **Stadtteiltreff:** Der Stadtteiltreff hat als Ort der Begegnung und zur Förderung bürgerschaftlichen Engagements herausragende Bedeutung für das Stadtteilleben. Er soll auf eigenem Grundstück und mit einer Geschossfläche von knapp 2.000 m² in die Bebauung am zentralen Platz integriert werden. Der Stadtteiltreff dient der stadtteilweiten Vernetzung, daher ist auch Quartiersarbeit in einem barrierefreien Quartiersbüro vorgesehen. Für die Quartiersarbeit ist frühzeitig ein stadtteilbezogenes Konzept zu erarbeiten.

- Angebote für **offene Kinder- und Jugendarbeit** (vgl. Ziff. 3.2 der Drucksache G-20/161): im neuen Stadtteil besteht Bedarf für insgesamt rund 400-600 Jugendliche. Anstelle mehrerer dezentraler Einrichtungen ist ein zentrales Kinder- und Jugendzentrum (max. 1.200 m² BGF) geplant, das auch von außen als solches erkennbar und nutzbar ist. Es soll in ein Gebäude auf dem Schulcampus integriert werden.

- **Beratungsstellen:** Neben der Bereitstellung von Flächen für eine psychosoziale Beratungsstelle (ca. 300 m²) wird ein Familienzentrum mit ca. 200 m² benötigt, das z.B. in eine der solitären Kitas integriert werden kann.

- **Haus der Kirchen:** Die evangelische und katholische Kirche planen mit dem Haus der Kirche öffentlich-soziale Räume (u.a. Saal für Kulturveranstaltungen/ Gottesdienste / Feste, Gruppenräume, Jugendbereich sowie Foyer mit Café), einen sakralen Raum im Sinne einer Kapelle für rd. 40 Personen, eine Kindertagesstätte mit 4 Gruppen sowie sozialverträgliche Wohneinheiten (z.B. auch für inklusive Wohngruppen, altersgerechtes Wohnen etc.). Die sozialen Nutzungen benötigen rd. 1.900 m² (ohne Kita). Bauherrin ist die katholische Kirche auf eigenem Grundstück. Das Haus der Kirchen ist in erster Linie für eine Nutzung durch christliche Konfessionen vorgesehen, die interreligiöse Gastfreundschaft wird im Konzept aber mitgedacht.

- **Pflegeheim:** Ein Pflegeheim wird in Dietenbach mitgeplant. Seine Größe leitet sich aus Freiburger Praxisbeispielen ab, es sollte 60 bis 75 Plätze aufweisen. Aufgrund des Flächenbedarfs pro Bewohner_in nach der Landesheimbauverordnung, der Berücksichtigung von Gemeinschafts- und Besprechungsräumen, Verwaltungstrakt und einer Cafeteria im EG benötigt ein Pflegeheim mit 75 Plätzen mindestens 5.000 m² Geschossfläche.

- **Wohnheime:** Das Studierendenwerk plant ein Studentendorf mit rd. 650 Wohnheimplätzen und 350 WE, das Universitätsklinikum für Auszubildende und Berufsanfänger bis 600 Wohnungen.

EINZELHANDEL, EINZELHANDELSNAHE DIENSTLEISTUNGEN, SONSTIGE BÜRO- UND DIENSTLEISTUNGEN, GEWERBE

Für **Einzelhandel und einzelhandelsnahe Dienstleistungen** wird eine Gesamt-Geschossfläche von rd. 18.000 m² angestrebt. Der 2016 gutachterlich abgeleitete Bedarf wird auf die heutige Zielgröße von 15.000 Menschen hochgerechnet. Mit 18.000 m² GF ist eine bedarfs- und standortgerechte Versorgung sichergestellt, ohne bestehende Stadtteilzentren wie das im Rieselfeld zu beeinträchtigen. Der eigenständige Stadtteil soll die Kaufkraft beim kurzfristigen Bedarf möglichst vollständig binden, für weitere zentrenrelevante Bedarfsgruppen ist eine Bindungsquote von 20% angesetzt, um keine Konkurrenz zur Innenstadt zu schaffen.

Als großflächige Einzelhandelsbetriebe mit Geschossflächen von mehr als 1.200 m² (im Sinne § 11 Abs. 3 BauNVO) sind ein Vollsortimenter und ein Discounter geplant. Die aufgrund der Mantelbevölkerung mögliche Größe heutiger Vollsortimenter wird zur besseren städtebaulichen Integration nicht ausgereizt. Mit immer noch 2.600 m² GF ist aber ein zukunftsfähiger Markt mit einem tiefen und breiten Sortiment ermöglicht. Neben einem Drogeriemarkt und einem Biomarkt, die ebenfalls Naheversorgungsfunktion haben, ergänzen viele weitere Fachgeschäfte wie Bäcker, Metzger, Apotheken usw. zur Grundversorgung und um einzelhandelsnahe Dienstleistungen wie Friseure, Kosmetikstudios, Reisebüros usw. das Angebot.

Der Rahmenplan ermöglicht die üblicherweise in Stadteilen anzutreffende **sonstige Büro-Dienstleistungen** (Arztpraxen, Büros für Anwälte, Architekten etc.), mehrere gastronomische Betriebe (darunter auch eine Vereinsgaststätte mit Biergarten) oder Betriebe im Bereich Freizeit (Fitness, Tanzschule etc.).

Gutachterlich wurde zudem der Umfang an Gewerbeflächen zur Deckung des aus einem neuen Stadtteil resultierenden Arbeitsstättenbedarfs ermittelt. Rein rechnerisch könnte ein gewerblich geprägtes Mischgebiet von rd. 5,5 ha bis 12,1 ha Größe ausgewiesen werden. Insgesamt erscheinen v.a. verarbeitendes Gewerbe und Handwerk am ehesten wohnverträglich. Solche **„urban factories“** können Apparatebauer, Elektriker, Fliesenleger, Klempner, Maler, Küchenbauer, EDV-Techniker, aber auch Betriebe aus dem Bereich Energie- und Gebäudetechnik sein, Betriebe also, die bei dem Aufbau des Stadtteils eine Rolle spielen können und für die späteren Bewohner_innen die Angebote der Grundversorgung ergänzen.

Die Ansiedlung von Gewerbe darf in einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nicht bloße „Angebotsplanung“ sein. Nach älteren Prognosen bestand z.B. im Bereich klassischer Büro-Dienstleistungsflächen in Freiburg mittel- bis langfristig kein Bedarf. Daher ist die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zunächst ausschließlich aus dem unmittelbaren Stadtteilbedarf abgeleitet. Nach dem 2020 vorgelegten Gewerbeentwicklungskonzept gibt es inzwischen in vielen Branchen (u.a. Handwerk, verarbeitendes Gewerbe, Forschung und Entwicklung und sogar Büroflächen) in Freiburg einen Nachfrageüberhang, so dass nun doch ein Potenzial zur Ansiedlung von z.B. mehr Büroflächen gegeben ist. Dennoch sollte auf Grund des dringenden Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum im neuen Stadtteil Gewerbe nur als Komplementärnutzung zur Wohnnutzung angesiedelt werden.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Ferner wurden

- die aus dem **Energiekonzept** resultierenden infrastrukturellen Bedarfe (u.a. Energiezentrale, Speicheranlagen: siehe hierzu Energiekonzept im Kap. 5.2.4)
- die aus der **Leitungsplanung** entstehenden unterirdischen Bedarfe (siehe hierzu Koordinierter Leitungsplan im Kap. 5.1.1.) und
- oberirdische Bedarfe **an technischer Infrastruktur** wie Trafostationen, Verteilerkästen für den Glasfaserausbau, Trinkwassernotbrunnen, Sirenenstandorte und Unterflurmüllstandorte für Wohngebäude und im öffentlichen Raum (siehe hierzu sonstige Ver- und Entsorgungsmedien, im Kap. 5.1.3.)

im Rahmenplan thematisiert und weitgehend berücksichtigt.


Frohnholz
Tiergehege Mundenhof
Wald- und Sportband
Käserbachpark
Naturschutzgebiet Freiburger Rieselfeld
Wald- und Sportband



Abb. 30. Rahmenplan | 1:5.000

3. Rahmenplan

3.1. STÄDTEBAU

3.1.1. Gesamtplan

Freiburg-Dietenbach soll ein zukunftsweisender Stadtteil werden. Der Entwurf macht sichtbar, wie die Menschen zukünftig im neuen Stadtteil Dietenbach leben werden – urban, grün, sozial gemischt und nachhaltig.

STÄDTEBAULICHER ENTWURF UND FREIRAUM
Das städtebaulich-freiraumplanerische Grundgerüst ist geprägt von zwei großen Grünzügen, die Bezüge zu den benachbarten Freiräumen des Dietenbachparks in Weingarten und des Mooswalds herstellen, Blickbezüge zum Kaiserstuhl und Schwarzwald berücksichtigen und den neuen Stadtteil gliedern. In beiden Freiraumachsen entlang des Dietenbachs und des Käserbachs bleibt der Baumbestand weitestgehend erhalten. Sie weiten sich jeweils zur Stadtteilmitte hin auf und werden mit unterschiedlichem Parkcharakter entwickelt. Diese Freiräume haben hohe Aufenthalts- und Erholungsqualität, sind ein Raum der Begegnung und stiften Identität. Die Parkanlagen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei und bieten aufgrund ihrer Lage für alle Bewohner_innen des neuen Stadtteils kurze Wege in das quartiersinterne Grün. Der Druck auf die naturschutzfachlich schützenswerte Umgebung wird somit stark gemindert.

Alle wichtigen Verkehrs- und Blickachsen münden in den zentralen Platz. Dieser ist eng an die wichtigen Grünräume des Stadtteils angeschlossen und bietet einen flexibel nutzbaren Raum in angemessenen Maßstab. Als Ort eines Wochenmarktes oder für Stadtteilfeste ist er ein zentraler sozialer Treffpunkt. Für eine Belebung rings um den Platz sind wichtige, stark frequentierte Nutzungen wie vielfältiger Einzelhandel, der Stadtteiltreff, das Kirchenzentrum, ein Pflegeheim und Gastronomie vorgesehen. Damit sind die Voraussetzungen für eine lebendige, urbane Mitte gegeben.

In einem Kreis sind um die zentrale Stadtteilmitte weitere Quartiere angeordnet. Während in allen Vierteln die gleiche soziale Mischung entsteht – gefördert mit einer durchgängigen Blockstruktur, die alle Bautypologien in allen Bereichen aufnehmen kann – kann jedes Stadtquartier seinen eigenen Charakter entwickeln. Es entstehen überschaubare Einheiten mit individuellen Wohnidentitäten. Die Quartiersplätze sind dezentral an den Nahtstellen zu den Freiräumen angeordnet und werden durch die Integration von Kitas, Einrichtungen für den täglichen Bedarf und gastronomische Angebote belebt.

Die beiden großen Freiräume Dietenbachaue und Käserbachpark, der Stadtteilplatz, die vier Quartiersplätze, die vielen weiteren kleinen Aufweitungen im städtebaulichen Grundriss lassen ein erlebbares und eng verknüpftes Netz von öffentlichen Freiräumen im Stadtteil entstehen. Die Wege erhalten markante Ziele, die durch gut gestaltete Gebäude, interessante Erdgeschossnutzungen oder begleitende Freiraumgestaltung ergänzt werden und so die Orientierung unterstützen. Die Viertel und die Stadtteilmitte sind über Fuß- und Radverbindungen vernetzt, die abseits der Pkw-Hauptrouten über die Stadtteilparks führen.

Das Netz der Freiräume erzeugt eine weitere Qualität: im Stadtteil entstehen lange innere grüne Ränder, an denen viele Häuser liegen. Zusammen mit einem Netz verkehrsberuhigter Straßen und der Blockstruktur ergeben sich eine Vielzahl gut geschnittener Grundstücke und Wohnungen mit hoher Lagegunst in allen Bereichen.

Im Norden wird der bestehende Freiraum entlang der Dreisam über eine neue Fuß- und Radwegverbindung mit dem Stadtteil verbunden. Im Süden bildet ein weiterer Grünzug die Schnittstelle zum Nachbarstadtteil Rieselfeld. Ein Sport- und Grünband zwischen dem Mundenhof und dem Dietenbachpark führt die neuen Nutzungen von Schul- und Freizeitsport, Waldflächen und bestehende Nutzungen (Sportanlage Untere Hirschmatten) zusammen. Der ebenfalls als Bandstruktur ausgebildete nördlich angrenzende Schul- und Sportcampus schafft einen Puffer zwischen Sport und Wohnen und ist gut erreichbar.

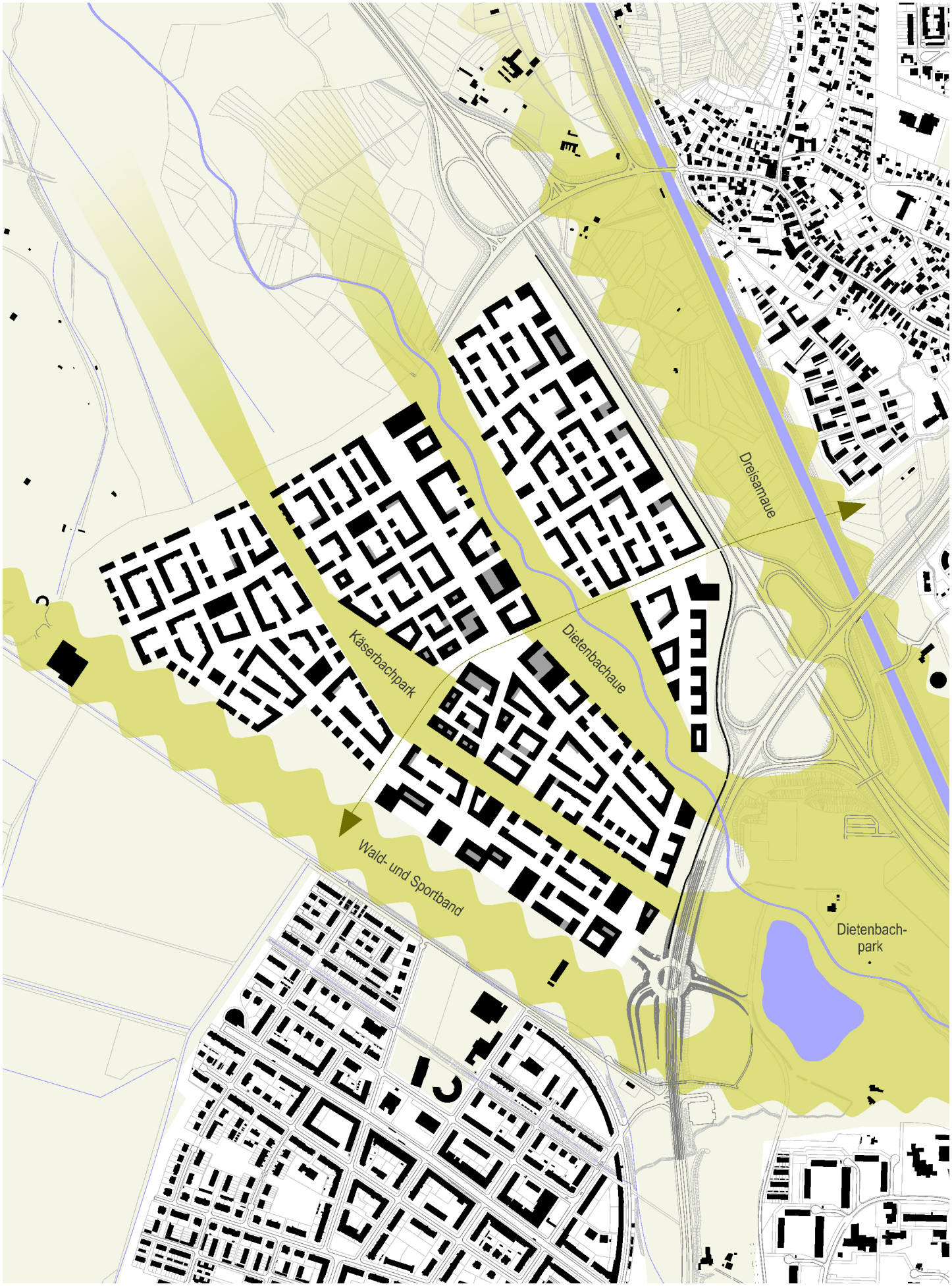
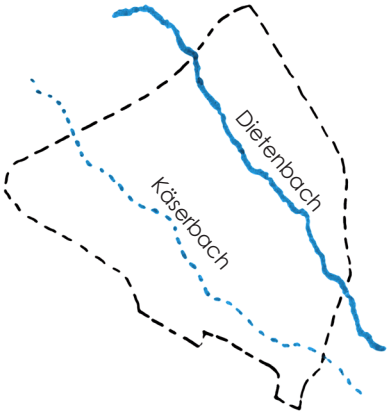
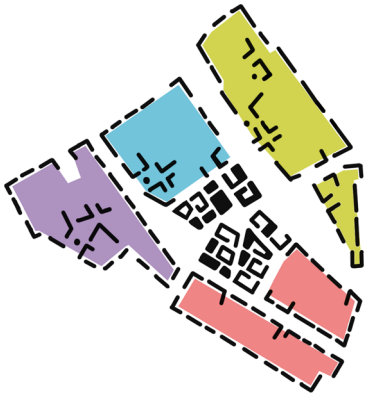


Abb. 31. Städtebaulicher Entwurf und Freiräume | 1:10.000

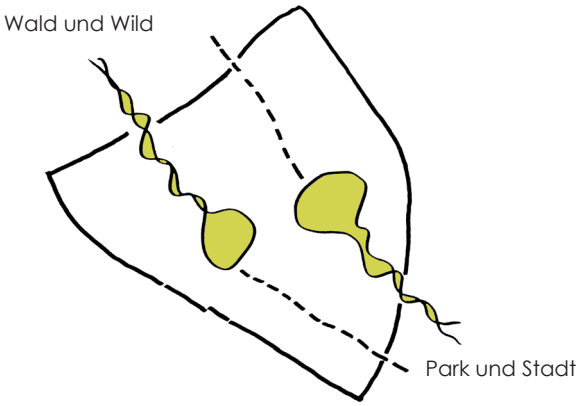
ERSTE GLIEDERUNG



STADTTEIL MIT QUARTIEREN



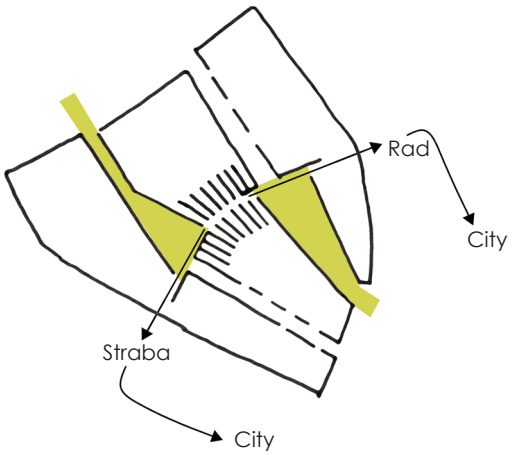
ZWEI FREIRÄUME



STADT DER KURZEN WEGE



STRUKTUR UND RICHTUNG



RÄNDER

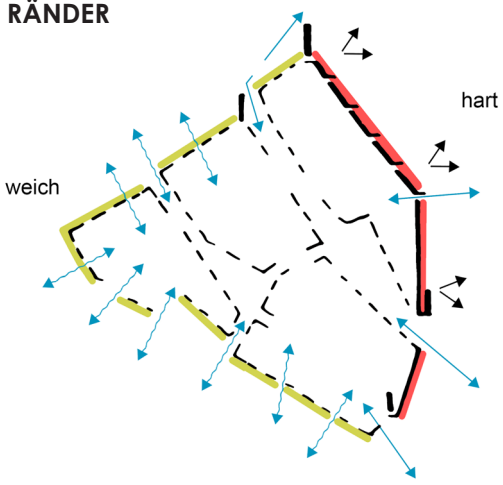


Abb. 32. Städtebaulicher Entwurf | Die Idee auf einen Blick

STÄDTEBAULICHE STRUKTUR UND MASSSTAB

Dietenbach soll ein typischer Freiburger Stadtteil werden. Sein städtebaulicher Charakter, seine Struktur und sein Maßstab können aus bestehenden Stadtteilen Freiburgs abgeleitet werden. Die wichtigsten Referenzen hierfür sind die Stadtteile Stühlinger, Wiehre, Vauban und Rieselfeld. Straßenbreiten, Blocktiefen, die Anzahl der Geschosse, die Art der kleinteiligen Parzellierung und vieles mehr bilden einen „Freiburger Maßstab“ für den Rahmenplan.

Freiburg liegt in einer ausgeprägten Kultur- und Naturlandschaft. „GreenCity“ ist ein prägender Begriff für die Stadt, und dies nicht nur im Sinne der Nachhaltigkeit. Das öffentliche und private Grün ist wesentlicher Bestandteil des Rahmenplans. Ausgehend von öffentlichen Parks und den gestalteten Straßen- und Platzräumen erhalten die meisten Gebäude eine private Vorgartenzone und in den Wohnhöfen geschützte gemeinschaftlich wie privat genutzte Grünbereiche, die nachbarschaftliche Begegnungen ermöglichen (s.a. Kap. 3.2).

Die an das Rieselfeld und weitere Freiburger Beispiele angelehnten offenen Blockrandstrukturen mit gemeinsamen Innenhöfen und die angestrebte kleinteilige Parzellenstruktur bilden die Grundlage für unterschiedliche Bauprojekte. Die vielfältigen Typologien reichen von fünf- bis siebengeschossigen Wohn- und Gewerbegebäuden im Zentrum, über Geschosswohnungsbau mit vier bis fünf Geschossen bis zum viergeschossigen Reihen- und Townhouse (Stadthaus). Ihre Mischung im Baublock ermöglicht eine gute soziale Durchmischung sowie eine weitreichende urbane Nutzungsmischung. Insgesamt drei 12-geschossige Hochpunkte markieren darüber hinaus Eingänge und Freiräume.

Eine gut funktionierende und übersichtliche Erschließung kennzeichnet den Rahmenplan. Übergeordnetes Ziel ist es, den Pkw-Verkehr so weit wie möglich aus den Wohnstraßen herauszuhalten, aber gleichzeitig einen großen Teil der Häuser anfahrbar zu machen. Dafür wird der ruhende Verkehr in Quartiersgaragen gesammelt, die am Ring- und Stichboulevard liegen. Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Nahverkehr werden besonders gefördert. Viele Bewohner_innen werden auf das eigene Auto verzichten können. Das Thema Mobilität wird in Kap. 3.3 ausführlich beschrieben.



Abb. 33. Pikto | Radverkehr



Abb. 34. Pikto | MIV-Erschließung

3.1.2. Stadtteilquartiere

DIE IDEE DER STADTTEILQUARTIERE INNERHALB DES GESAMTPLANS

Dietenbach hat mit etwa 15.000 Bewohner_innen die Größe einer Kleinstadt. Eine wesentliche Idee des städtebaulichen Entwurfs ist die Ausbildung charaktervoller Stadtviertel, die jeweils eine überschaubare Anzahl von Menschen, je Viertel 2.500 bis 3.500, aufnehmen. Dies schafft übersichtliche Bereiche, in denen Angebote wie Kindertagesstätten, Spielplätze, Quartiersläden und viele weitere Besonderheiten sich direkt auf die jeweilige Bewohnerschaft beziehen. Ziel ist, dass sich für den täglichen Bedarf kurze Wege einstellen, sich auf diesen Wegen Menschen immer wieder treffen, die sich mit der Zeit kennenlernen können. Hierdurch entstehen für künftigen Bewohner_Innen gemeinsame Bezugspunkte im Quartier.

Die Stadtteilquartiere (Viertel) sollen im Stadtgrundriss sichtbar werden. Neben der Stadtteilmitte entstehen vier weitere, kreisförmig um sie angeordnete Quartiere. Baulich setzen sie sich durch Grünzüge und den städtebaulich-strukturellen Wechsel zur Mitte voneinander ab. Es entsteht ein ausgeglichenes Größen- und Kräfteverhältnis zwischen den einzelnen Quartieren und der Stadtteilmitte, wobei sich alle Einzelquartiere auf das Zentrum beziehen und das Zentrum wiederum seine Kraft in die Viertel ausstrahlt.

Städtebaulicher Bezugsort eines jeden Viertels ist der jeweilige Quartiersplatz. Seine Lage ist so gewählt, dass er mitten im Wohnviertel liegt und damit über kurze Wege zu erreichen ist. Seine räumliche Fassung und Größe erhält er über die umliegende Wohnbebauung, die einmündenden Straßen des Viertels und weitere örtliche Gegebenheiten. An einer der Platzseiten liegt die größere städtische Kita, die den öffentlichen Charakter des Platzes hervorhebt. Die städtebauliche Struktur ermöglicht in der Randbebauung des Quartiersplatzes weitere urbane Nutzungselemente wie z.B. einen Quartiersladen, Gastronomie oder kleinteilige Dienstleistungen.

Die öffentliche Kita flankiert auf ihrem Grundstück eine Seite des Quartiersplatzes, zeigt sich und erhält platzseitig ihre Eingänge. Sie enthält je nach Bedarf zusätzliche Räume für die Bewohner_innen des Quartiers wie z.B. ein Familienzentrum. Der Außenbereich der Kita liegt an der vom Platz abgewandten Seite, ist umfriedet und blickgeschützt, nach Süden orientiert unmittelbar an einem der übergeordneten Freiräume.

Zentraler Baustein des Quartiers ist der Baublock. Jedes Viertel wird durch den Ringboulevard erschlossen und hat sein eigenes, auf sich bezogenes, differenziertes Straßennetz, es erhält weitere Kindergärten und seine Quartiersgaragen.

Somit ergeben sich in aufsteigender Zahl städtebauliche Elemente, die den Bewohnern in unterschiedlicher Weise dienen: Die Wohnung für 1 bis etwa 5 Menschen, ein Hauseingang für 1 bis 12 Parteien, der Block für 150 bis 250 Bewohner_innen, und das Stadtteilquartier für 2.500 bis 3.500 Einwohner_innen, die Ebene des Stadtteils mit etwa 15.000 und die Stadt Freiburg mit derzeit rund 230.000 Einwohner_innen. Das Viertel ist dabei wichtiges Bindeglied zwischen dem Baustein Wohnblock/Straße und dem gesamten Stadtteil.

Die Strukturen sollen ein „Alt werden im Quartier“ begünstigen. Die Kinder werden sich - je nach Alter - einen Raum nach dem anderen erschließen. Älter werdende Menschen können sich in jedem Viertel im Laufe ihres Lebens Nachbarschaften und Gemeinschaften aufbauen und durch die durchgängige gebaute Barrierefreiheit ihr Leben lang in ihren Vierteln wohnen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE QUARTIERE UND IHRE CHARAKTERISTIKA

Insgesamt entstehen vier individuelle Stadtteilquartiere und die Stadtteilmitte als weiteres Viertel. Ohne der dem Gemeinderat vorbehaltenen Namensgebung vorzugreifen, werden für die Viertel im nachstehenden Überblick folgende Arbeitstitel benannt:

- Die „**Stadtteilmitte**“ ist klar definiert – sie liegt eindeutig im Schwerpunkt des Stadtteils,
- nordwestlich zwischen Dietenbachaue und Käserbachpark liegt das erste Viertel am „**Frohnholz**“,
- das zweite Viertel liegt südöstlich der Mitte und ist ebenfalls von den beiden Freiräumen flankiert („**Obere Hirschmatten am Käserbach**“),
- das dritte Viertel, südwestlich der Mitte gelegen und stark von den flankierenden Waldstücken umgeben, liegt auf dem historischen Gewann „**Lehener Winkel**“, und
- das vierte Viertel, nordöstlich der Mitte positioniert und mit einer langen Südseite an der Dietenbachaue gelegen, soll hier „**an der Dietenbachaue**“ genannt werden.

Die beschriebene räumliche Abgrenzung hat sich aus der Quartiersstruktur entwickelt und stimmen nicht vollständig mit den Bauabschnitten überein (vgl. hierzu Kap. 6.3). So erstreckt sich der erste Bauabschnitt über zwei Quartiere („Stadtteilmitte“ und „Frohnholz“). Für das „branding“, die Grundstücksvergabe und die Gestaltung ist ein quartiersbezogener Ansatz sinnvoll. Dies ist möglich, weil sich die Aufsiedlung der Bauabschnitte zeitlich überlagert.

Der Grundstein für das unterschiedliche Aussehen der Viertel ist im Wissen um die Quartiere und ihre räumliche Abgrenzung gelegt. Die Erstbewohner eines jeweiligen Viertels und dessen Besiedlungsstrukturen, ob individuell oder als Gruppe, werden dem Quartier darüber hinaus einen eigenen Stempel „verpassen“. Das Grundprinzip der sozial durchmischten Stadt mit einer Mischung unterschiedlicher Bautypologien im Baublock bleibt jedoch in allen Quartieren bestehen, um eine sozial-räumliche Segregation zu vermeiden.

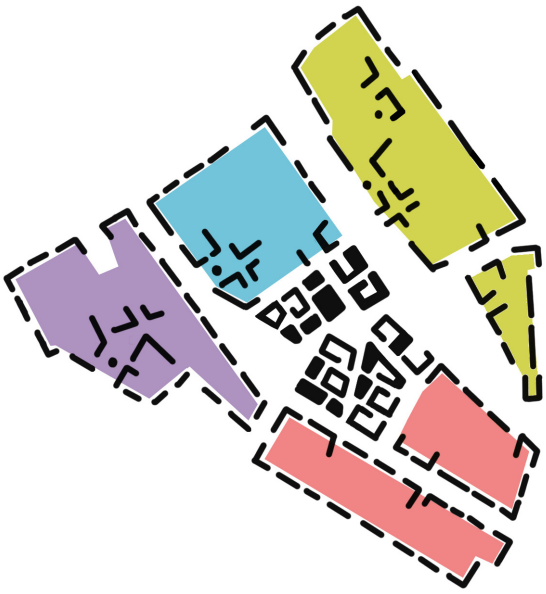


Abb. 35. Pikto | Idee der Stadtteilquarttiere

In der Reihe ihrer Aufsiedlung werden folgend die Charakteristika der Stadtteilquartiere beschrieben, wobei dem zuerst bebauten Quartier eine besondere Rolle zufällt.

Quartier 1 – Frohnholz: Das Quartier zeichnet sich durch seine Lage zwischen den beiden Freiräumen der Dietenbachaue und des Käserbachparks aus. Als erster Bauabschnitt hat es Pionierarbeit zu leisten. Das ist eine Chance für seine Bewohner_innen, und wird ein dauerhaftes Charakteristikum des Viertels bleiben. Die städtebauliche Grundstruktur ist eher ruhig, klar und fast ausschließlich im rechten Winkel angelegt.

Weitere wichtige Bausteine des Viertels sind die nördliche Kfz-Zufahrt zum Stadtteil, die Stadtbahnendhaltestelle mit einem kombinierten Quartiersgarage-Park-and-Ride-Parkhaus sowie der von dort in Richtung Stadtteilmitte verlaufende Stichboulevard. Dort wird ein kleiner urbaner Platz ausgebildet zwischen der sogen. „Meistermeile“, einem durch die Handwerkskammer initiierten Projekt, der Quartiersgarage mit ihrem angrenzenden Hochhaus sowie dem Wohnheim des Universitätsklinikums. Der Quartiersplatz selbst entwickelt sich aus dem grundlegenden städtebaulichen Baustein Dietenbachs, dem offenen Wohnblock: Durch eine angemessene Aufweitung werden aus straßenbegleitenden Wohnhäusern des Viertels Raumkanten, die den Platz entstehen lassen. Der Quartiersplatz wird Teil des Viertels und zu seinem Herzstück. Das Kita-Gebäude am Platz hat als erstes öffentliches Gebäude eine zusätzliche Aufgabe: Bis eine funktionstüchtige Stadtteilmitte mit eigenem Stadtteilzentrum entsteht, wird es viele „öffentliche“ Aufgaben im jungen Quartier übernehmen.

Quartier 2 – Obere Hirschmatten am Käserbach: Das Quartier wird durch seine Lage zwischen dem Freiraum der Dietenbachaue und dem südlich gelegenen Sportband charakterisiert. Die städtebauliche Idee des Käserbachparks ist, das Motiv des ehemaligen Bachlaufes als Freiraum im Stadtteil aufzugreifen. Der Käserbachpark wird als grüner Streifen in das Quartier eingebettet und bildet die grüne Mitte. Die städtebauliche Struktur ist von lang gezogenen Wohnblöcken entlang der Grünräume gekennzeichnet. Der Quartiersplatz des Viertels mit öffentlichen Kitagebäude liegt an der Schnittstelle von Käserbach und dem Ostrand der Stadtteilmitte. Da die Stadtteilmitte keinen eigenen Quartiersplatz besitzt, werden sich ihre Bewohner auch zu den beiden Quartiersplätzen in den benachbarten Stadtvierteln hin orientieren. Das Quartier erhält weitere Sonderbausteine, die seinen spezifischen Charakter stärken werden: den Stadtteileingang Süd mit kleinem Platz und Hochpunkt, dort eventuell Sonderbausteine wie ein Hotel und ein Forschungsgebäude, den Schulcampus mit Sporthalle und Sportflächen, Wohnheime für Studenten und Universitätsklinikum sowie die Stadtbahnhaltestelle an der Schule. Die Nähe zum Stadtteil Rieselfeld wird ebenfalls prägen.

Quartier 3 – Lehener Winkel: Das Quartier wird durch seine Lage zwischen den Frei- und Naturräumen von Käserbachpark, Langmattenwäldchen und Frohnholz bestimmt. Das Naturschutzgebiet Rieselfeld und der Mundenhof sind nah. Es ist eine Randlage, teils hinter dem Langmattenwäldchen „versteckt“. Geprägt wird das Quartier durch eine eher polygonale und verwinkelte städtebauliche Struktur, die die geometrischen Besonderheiten der Randbedingungen aufnimmt. Der Quartiersplatz liegt wieder im räumlichen Schwerpunkt des Quartiers. Das Außengelände der solitären Kita grenzt an den südlichen Freiraum. Ein erhaltenswertes Biotop wird in die Stadtstruktur aufgenommen. Die Wohnnutzung überwiegt, es sind nur wenige Sondernutzungen vorhanden.

Quartier 4 – An der Dietenbachaue: Dieses Quartier wird durch seine lange Lage am Stadtteilpark der Dietenbachaue charakterisiert. Das ganze Viertel orientiert sich hin zu diesem Grünraum, seine Bewohner werden die „wahren“ Dietenbacher werden. Der Freiraum der Dreisam ist nahe. Ein wesentliches bauliches Element ist die mit PV-Anlagen bestückte Lärmschutzwand entlang der B 31a. Die städtebauliche Struktur entwickelt sich parallel zum Dietenbach in langen Baufluchten. Zusätzliche Fußwege verbinden die Baublöcke mit dem Freiraum im Süden. Die Promenade am Dietenbach mit Südlage, die lang gezogenen Wohnstraßen (mit leichten Knicken wie im Stadtteil Wiehre) und die Straße des Ringboulevards geben dem Viertel sein Gesicht. Der Quartiersplatz liegt am Dietenbach und stellt die Verbindung zwischen den nördlichsten Wohnbereichen und der Stadtteilmitte her. Insbesondere das Band zwischen dem Ringboulevard und der B31a erhält ein besonderes städtebauliches Gepräge: Die hier liegenden Wohnungen sind in geschützten Höfen nach Südwest orientiert und werden auch von dort erschlossen. Sie besitzen Adressen im Stadtteil und nicht in lauter Randlage. Das Band wird mit kleinen Gewerbehöfen, Parkhäusern und zwei Urban-Factories in den Blocköffnungen komplettiert. Es entsteht eine urbane Mischung; Projekte, die das Arbeiten mit dem Wohnen kombinieren wollen, sind für diese Lage prädestiniert. Der Wohnanteil zum Rand des Stadtteils ist reduziert.

Quartier 5 – die Stadtteilmitte: Sie ist das lebendige Herz des neuen Stadtteils mit einer Ausstrahlung in alle anderen Quartiere. Ihr Charakterzug ist die Urbanität. Die Mitte ist umgeben von den zuvor beschrieben Vierteln und wird von den beiden inneren Freiräumen Dietenbachaue und Käserbachpark umfasst. Ein prägendes Element der städtebaulichen Struktur ist die diagonale Achse, die in Verlängerung der Carl-von-Ossietzky-Straße die Stadtteile Dietenbach und Rieselfeld und ihre Zentren und Angebote miteinander verbindet.



Abb. 36. Quartiersplatz „Frohnholz“



Abb. 37. Quartiersplatz „an der Dietenbachaue“

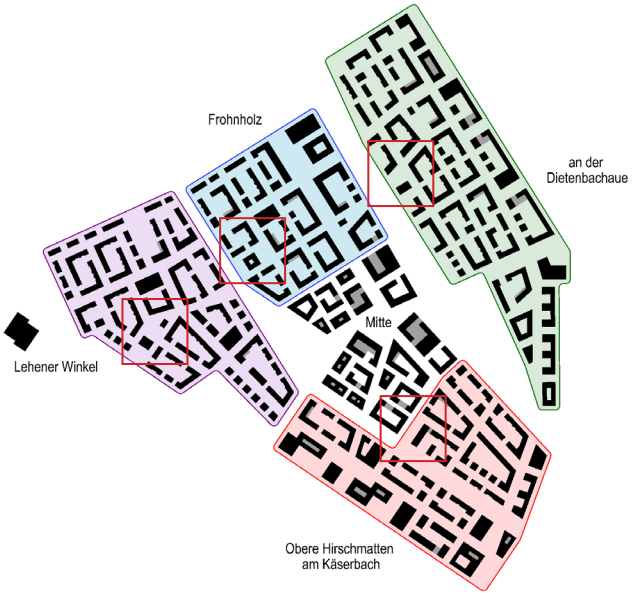


Abb. 38. Stadtteilquartiere



Abb. 39. Quartiersplatz „Lehener Winkel“



Abb. 40. Quartiersplatz „Obere Hirschmatten am Käserbach“

3.1.3. Stadtteilmitte

Die Stadtteilmitte Dietenbachs ist das fünfte Quartier im Stadtteil. Sie verbindet Wohnen, Arbeiten und Handel in urbaner Form und wird Zentrum für etwa 15.000 Menschen im Stadtteil. Ihre abschließende Gestalt soll die Stadtteilmitte über einen noch durchzuführenden Wettbewerb erhalten. Die Abbildung 43 ist nur als Skizze zu verstehen.

Die wichtigsten städtebaulichen Straßenachsen, Fußwege und Freiräume werden in die Mitte geführt und enden auf dem Hauptplatz des Stadtteils. Und von dort aus führen wiederum Straßen, Wege und Freiräume in die Stadtteilviertel und zu weiteren übergeordneten Zielen im Umfeld des Stadtteils. Der Platz wird zum Ziel- und Ausgangspunkt. Die Baustrukturen der umliegenden Wohnblöcke und Quartiere finden ihr natürliches Ende am Platz und geben ihm seine Form. Alle Straßen, ihre geometrischen Richtungen und Linienführungen werden in diesem Platzraum aufgefangen und weitergelenkt. Ein sich in Richtung Zentrum bewegender Mensch wird immer ein Haus auf der ihm gegenüber liegenden Platzseite und somit ein optisches Ziel, einen Haltepunkt im städtebaulichen Raum im Blickfeld haben. Lediglich eine Sichtachse zwischen den beiden Freiräumen der Dietenbachaue und Käserbachpark bleibt frei und verbindet diese über die Stadtteilmitte.

Die Maße des Hauptplatzes (rd. 90 auf 100 m) orientieren sich an der Größe zentraler Plätze europäischer Städte.

Auch der Freiburger Münsterplatz misst vor dem Münster vom Eis-Café bis zum Kornhaus gegenüber 102 Meter. Überall entstehen am Platz schnell auffindbare Lagen in den Erdgeschosszonen, die sich für Gewerbe, Dienstleistungen und Gastronomie eignen. Der Stadtteiltreff mit Quartiersarbeit und das Haus der Kirche mit Kita liegen hier. Alle Platzhäuser erhalten eine Kolonnade als zusätzliches und durchgängiges Element mit Vorgaben zu Größe und Materialität, die das urbane Flair des Ortes unterstützt und die vielfältige Architektur am Platz zu einem großen Ganzen zusammenführt. Die Kolonnade ist charakterbildendes Element der Mitte mit hohem gestalterischem und funktionalem Anspruch. Das Nutzungskonzept der Mitte, die Idee der Kolonnaden und die Ausbildung und Nutzung des eigentlichen Platzes werden in Kapitel 4.3 genauer beschrieben.

Städtebaulich werden die Wohnhöfe mit ihrer Randbebauung in der Mitte stark verdichtet, wobei auf die natürliche Belichtung aller Wohnungen großen Wert gelegt wird. Die mindestens fünf- oder sechsgeschossige Bebauung erhält an geeigneten Stellen weitere Erhöhungen im Bereich der Hochhausgrenze von 22 m. Somit entstehen wechselnde Traufhöhen und eine Silhouette, die Individualität, Urbanität und die Orientierung im zentralen Quartier unterstützt. Die öffentlichen Räume der Mitte sind verkehrsberuhigte Bereiche oder Fußgängerzone. Es gibt keine Vorgartenzonen, die Straßen-

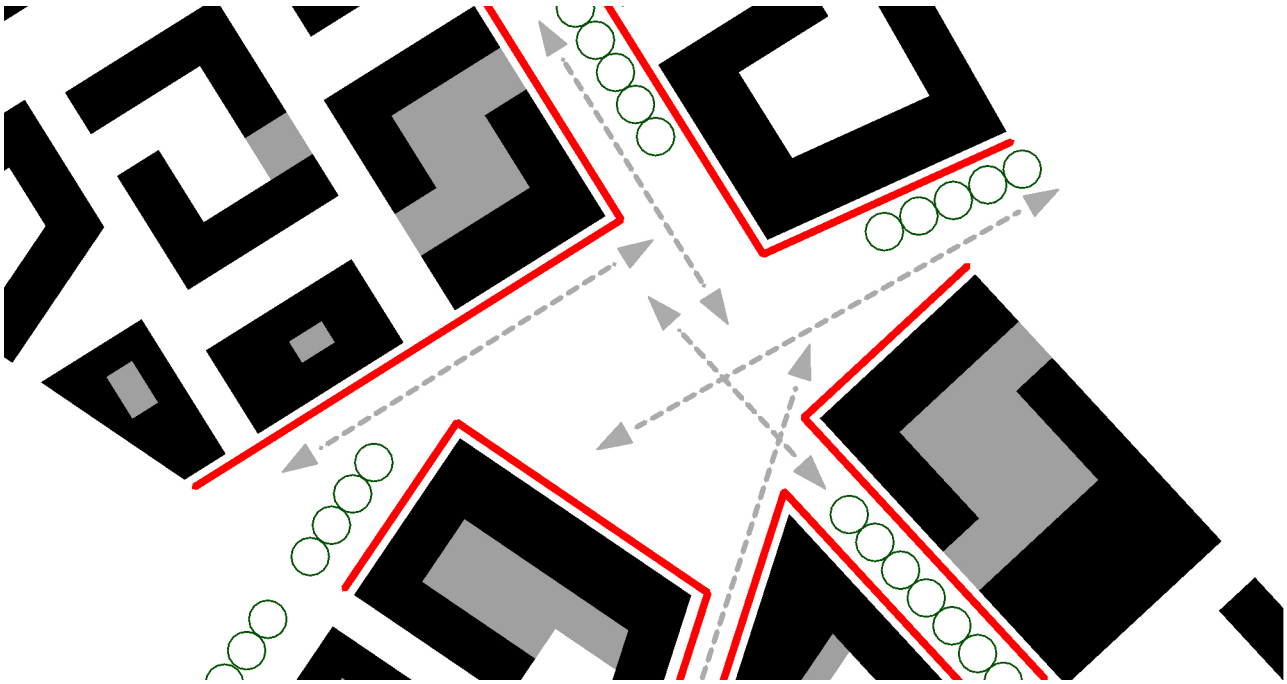


Abb. 41. Stadtteilmitte | Richtungen und Raumkanten



Abb. 42. Stadtteilmitte | Rahmenplan | 1:2.000

räume werden an geeigneten Stellen bis auf 10 m verengt, an anderen Stellen bis auf 20 m aufgeweitet. Diese kleinen Versätze, Aufweitungen und Diagonalen im städtebaulichen Grundriss kreieren ein urbanes Wechselspiel. Es entsteht Individualität und etwas Markantes: Orte werden zu etwas Besonderem, ohne die übergeordnete Stadtstruktur aus den Augen zu verlieren.

Neben dem Gebäudetypus der dichten Blockrandbebauung wird ein weiterer Stadtbaustein eingeführt: ein variabel gestaltbares, durchgestecktes Hofhaus. Es ist die verdichtete Form des Townhouses, angelehnt an Gebäudetypologien verdichteter Innenstädte verschiedenster Epochen:

Ein Wohnhaus für drei bis acht Parteien mit einer kleinen gewerblichen Einheit an der Straße im Erdgeschoss.

Damit setzt sich dieser Teil Dietenbachs städtebaulich in vielerlei Hinsicht von den ihn umgebenden Quartieren ab. Die Bewohner_innen der Mitte werden die Menschen der umliegenden Quartiere oft in ihren öffentlichen Räumen zu Gast haben, die Bewohner_innen der nahe gelegenen Quartiere werden die der Mitte an ihren Infrastrukturen und ihren Angeboten zur Kinderbetreuung teilhaben lassen. Der Quartiersplatz des östlich benachbarten Viertels grenzt an die Stadtteilmitte. Dort bildet sich ein Ort, von dem beide Quartiere profitieren.





Abb. 43. Skizze Wettbewerb | Stadtteilmitte

3.1.4. Straßen- und Platzräume

Die Straßen und Plätze sind neben der Gesamtstruktur die wichtigsten Bausteine einer Stadt. Für den städtebaulichen Entwurf Dietenbachs wird ein abgestuftes und ineinander abgestimmtes Straßennetz entwickelt. Mit Hauskanten gefasste Plätze, in jeweils angemessenen Größen, komplettieren ein Raumsystem, das sich zu jeder Zeit am Maßstab des sich durch die Stadt bewegenden Menschen orientiert.

DIE STRASSEN:
Das für Dietenbach gewählte Grundsystem bildet viele Straßenraum-Typen aus. Die große Mehrheit der Häuser und Hauseingänge liegt an öffentlichen Straßen, alle gewünschten Haustypologien können flexibel gemischt werden. Die gewünschte Vielzahl individueller Townhouses, die in allen Baublöcken des Stadtteils vorkommen soll, braucht viele Bauplätze an der Straße. Straßen haben Erschließungsfunktion und sind zugleich Lebensraum für die an ihnen wohnenden Menschen. Für Dietenbach bietet sich die Chance, insbesondere den ruhenden Verkehr so zu organisieren, dass dem Auto im Straßenraum kein dominanter Platz zugewiesen wird.

Grundlegend setzt sich das Straßensystem aus folgenden Typologien zusammen: Der Ringboulevard und die Stichboulevards haben übergeordnete Erschließungsfunktion für den Stadtteil. An ihnen werden alle Quartiersgaragen und Besucherparkplätze angeordnet. Quartiersstraßen erschließen die Quartiere und die Quartiersplätze. Wohnstraßen in den Vierteln sind je nach Lage und Funktion als Wohnstraßen mit gesichertem Seitenbereich oder als schmale Wohnstraßen ausgebildet. Weitere Straßen und Wege mit besonderen Funktionen (Stadtbahnachse, Fahrradstraße, selbstständig geführte Fuß- und Radwege) komplettieren das Netz. Im Kapitel 3.3.2 ist dies im Einzelnen dargestellt.

Da Straßen auch der Orientierung dienen, ist es städtebaulich wichtig, für jeden Typus einen gewissen Charakterzug zu entwickeln. Dies geschieht durch den gefassten städtebaulichen Raum, Begrünungskonzepte, Gestaltung (Materialwahl, Ausstattung, Querschnittsgestaltung) und straßenverkehrsrechtliche Regelungen (hierzu Kap.3.2 und Kap. 3.3).

Der Ringboulevard führt einmal ringförmig durch den Stadtteil und verbindet alle Teilquartiere rund um die Stadtteilmitte miteinander. Er ist an vielen Stellen im Stadtteil präsent und mit seiner durchgehenden zweireihigen Baumallee ein prägendes und immer wieder erkennbares Element. Zwischen den Bäumen sind öffentliche Längsparkplätze, Fahrradstellplätze, Behindertenparkplätze, Be- und Entladezonen, ggfs. Bushaltestellen, Versickerungsanlagen und weitere Funktionen angeordnet. Die Gehwege sind den Ansprüchen des Fußgängeraufkommens angepasst und die Häuser erhalten in der Regel eine kleine Vorzone, durch die der Übergang von öffentlich zu privat je nach Situation gestaltet werden kann.

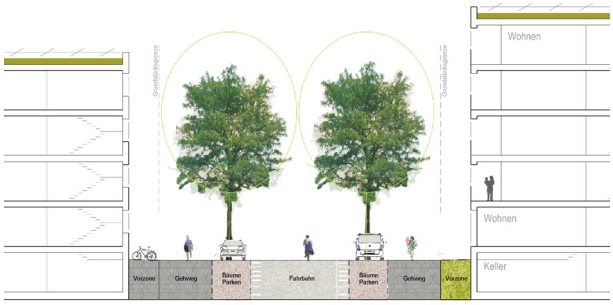


Abb. 44. Ringboulevard | 1:500

Die Stichboulevards, mit und ohne eine begleitende Stadtbahn, führen mit einer dicht bestandenen Baumreihe bis in die Stadtteilmitte zur Fußgängerzone des Hauptplatzes. Es sind wichtige Stadtachsen, die für den Radverkehr als Fahrradstraße ausgewiesen werden und zudem die Stadtteilmitte erschließen. Da sie für den Kfz-Verkehr keine durchgehende Verbindung schaffen, wird der zentrale Platz vom Durchgangsverkehr entlastet. In den Stichboulevards ist straßenbegleitend eine geringe Zahl öffentlicher Parkplätze vorgesehen.

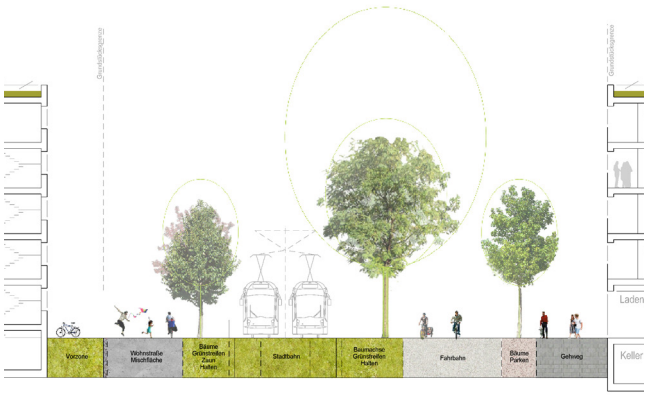


Abb. 45. Stichboulevard Nord | 1:500

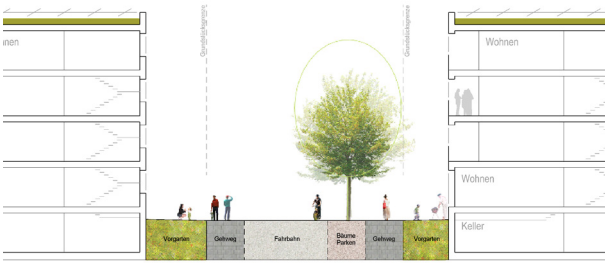


Abb. 46. Quartiersstraße | 1:500

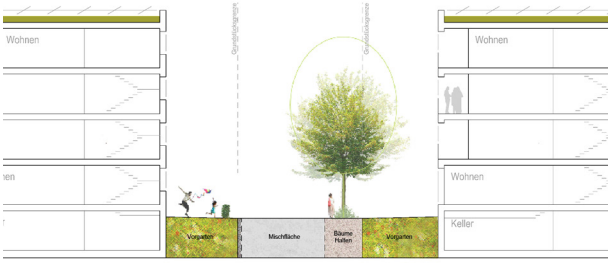


Abb. 47. Wohnstraße | 1:500

Die Wohnstraßen haben im Normalfall einseitige Baumreihen und werden je nach Funktion und Lage im Stadtteil mit oder ohne geschützten Seitenbereich entwickelt. Öffentliche Parkplätze gibt es hier nicht, jedoch Haltebuchten für die Anwohner_innen zum Ein- und Ausladen. Die Wohnstraßen werden als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet.

Damit werden sie zu einem Rückgrat des öffentlichen Lebens in der Stadt und zu Orten der persönlichen Begegnung. Indem die Parkierung der Autos konsequent in den Quartiersgaragen konzentriert wird und in den Wohnstraßen keinerlei Parkplätze vorgehalten werden, ist in den Wohnstraßen nur sehr wenig Kfz-Verkehr zu erwarten.



Abb. 48. Straßenhierarchien | 1:10.000

DIE PLÄTZE:
Alle Plätze Dietenbachs sind aus der gewählten Stadtstruktur heraus entwickelt. Die Plätze sind fest mit dem Straßensystem verbunden, ihre Raumkanten entwickeln sich zumeist aus den Fluchten von straßenbegleitenden Häusern. Es entstehen sanfte städtebauliche Übergänge, einfache Wegebeziehungen und die raumbildende Wohnbebauung wird Teil von wichtigen Orten im Stadtteil.

Auch hier spielen zum einen der Maßstab des Menschen und zum anderen der typische Maßstab der Stadt Freiburg eine wichtige Rolle. Der städtebauliche Entwurf überträgt die Qualitäten von Freiburger Quartiersplätzen (wie z.B. Lederleplatz und den Annaplatz) auf die neuen Quartiersplätze in Dietenbach. Daraus ergeben sich städtebaulich gesehen „gute Stuben", Plätze für den Aufenthalt und die Begegnung, Plätze für eine schöne Querung zu Fuß in angemessenen Dimensionen mit Freiburger Maß.

Neben dem Stadtteilplatz und den vier Quartiersplätzen werden weitere kleine Plätze, Rücksprünge und Aufweitungen der Gebäudefluchten zu qualitätsvollen, städtischen Räumen entwickelt. Damit entstehen entlang des Dietenbacher Straßennetzes Abfolgen von fein hierarchisierten Platzräumen, die zusammen mit ihren Häusern charaktervolle Orte im Raumgefüge des Stadtteils entwickeln. Oft braucht es dazu kaum mehr als einen kleinen Versatz in der Bauflucht; oder einen Straßenraum, der bis an die Gebäudekante entwickelt wird. Es sind städtebauliche Bausteine, die an speziellen Orten in der Stadt bewusst eingesetzt werden, um Varianz, Lesbarkeit und Hierarchie im öffentlichen Raum herzustellen. Dies stellt einen wichtigen Beitrag zur Urbanität im Stadtteil dar. An solchen Orten spielt zudem die Architektur der raumbildenden Häuser eine wichtige Rolle.

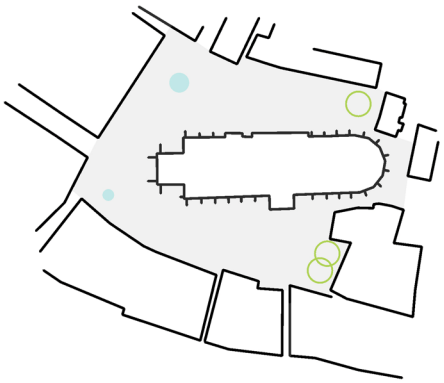
Viele Wege und Platzfolgen unterstützen die Idee der „Stadt der kurzen Wege" im Stadtteil. Wesentlich hierbei sind die Fuß- und Radverbindungen zwischen den Quartieren und der Stadtteilmitte. Aber auch die Quartiere sollen sich miteinander verknüpfen können. Es sind wichtige Verbindungen für Freundschaften zwischen den einzelnen Wohnquartieren und Verknüpfungen zu übergeordneten Zielen wie zu der Dreisam, dem Mundenhof oder dem Nachbarstadtteil Rieselfeld. Ein gutes Beispiel für diese Wege- und Platzfolge liegt westlich der Stadtteilmitte: Vom nördlichsten Wohngebiet kommend über den Spielplatz und den nördlichen Quartiersplatz geht es über den Dietenbach, über den Stichboulevard mit Stadtbahn zum ersten Quartiersplatz im „Frohnholz". Von dort aus über den Käserbachpark und einen kleinen, sich öffnenden Platz mit Spielplatz im westlichen Quartier in Richtung Ringboulevard und den Quartiersplatz im Westen.



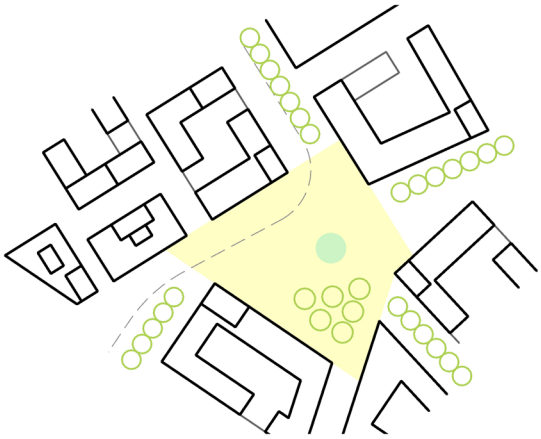
Abb. 49. Übersicht Plätze und Aufweitungen



Abb. 50. Platzfolgen | Querverbindungen



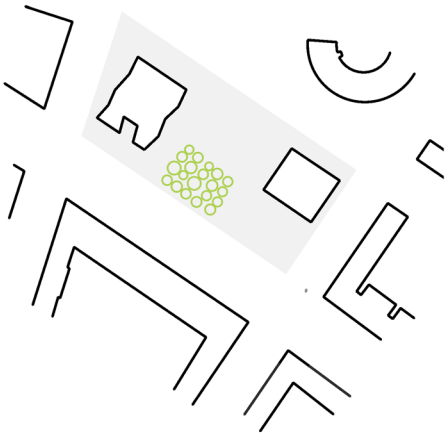
Münsterplatz



Stadtteilplatz Dietenbach

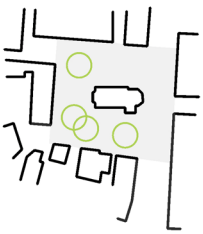


Platz der alten Synagoge

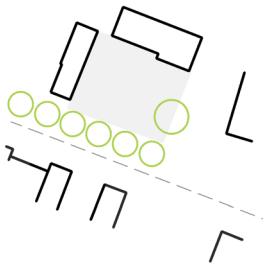


Maria-von-Rudloff-Platz
Rieselfeld

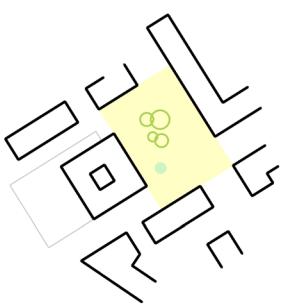
Abb. 51. Stadt- und Stadtteilplätze Freiburg im Größenvergleich



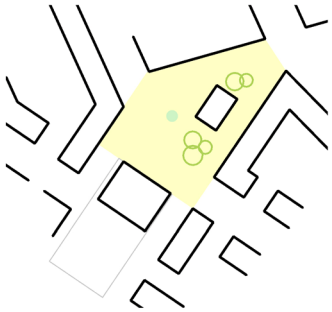
Annaplatz
Wiehre



Alfred-Döblin Platz
Vauban



Dietenbach
Quartiersplatz "Frohnholz"



Dietenbach
Quartiersplatz "Lehener Winkel"

Abb. 52. Quartiersplätze Freiburg im Größenvergleich



Abb. 53. Schwarzplan | 1:10.000

3.1.5. Nutzungen

Die Wohnnutzung steht in Dietenbach an erster Stelle. Zusätzlich werden im Stadtteil weitere Nutzungen angesiedelt. Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Betreuung, Verkehr und Erholung werden nicht räumlich getrennt, sondern so eng wie möglich miteinander verflochten. Einzelhandel, Dienstleistungen und wohnortnahe Arbeitsplätze beleben den Stadtteil und erzeugen Urbanität. Durch die Nutzungsmischung und ein dezentrales, vielseitiges Angebot entstehen kurze Wege, die den Alltag erleichtern.

Im Stadtteil werden kommerzielle, soziale, öffentliche und kulturelle Nutzungen angesiedelt. Dabei werden Nutzungen nicht nur nebeneinander auf eigenen Grundstücken platziert, sondern hybride Strukturen (z. B. Wohn- und Geschäftshäuser) mit vertikaler Mischung gefördert. Insbesondere die Erdgeschosszonen sind attraktive Lagen für Nicht-Wohnnutzungen.

Die Intensität der Nutzungsmischung ist im Stadtteil nicht gleichförmig verteilt. Es gibt Bereiche mit innerstädtischem Charakter und Bereiche, die vorrangig dem Wohnen dienen. Wichtige Stadträume wie z. B. Plätze, Haltestellen und Hauptverkehrsknoten werden in ihrer Position durch gezielte Verortung von Nicht-Wohnnutzungen gestärkt.

Die **Stadtteilmitte** ist der Schwerpunkt der wohnaffinen, gewerblichen Nutzungen. Das Zentrum Dietenbachs beinhaltet auf kleinteiligen Parzellen Flächen für unterschiedliche Ladengeschäfte und Dienstleistungen. Eckpfeiler der Erdgeschossnutzungen der Stadtteilmitte sind Märkte zur Grund- und Nahversorgung, die in die Platzrandbebauung integriert sind. Sie dienen als stark frequentierte sogenannte Magnetbetriebe zur Belebung des Stadtteilzentrums bzw. -platzes. Etwa 85 % der Wohneinheiten befinden sich im Umkreis von 500 m der beiden Märkte, die damit schnell zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die großflächigen Märkte sind ein Vollsortimenter (Geschossfläche: 2.600 m²), ein Lebensmitteldiscounter (Geschossfläche: 1.900 m²) sowie ein nicht großflächiger Drogeriemarkt und ein Biomarkt. Ihre zentrale Lage und die kompakte Ausbildung des Zentrums begünstigen Kopplungseinkäufe, von denen die kleinteiligen Dienstleistungen und Geschäfte im unmittelbaren Umfeld profitieren.

Das Haus der Kirche mit Café (Geschossfläche: ca. 1.900 m²) und einem weiteren Wohnprojekt mit KiTa, sowie der Stadtteiltreff (Geschossfläche: ca. 1.900 m²) ergänzen die gewerblichen Strukturen um soziale, gemeinschaftliche, öffentliche Begegnungsstätten. Diese Einrichtungen sind aufgrund ihrer hohen öffentlichen Relevanz direkt am zentralen Platz angesiedelt, sie werden aber – anders als im Rieselfeld – in die Bebauung integriert. So kann ein „hybrider Stadtbaustein“ mit einer hohen Nutzungsintensität entstehen. Darüber hinaus ist im Zentrum am Stadtteilpark, unweit der Stadtteilmitte und der Stadtbahnhaltestelle, ein Pflegeheim (Geschossfläche: ca. 6.000 m²) angesiedelt. In Kapitel 4.3.3. werden die Nutzungen des Zentrums weiter vertieft.

Im Umfeld der Quartiersplätze sind kleinteilige Nutzungen wie Gastronomie, Bäcker, Apotheke vorgesehen, die die Funktion von lokalen Subzentren übernehmen können.

Die Quartiersgaragen werden in bestimmten Lagen durch Bürogebäude angebaut. Diese brechen die Monotypologie auf und ordnen den Parkhäusern eine ergänzende Nutzung zu.

Nicht störendes Gewerbe wird an der Stadtteilzufahrt Nord („Meistermeile“) und entlang der B 31a angeordnet. An der stark befahrenen Bundesstraße werden, in Form von Handwerkerhöfen, Räumlichkeiten für gewerbliche Kleinbetriebe geschaffen (siehe Kapitel 4.6.3.). Die Art der gewerblichen Nutzung soll in allen Lagen mit Wohnen kompatibel sein.

Sondernutzungen im Stadtteil können an der Kfz-Stadtteilzufahrt Süd in Form eines Forschungsgebäudes und eines Hotels entstehen.

Insgesamt sind vier solitäre KiTas an den Quartiersplätzen und 18 viergruppige integrierte KiTas vorgesehen, die dezentral im Gebiet verteilt sind. Sie befinden sich an Haupterschließungsstraßen oder in unmittelbarer Nähe, damit Hol- und Bringverkehr mit dem Auto nicht durch die Wohnstraßen führt.

Der Schulcampus der Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe und zwei Sporthallen liegt an der südlichen Gebietsgrenze. Die Konzentration der schulischen Einrichtungen soll zu betrieblichen Synergieeffekten und Einsparungen führen und zugleich die Flexibilität im Hinblick auf sich ändernde Anforderungen der Schulpädagogik vergrößern. In einer Bandstruktur schließt parallel zum Schulcampus am Übergang zum Rieselfeld das Freiraumband mit verschiedenen Sportanlagen an. Seine Lage folgt der bestehenden Vereinssportanlage des „Sport vor Ort Rieselfeld e. V.“ im Bereich Untere Hirschmatten, die in das Sportband integriert wird. Die Schulen profitieren von der Nähe der Sportflächen, sie vermitteln einen ausreichenden Abstand der Sportflächen zur neuen Wohnbebauung und schützen sie vor Lärm- und Blendwirkungen. Insbesondere für Kinder ist so die Voraussetzung für kurze und gefahrlose Wegebeziehungen zwischen den Schulen, Sporthallen und Sportflächen gegeben. In Kapitel 4.6.5 wird der Sport- und Schulcampus näher beschrieben.

Um Nutzungskonflikte mit dem Wohnen zu verringern, sind potentiell mit Lärm verbundene Einrichtungen in Randlage vorgesehen: Der Jugendtreff (ca. 1.200 m² Geschossfläche, integriert im Verfügungsbau) und die Vereinsgaststätte (im Funktionsgebäude) mit anschließendem Biergarten sind an der Schnittstelle zum Sportband verortet. Clubs bzw. Partyräume können im Keller des Studierendenwohnheims, im EG der Quartiersgaragen am südöstlichen Stadteigang oder im EG des Büroturms am Stadteingang Nord vorgesehen werden.

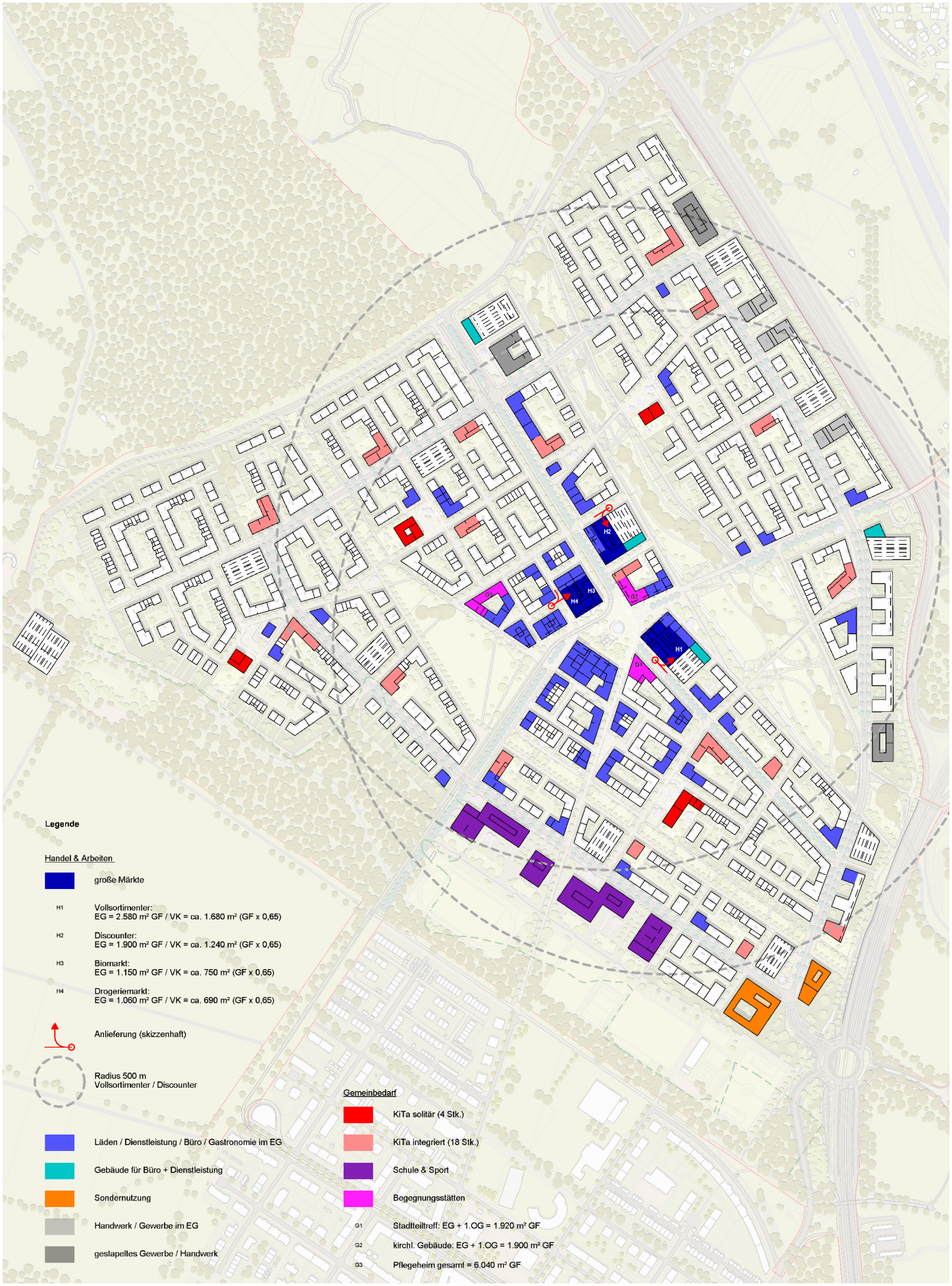


Abb. 54. Nutzungen | 1:7.500

3.1.6. Bauhöhen

Für Dietenbach wurde ein differenziertes Bauhöhenkonzept erarbeitet. In Anlehnung an die Freiburger Maßstäblichkeit beträgt die Regelgeschossigkeit vier Geschosse. Die daraus resultierende charakteristische Urbanität schafft einen gemeinsamen städtebaulichen Nenner und zudem eine kontinuierliche räumliche Wirkung. Abweichungen bzw. Erhöhungen ergänzen dies zu einem ganzheitlichen Bauhöhenkonzept. Dabei werden wichtige Stadträume betont, Orientierungspunkte geschaffen und Übergänge in die Umgebung hergestellt.

In Abstimmung mit den im Fachgutachten zur Vorbereitung eines übergeordneten Hochhauskonzepts für die Stadt Freiburg aufgeführten Prinzipien werden drei markante Hochhäuser mit zwölf Geschossen positioniert. Am Eingang Nord und Süd bilden sie den Endpunkt wichtiger Blickbezüge und symbolisieren Eingangsportale in den Stadtteil. Ein weiteres Hochhaus befindet sich als Abschluss des Grünraums am Ostende der Dietenbachaue. Zusammen mit dem Hochhaus am nördlichen Stadtteileingang markiert es den namensgebenden Freiraum Dietenbachs. Die 12-geschossigen Gebäude mit knapp 40 m Höhe sind über den Stadtteil hinaus sichtbar, markieren aber lediglich stadtteilbezogene Orte. Auf 20-geschossige oder noch höhere Landmarken wird verzichtet, da konzeptionell keine übergeordnete Relevanz für die Stadt Freiburg vorliegt, die eine solche Höhe rechtfertigen würde.

Die Boulevards werden zwischen den Eingängen und der Stadtteilmitte durch eine 5-geschossige Bebauung eingerahmt und formulieren so urbane Achsen in Richtung Zentrum. Im Süden wird dabei der Schulcampus als Sonderbaustein integriert.

In der Stadtteilmitte liegt die Regelgeschossigkeit bei fünf bis sechs Geschossen. Höhenversprünge ergänzen die urbanen Gebäudetypologien und schaffen dadurch variierende Raumfolgen unterschiedlicher Atmosphäre und räumlicher Dichte. Die 8- bis 9-geschossigen Gebäudeerhöhungen im Bereich der Hochhausgrenze von 22 m formulieren eine abwechslungsreiche Dachlandschaft und damit eine heterogene, innerstädtische Silhouette.

Alle wichtigen Verkehrs- und Blickachsen münden in den zentralen Stadtteilplatz. Die Hochpunkte sind so gesetzt, dass sie die Blickbeziehungen in Richtung Marktplatz und der wichtigsten Achsen betonen. Die Kontur des Platzes wird durch die verschiedenen Bauhöhen herausgearbeitet, wichtige öffentliche bzw. stark frequentierte Nutzungen werden markiert.

Eine Abfolge von Plätzen in Nord-Süd Richtung führt von der B 31a über die Dietenbachaue und den Käserbachpark bis zum Mundenhof. Sechs- bis achtgeschossige Platzhäuser begleiten die wichtige Wegeverbindung und schaffen räumliche Akzente.

Zur städtebaulichen Einfassung weisen die Gebäude in Richtung der stark befahrenen Besançonallee im Osten und der B 31a im Norden fünf Geschosse auf. Ein Hochpunkt mit acht Geschossen an der Breisgauer Brücke schließt die Randbebauung ab.

Die Bebauung in Richtung Mundenhof und Mooswald erhält vier Geschosse, löst sich von der Struktur des offenen Blockrands und schafft somit einen Übergang zur Landschaft.

Die vier solitären KiTas sind zweigeschossig mit viergeschossiger Erhöhung zu den Quartiersplätzen.

Der Grundschulteil der Gemeinschaftsschule und sein Verfügungsbau haben drei Geschosse und eine Höhe von ca. 12 m, sie könnten aber auch wie der Sekundartrakt vier Geschosse und eine Höhe von ca. 16 m haben, was in etwa einem 5-geschossigen Wohngebäude entspricht. Die Sporthallen sind etwa 9 bis 10 m hoch.

Eine Quartiersgarage mit 5 oberirdischen Parkebenen hat eine Höhe von etwa 14 bis 15 m.



Abb. 55. Bauhöhen | 1:7.500

3.1.7. Verteilung Wohnformen und Gebäudetypologien

Bei der Verteilung der Wohnformen in Dietenbach stehen eine kleinteilige Baulandentwicklung mit sozial gerechter Mischung im Fokus. Eine fein gegliederte Parzellenstruktur ist die Basis für die angestrebte Mischung verschiedener Wohntypen und erleichtert spätere Veränderungen. Zusätzlich formt der parzellenorientierte Städtebau ein charaktergebendes Stadtbild mit abwechslungsreichen Fassaden entlang der öffentlichen Straßenräume.

Ziel der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind eine kleinteilige Parzellierung und die soziale Durchmischung des Stadtteils. Wichtiges Grundprinzip des Entwurfs ist daher die typologische Durchmischung in der kleinsten städtebaulichen Einheit, dem **Baublock**. Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen (Alter, Geschlecht, Familienstand, Einkommen und Mobilität) werden im gesamten Stadtteil um gemeinschaftliche Freiräume herum angeordnet. Gruppen mit besonderen Bedarfslagen werden dabei in das städtische Gefüge inkludiert, z.B. auch durch gezielte Einrichtung von Kleinstwohnungen oder betreutem Wohnen.

Diese städtebauliche Struktur des Blockrands mit überwiegend einfachen und klar zugeschnittenen Grundstücken eignet sich für alle wohnungsschaffenden Akteure, vom kleinen Townhouse für Einzelbauherren_innen bis zur genossenschaftlichen Wohnanlage. Das gemeinschaftliche Bauen, die frühzeitige Einbindung der Akteure und die Partizipation der Zielgruppen bilden Leitlinien für die Vermarktung und Umsetzung. Mietwohnungen wie auch Eigentumsbildung können in allen Lagen kombiniert werden.

Die meisten Wohnungen in Dietenbach werden im Geschosswohnungsbau erstellt. Durch Mehrfamilienhäuser entstehen effiziente Gebäude und preiswerte Wohnungen. Große Projekte erhalten als Ankernutzer größere Grundstücke und übernehmen im Gegenzug gemeinschaftliche Aufgaben und Nutzungen (z. B. Ver- und Entsorgung, KiTas, gem. Innenhöfe). Auch verdichtete familienfreundliche Typologien, wie das gereihte Townhouse, sind im Stadtteil vertreten. Besonders für Familien stellt dieser Typus ein interessantes Wohnangebot dar.

Idee und Struktur der Wohntypologien werden im Kapitel 4.5 detailliert beschrieben.

Neben den gemischten Wohnhöfen beinhaltet der Rahmenplan auch Sonderformen wie z. B. Wohnheime. Diese Typologien können als zusammenhängende Projekte entwickelt werden und erhalten entsprechend große Grundstücke. Sie liegen vorwiegend an den Rändern des Stadtteils.

Der Rahmenplan schafft Grundstücke bzw. Gebäude in vielfältigen Lagen und Geometrien. Die dargestellten Gebäudestrukturen wurden aufgrund des Erschließungssystems und der Straßenfluchen umsetzungsorientiert entwickelt. Gebäude wie spitzwinklige Eckgebäude erhalten besondere städtebauliche Situationen, beinhalten aber auch Herausforderungen im Zuge der hochbaulichen Umsetzung.

Im neuen Stadtteil Dietenbach werden neue und innovative Gebäudetypologien gefördert, die individuelle Qualitäten bieten und unterschiedlichen Anforderungen und Wohnbedürfnissen der zukünftigen Bewohner_innen Rechnung tragen. Das flexible Gerüst der Parzellen begünstigt das Ziel zur Umsetzung von 50% öffentlich gefördertem Wohnraum und stellt sicher, dass dieser nicht nur in allen Bereichen des Plangebiets, sondern auch in allen Baublöcken gleichermaßen untergebracht werden kann.

Der nebenstehende Übersichtsplan zur Verteilung der Typologien symbolisiert die Flexibilität des Stadtgrundrisses und die bunte Vielfalt Dietenbachs.

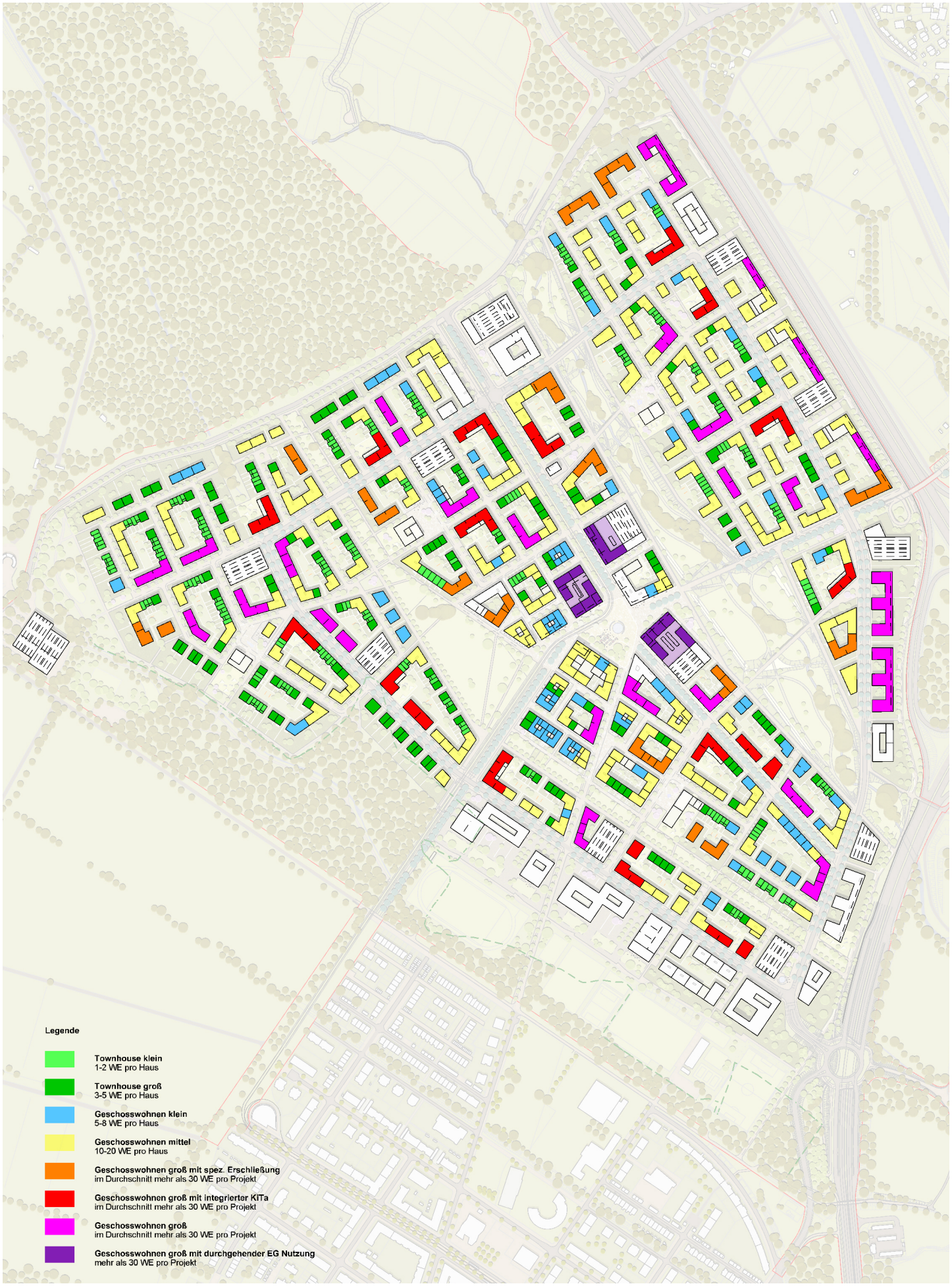


Abb. 56. Verteilung Typologien | Beispiel | 1:7.500

3.2. FREIRAUM

3.2.1. Leitidee des Freiraumkonzepts

Die öffentlichen Grünräume leisten einen wichtigen Beitrag im städtebaulichen Grundgerüst. Orientiert am Verlauf der namensgebenden Wasserläufe des Käserbachs und des Dietenbachs verbinden sie die angrenzenden Grüngebiete des Mooswalds und des Dietenbachparks, zwischen denen der neue Stadtteil entsteht. Die Durchgängigkeit der Freiräume lässt wichtige Frischluftkorridore entstehen und schafft Blickbezüge über die benachbarten Freiräume hinaus zum Kaiserstuhl und in den Schwarzwald. Die Grünräume verknüpfen alle Stadtteilquartiere Dietenbachs miteinander und schaffen gleichzeitig die Verbindung nach außen, wo nötig schaffen sie auch eine Distanz zu sensiblen Randbereichen. Schützenswerte Biotope und Baumbestand werden berücksichtigt und wo möglich integriert.

Das System unterschiedlicher, sich ergänzender Grünräume, die über kurze, attraktive Wegeverbindung vernetzt sind, bietet eine große Nutzungsvielfalt mit großen Aufenthalts- und Erholungsqualitäten.

3.2.2. Öffentliche Grünräume

ÜBERSICHT, KENNWERTE UND NUTZERGRUPPEN

Der neue Stadtteil Dietenbach wird von drei in ihrer Art sehr unterschiedlichen Parkräumen durchzogen und gegliedert: der naturnahen Dietenbachaue, dem intensiver gestalteten Käserbachpark und dem am Südrand gelegenen Wald- und Sportband, das vorhandene Waldflächen mit Sportflächen kombiniert. Zusammen stellen diese ein vielfältiges Angebot für die künftigen Bewohner_innen dar.

Insgesamt entstehen im neuen Stadtteil 19 ha öffentliche Sport- und Freiraumangebote. Im neuen Stadtteil werden den ca. 15.000 zukünftigen Einwohner_innen dabei ca. 160.000 m² intensiv nutzbare öffentliche Grünanlagen angeboten, das entspricht knapp 10,7 m² pro Person. Dabei fließen die Flutmulde des Dietenbachs und Wege durch die Stadtteilparks in diese Berechnung ein, nicht aber die angrenzenden Parkpromenaden am Käserbachpark und der Dietenbachaue. Diese ergänzen das Angebot, indem sie autofrei ausgestaltet sind und zu den Parks eine Sitzstufe haben.

Ferner bieten angrenzende Waldflächen, das Gewässer Dietenbach, Baumquartiere entlang der Straßenräume, befestigte Platzflächen, Sportflächen und Versickerungsflächen, und schließlich auch die für eine Blockeinheit gemeinschaftlich nutzbaren, privaten grünen Innenhöfe, Raum zur Erholung.

Die öffentlichen Grünräume unterscheiden sich in ihrer Gestaltung und bieten unterschiedliche Räume und Nutzungsoptionen an:

- In der Dietenbachaue und in Teilen des Waldparks dominiert die landschaftsbezogene Erholung mit großen Wiesenflächen zum Spazieren oder informellen Sport. Die naturnahe Gestaltung dieser Flächen bietet beruhigte Bereiche für Mensch und Natur und gibt insbesondere Gelegenheit für Umweltbildung und Naturerleben im neuen Stadtteil.

- Der Käserbachpark ist deutlich intensiver gestaltet und bietet Raum für freiraumbezogene Aktivitäten wie z.B. Tischtennis, Urban Gardening oder Spielplätze für unterschiedliche Altersgruppen.

- Der Sportpark in Verlängerung und Ergänzung zur Sportanlage Untere Hirschmatten ist neuer Standort vieler Sportfelder, die ein breites Angebot für sportliche Aktivitäten bieten. In Verbindung mit dem breiten Waldsaum, dem Freiraum auf dem bisherigen Gelände des Brieftaubenzuchtvereins und den lichten Spielwiesen im Übergang zum Mundenhof erstreckt sich dieses grüne Band – wie die beiden anderen Parks – von der Besançonallee am östlichen Rand bis hin zur Straße Zum Tiergehege am westlichen Rand.

Die öffentlichen Grünflächen sind generationenübergreifend, inklusiv und barrierefrei gestaltet. Sie bieten den verschiedenen Alters- und Nutzergruppen unterschiedliche Möglichkeiten sich Räume anzueignen und sich mit dem neuen Stadtteil zu identifizieren. Sie werden durch die halböffentlichen und privaten Freiflächen ergänzt und sind über die öffentlichen Räume und attraktive Wegebeziehungen vernetzt.

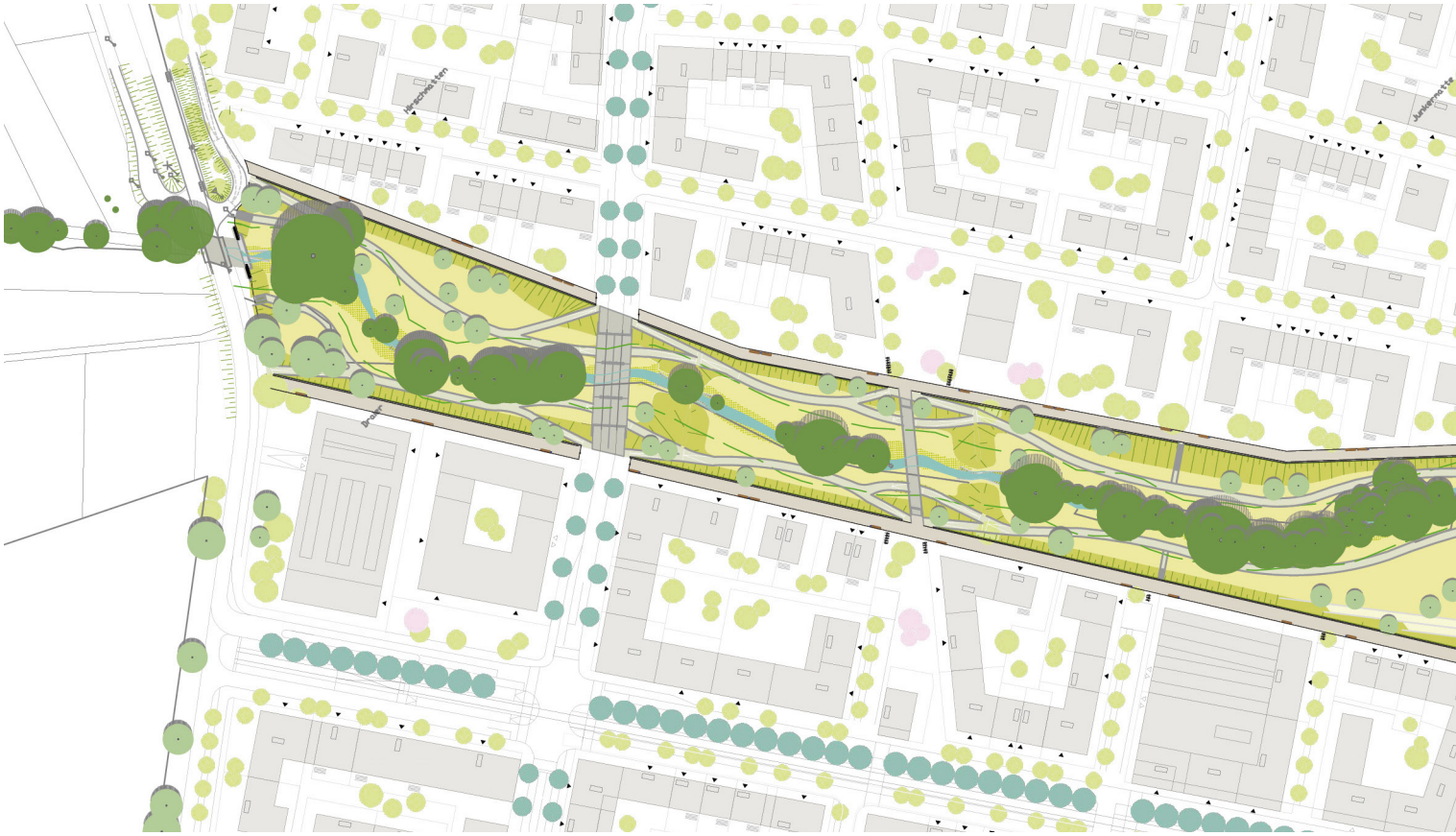


Abb. 57. Grünräume | 1:7.500





Abb. 58. Skizze Wettbewerb | Dietenbachaue



DIETENBACHAUE

Die Dietenbachaue (Größe ca. 9,5 ha) mit dem Dietenbach ist ein zentrales räumliches und identitätsstiftendes Element des neuen Stadtteils. Sie verbindet auf einer Länge von gut 1 km den Dietenbachpark im Osten mit der freien Landschaft im Westen und stellt einen wichtigen Korridor für die Durchlüftung dar. Darüber hinaus kommt ihr ökologische Bedeutung für den Biotopverbund zu.

Sechs Brücken queren die Dietenbachaue und verbinden die Quartiere dies- und jenseits miteinander. Drei der Brücken sind für den motorisierten Verkehr nutzbar, die anderen dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Wo möglich sind die Brücken in ihrer Höhenlage zum Parkraum so gestaltet, dass es möglich ist, sie zu unterqueren. Die Gestaltung der Brücken ist von großer Bedeutung, damit sie keine visuellen oder räumlichen Barrieren darstellen, sondern eine ansprechende Vernetzung innerhalb des neuen Stadtteils gewährleisten.

Der Dietenbach wird im Bereich des neuen Stadtteiles hochwassergerecht ausgebaut (siehe hierzu Kapitel 2.1.6). Eingefasst zwischen Leitdeichen, die die Flutmulde einfassen, entsteht ein attraktiver Landschaftsraum, der vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bietet, ohne die Funktionalität der Flutmulde einzuschränken. Zudem wird der Parkraum mit Hilfe von Querriegeln in einzelne Retentionsabschnitte unterteilt, die bei Hochwasser das Wasser zurückhalten und geregelt ablaufen lassen. Die meisten dieser Querriegel werden landschaftlich integriert und gestaltet, so dass sie den Raum weder visuell noch räumlich unterbrechen und begrenzen. Somit bleibt der Park als Ganzes erlebbar.

Der Ausbau des Dietenbachs erfolgt nach ökologischen landschaftsverträglichen Kriterien. Dabei bleiben das vorhandene Mittelwasserbett und der uferbegleitende Gehölzsaum weitestgehend erhalten. Naturerleben und beruhigte naturnahe Bereiche entstehen als Überflutungsflächen im Hochwasserfall.

Die Ausgestaltung der Dietenbachaue als Flutmulde bewirkt die tiefe Lage auf Bestandsniveau im Vergleich zum umgebenden Stadtquartier. Die einfassenden Leitdeiche werden zu parkbegleitenden Promenaden, die in ihrer Ausgestaltung Teil des Parkraums und gleichzeitig Verbindung zur anschließenden Wohnbebauung sind. Die in der Regel 5,50 m breiten Promenaden liegen in Teilen tiefer als die Bebauung mit ihren Gärten, so dass die Privatsphäre der Bewohner_innen gewahrt wird, diese aber gleichzeitig direkt am Park teilhaben und ihn erleben können. Die Promenaden werden als Bestandteil des Parkraums verstanden und autofrei gehalten.



Abb. 59. Lageplan Dietenbachaue | 1:3.000



Abb. 60. Brücken Dietenbachaue

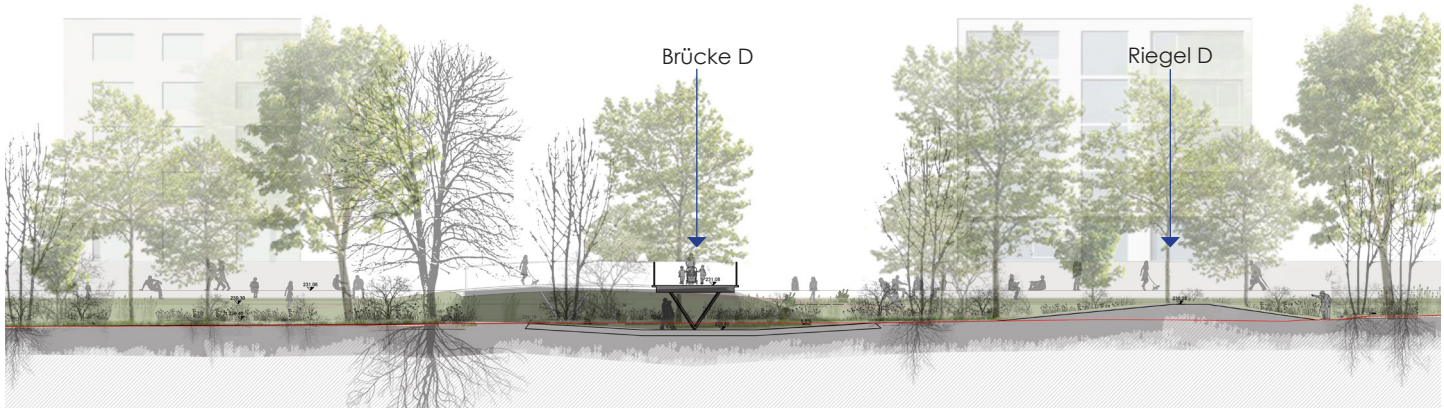


Abb. 61. Querschnitt Brücke D mit Querriegel D

Fahrradfahren ist erlaubt, bekommt hier aber eine gleichwertige Stellung zum Fußverkehr. Die Parkpromenaden sind keine Radschnellrouten, sondern Parkwege, die neben der Bewegung auch dem Aufenthalt und Spielen dienen. An diesem Übergang entstehen hochwertige Wohnlagen, die (zum Park ausgerichtet) ihre Gärten und Terrassen, zum Teil auch ihre Zugänge haben. Rund 70 Wohneinheiten liegen mit ihrer Erschließung an den Promenaden der Dietenbachaue. Sie können mit dem PKW nur rückseitig über den Innenhof erreicht werden, profitieren aber unmittelbar von der Qualität der Dietenbachaue. Für Rettungsfahrzeuge und Notfälle sind die Promenaden befahrbar, die Zufahrt ist für alle anderen Fahrzeuge durch Poller an den Wendehammern der Stichstraßen gesperrt.

Eine möglichst einheitlich gestaltete Mauer als Abschluss der Wohnterrassen und Gärten soll die Wohnbebauung zur Promenade begrenzen und eine klare räumlich-architektonische Kante bilden. Durch sie soll der Höhenunterschied überbrückt werden, der sich aus der Höhenentwicklung der aufgeschütteten Wohngebiete und den vorhandenen Höhen der Promenade ergibt.

Der Höhenversprung soll bewirken, dass Einblicke in die privaten Gärten nicht möglich sind. Gleichzeitig ist die Mauer (privater) Teil der Promenade, die begrünt werden kann. Damit wird die wichtige Schnittstelle zwischen Privatheit und Öffentlichkeit eindeutig definiert. In die Vermarktung der Grundstücke können Anreize integriert werden, wie die Mauerkante auch durch die Öffentlichkeit erlebt werden kann. Dieser städtebaulich sinnvolle Versatz zwischen den privaten Gärten und der Promenade muss im Zusammenhang mit der Höhenplanung noch weiter vertieft werden.

Im Übergang zu den Böschungen, die hinunter auf das Parkniveau der Dietenbachaue führen, werden die Promenaden über eine durchgängige Sitzkante begrenzt, die auf gesamter Länge Aufenthaltsmöglichkeiten bietet mit Blick auf den Grünraum. Treppen und Rampen führen von den Promenaden in die Dietenbachaue und ihre Wege und Wiesen. Die Böschungen der Dietenbachaue werden an bestimmten Punkten individuell genutzt. Dort wo sich der Park weitet, ist genug Raum vorhanden, um großzügige Rasenstufen für angenehmen Aufenthalt anzulegen. In anderen Bereichen in Kita-Nähe kann der Höhenunterschied für Kinderspielbereiche beispielsweise für Rutschbahnen genutzt werden.

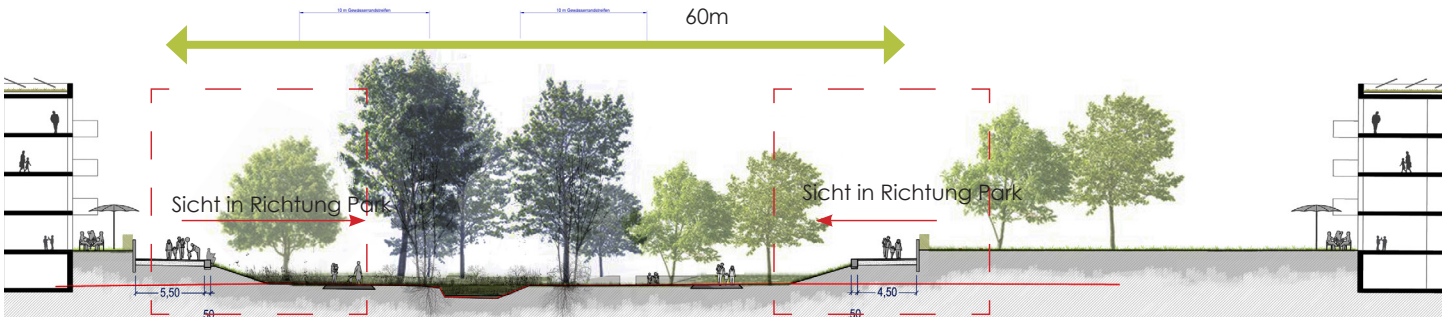


Abb. 62. Querschnitt Dietenbachaue schmal

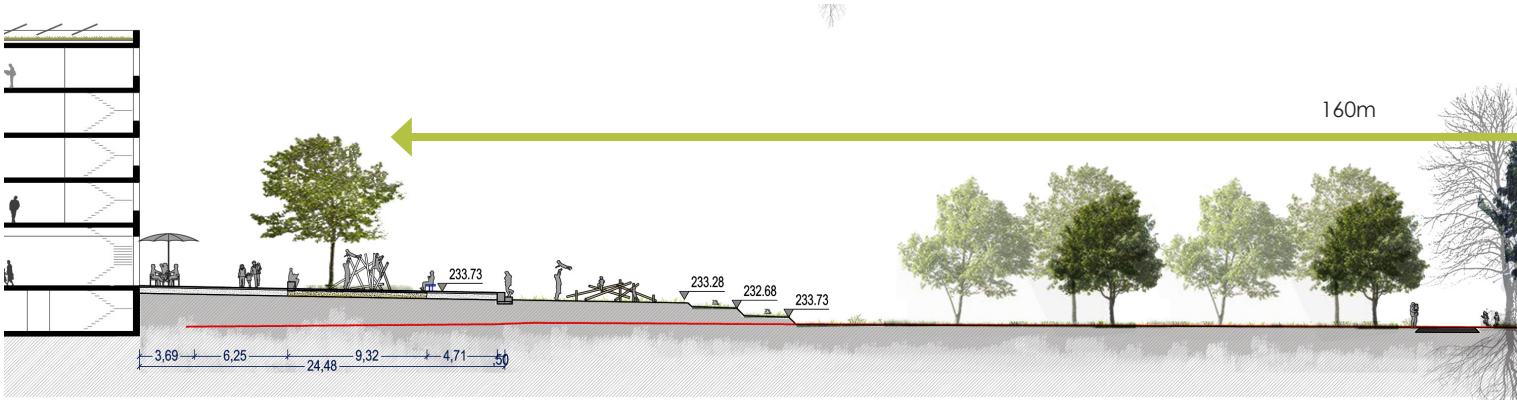


Abb. 63. Querschnitt Dietenbachaue breit

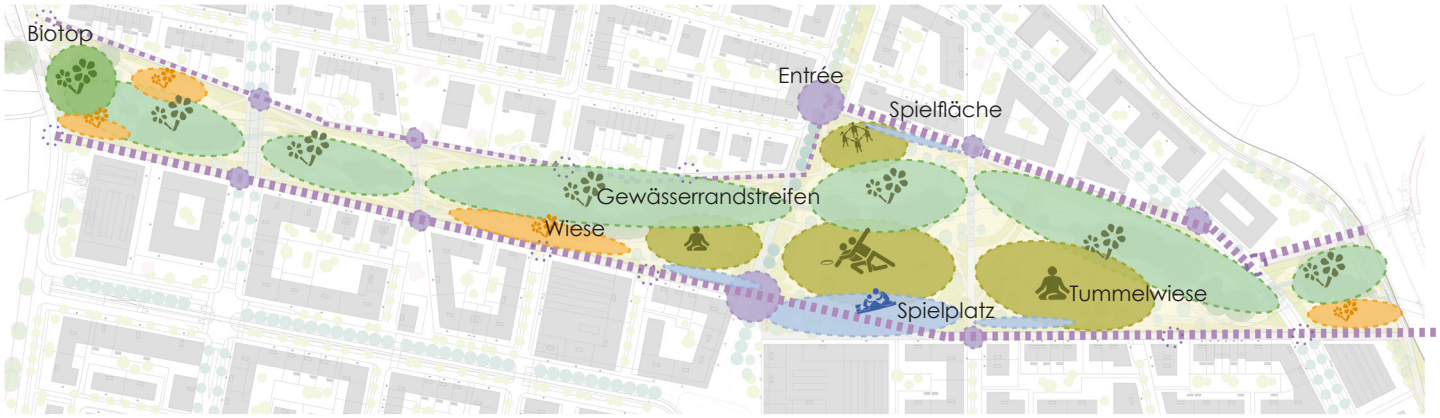


Abb. 64. Schema Zonierung Dietenbachaue



Abb. 65. Ausschnitt Dietenbachaue | 1:2.500

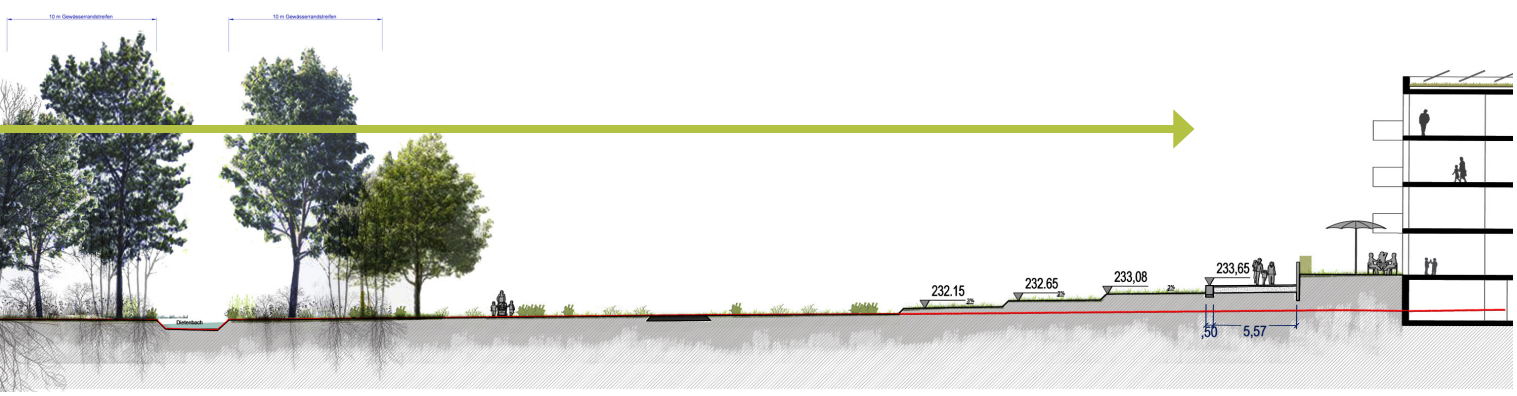






Abb. 66. Skizze Wettbewerb | Käserbachpark



KÄSERBACHPARK

Der Käserbachpark (Größe ca. 5 ha) ist der zweite zentrale Parkraum des neuen Stadtteils. Im Unterschied zur Dietenbachaue wird dieser nicht auf Bestandsniveau angelegt, sondern liegt auf dem gleichen (aufgeschütteten) Niveau wie die angrenzende Bebauung. Im mittleren Bereich gibt es eine Gruppe mit tiefer liegenden Bestandsgehölzen, die erhalten und in die Planung eingebunden werden, so dass sich auch hier eine Geländemodulation ergibt. Insgesamt unterscheidet sich der Käserbachpark in seiner Art der Gestaltung und in der Intensität der Angebote deutlich von der Dietenbachaue.

Der Käserbachpark ist ein linear aufgebauter Stadtteilpark mit unterschiedlichsten Bereichen und Nutzungsmöglichkeiten. Er ist überwiegend intensiv gestaltet und ausgestattet. Seine Besonderheit liegt in den schmalen (Breite hier ca. 30 m), aber deutlich gegliederten Raumteilen, die ihm eine große Vielfalt verleihen. Der lineare Raum wird wie selbstverständlich durch kreuzende Wege gegliedert, die sich aus der Struktur der Umgebung ergeben. Er ist deutlich in größere und kleinere Vegetations- und Aufenthaltsräume unterschieden. Liegeflächen, kleinere Ballspielbereiche, Spiel- und Picknickflächen, Bereiche für Urban Gardening werden darin integriert. Einige Abschnitte sind intensiver gestaltet, andere lassen der Natur Raum. In den intensiv genutzten Bereichen sind in regelmäßigen Abständen Spielplätze vorgesehen, die von privaten Kleinkindspielbereichen innerhalb der Wohnblöcke ergänzt werden. Die öffentlichen Spielplätze sind mit 1.000 bis 2.000 m² groß genug, um wesentliche Spielelemente aufzunehmen. Die einzelnen Bereiche bzw. Abschnitte bieten Möglichkeiten, unterschiedliche Nutzungen möglichst störungsfrei für die künftigen Nutzer aneinanderzureihen. Aus der Gliederung des Grünzuges ergeben sich Abschnitte, die Bezüge zu den angrenzenden Blöcken und deren Nutzung aufnehmen können. Die neue Bebauung direkt am Park kann ihre Identität dann auch aus ihrer Lage am jeweiligen Abschnitt, z.B. im Bereich der Retentionsflächen, der Spielplätze oder der Wiesenbereiche definieren.

In der Stadtteilmitte öffnet sich der schmale Käserbachpark und wird zu einer weiten, offenen Rasenfläche (Breite hier ca. 130 m), die zum Toben und Rennen einlädt. Von hier hat man einen freien Blick über den Marktplatz Dietenbachs in die Dietenbachaue.



Abb. 67. Lageplan Käserbachpark | 1:3.000



Abb. 68. Schema Zonierung Käserbachpark



Abb. 69. Beispiel | Urban gardening



Abb. 70. Beispiel | Situation Entree

Auch der Käserbachpark wird wie die Dietenbachaue seitlich von breiten Promenaden begleitet. Seine nördliche Promenade ist jedoch schmaler und nur für Fußgänger angelegt. Von dieser Seite werden keine Wohnungen erschlossen, so dass es sich um einen reinen Spazierweg handelt. Die südliche Promenade dient auch der fußläufigen Erschließung der angrenzenden Häuser sowie dem Radverkehr. Für Kfz-Verkehr ist diese gesperrt. Diese Promenaden verknüpfen den Käserbachpark mit der Wohnbebauung und ihren Eingängen und Gärten. Auch hier ist es wichtig, dass Eingänge und Einmündungen auf die Promenade so gestaltet sind (z.B. abgerückte Hecken / Einfriedungen), dass die gegenseitigen Sichtbeziehungen gewährleistet sind.



Abb. 71. Schnitt Käserbachpark

Radverkehr ist hier zugelassen. Auch am Käserbachpark liegen rund 80 Wohneinheiten mit ihrer Erschließung an der südlichen Promenade. Sie können mit dem PKW nur rückseitig über den Innenhof erreicht werden, profitieren aber von der Qualität des Käserbachparks. Für Rettungsfahrzeuge ist die Promenade befahrbar.

Im Käserbachpark taucht das Motiv der gestalteten Mauer als Abschluss zu den Terrassen und als architektonische Kante wieder auf. Der Übergang von der Promenade zum Grünraum wird durch eine lineare Sitzstufe ausgebildet, die durchgängig zum Sitzen, Verweilen und Spielen einlädt. Gleichzeitig setzt sich der Grünraum so von der Promenade ab. Die barrierefreie Zugänglichkeit ist gesichert.

Entlang der südlichen Promenade zieht sich eine lineare Baumreihe, die die Promenade betont und hier für eine Verschattung im Sommer sorgt. Ergänzt wird diese Baumreihe durch lockere Baumgruppen, die den Grünraum des Käserbachparks gestalten. So ergeben sich stärker verschattete Bereiche und offene Flächen mit unverstelltem Blick.



Abb. 72. Schnitt Käserbachpark



Abb. 73. Beispiel | Promenade mit Vorzone



Abb. 74. Beispiel | Promenade mit Tummelwiese

WALD- UND SPORTBAND

Das Wald- und Sportband ist mit ca. 21 ha und einer Längenausdehnung von 1,5 km, der mit Abstand größte zusammenhängende Freiraum im neuen Stadtteil. Er ist jedoch stark geprägt vom Langmattenwäldchen und von den funktionalen Sportfeldern.

Der Sportpark ist Teil dieses dritten Freiraumbands und steht in direkter Wegeverbindung zwischen Schulen und Rieselfeld in Nord-Süd-Richtung bzw. zum Waldsaum in Ost-West-Richtung. Eine in Ost-West-Richtung durchgängige, großzügige Promenade verbindet den Sportpark mit dem neuen Quartier. Ähnlich den anderen Promenaden liegt dieser Fußweg tiefer als die Baufelder und sorgt so für die nötige Distanz zum Wohnen und zu den Schulen.

Der Sportpark ist in großen Teilen öffentlich zugänglich, wobei einige Sportflächen dem Vereinssport vorbehalten sind. Der Park bietet neben den nötigen Klein- und Großspielfeldern, die den entstehenden Bedarf abdecken, vielfältige Möglichkeiten für die Ausgestaltung attraktiver Betätigungs- und Erholungsbereiche, z.B. zum Volleyball-, Basketball- und Fußballspielen.

Die Höhenentwicklung im Bereich des Sportparks ermöglicht eine Terrassierung in Form von zwei Geländestufen. Die erste Geländestufe setzt die Baufelder vom Parkraum ab, die zweite kleinere bietet eine Sitzmöglichkeit für die angrenzenden Sportfelder. Locker verteilte Baumpflanzungen zwischen den Feldern sorgen für Schattenbereiche und schaffen zusätzlich attraktive Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten, z.B. für Yoga oder Gymnastik unter Bäumen.

Zwischen Sportband und dem benachbarten Rieselfeld bleibt der Waldstreifen in einer Tiefe von 30 m erhalten und sorgt damit für eine visuelle Trennung zur dortigen Wohnbebauung.

Dieser dritte Grünraum wird ungefähr mittig durch die neu geplante Stadtbahntrasse geteilt, die aus dem Rieselfeld kommt und in den neuen Stadtteil verlängert wird. Die im Rasengleis geführte Trasse wird begleitet von einem Fuß- und einem Radweg, die eine gute Verbindung der beiden Stadtteile gewährleisten. Diese Achse, die bis zum zentralen Marktplatz führt, wird als eine der vier zentralen Hauptachsen durch eine Reihe großer Bäume markiert.



Abb. 75. Beispiel | Spielplatz am Waldrand



Abb. 76. Beispiel | Multifunktionsfeld



Abb. 77. Beispiel | Promenade mit Sitzbänken



Abb. 78. Beispiel | Waldspielplatz



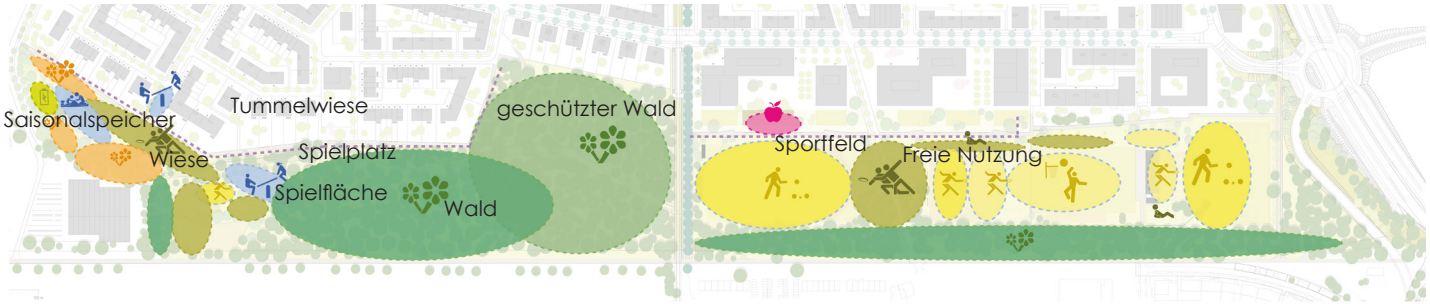


Abb. 79. Schema Zonierung Wald- und Sportband

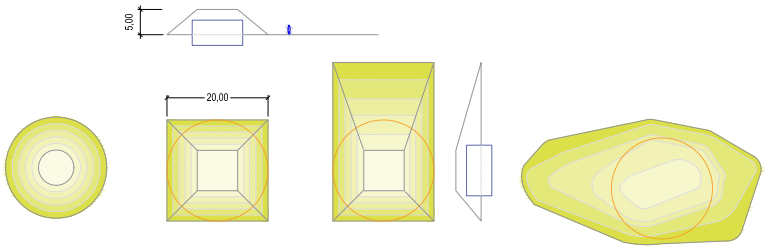


Abb. 80. Schemaskizze Saisonalspeicher



Abb. 81. Beispiel | skulpturaler Erdhügel



Abb. 82. Beispiel | bespielbarer Erdhügel



Abb. 83. Lageplan Wald- und Sportband | 1:4.000

Auf der westlichen Seite der Stadtbahn schließt sich der zu erhaltende Bereich des Langmattenwäldchens an. Ein vorhandener Fußweg, aus dem Waldstreifen unterhalb des Sportbandes kommend, quert hier die Stadtbahntrasse und wird auf dem ebenfalls vorhandenen Weg im Langmattenwäldchen weitergeführt. Wegen Natur- und Artenschutz wird auf Eingriffe in den dortigen Waldbestand verzichtet. Nördlich des Kernbereichs des Langmattenwäldchens wird keine Waldrandpromenade angelegt, weil Fledermaus- und Brutvogelarten diesen Waldbereich sonst wegen zu starker Inanspruchnahme durch Menschen meiden würden. Die Bestandswege können jedoch genutzt werden und sorgen so für eine stadträumliche Anbindung des Langmattenwäldchens. Auch die bereits vorhandenen Waldkindergärten bleiben bestehen.

Das Gelände des Brieftaubenzuchtvereins wird auf einer Fläche von rd. 0,8 ha entsiegelt und zu einem öffentlich nutzbaren Freiraum aufgewertet. Dabei wird ein lichter Waldrand geschaffen, in dem ein thematisch passender Spielplatz mit Sitzmöglichkeiten und begleitendem Bolzplatz geplant ist. Auch der weitere Grünraum Richtung Mundenhof zeichnet sich durch eine zu den Rändern hin dichtere Baumbepflanzung aus, die in Richtung Dietenbach licht und offen wird. So wird es auch Raum für freie Rasenflächen geben, die unterschiedlichste Aktivitäten erlauben. Die Pflanzung entlang der Ränder ermöglicht eine räumliche Distanz zum Gelände der Landfahrer, zum Parkhaus/ Parkplatz des Mundenhofs und zum Mundenhofgelände selbst.

Zum westlichen Ende des Grünraums schließt dieser mit einem markanten Erdhügel in Richtung Mundenhof ab. Dieser Erdhügel überdeckt einen zur Energiezentrale gehörenden Saisonalspeicher und integriert diesen in den Freiraum. Nach vorläufigen Angaben hat der Hügel einen Durchmesser von ca. 20 m und eine Höhe von ca. 5 m. Je nach Böschungsneigung und Grundform lässt er sich als Rodelhügel oder Hoch- und Aussichtspunkt gestalten.

Die Waldpromenade liegt zwischen den Baufeldern und dem Grünraum und folgt der gleichen Gestaltungsidee wie die Promenaden entlang Dietenbachaue und Käserbachpark. Da aber auch hier keine Erschließungsfunktion vorgesehen ist, wird die Waldpromenade im Vergleich zu den Parkpromenaden etwas schmaler gestaltet. Sie lädt zum Spazieren und Aufhalt mit Blick auf den Wald und die Wiesen ein.



Abb. 84. Querschnitt Kampfbahn C

3.2.3. Baumkonzept

LEITIDEE

Das Baumkonzept für den neuen Stadtteil leistet einen Beitrag, sich im neuen Stadtteil leicht orientieren zu können und unterstreicht die Hierarchisierung der Straßen im Quartier: Vier starke Achsen leiten sternförmig zum zentralen Platz, ein Ringboulevard mit ausdrucksstarker doppelter Baumreihe definiert die Haupterschließung und abwechslungsreiche Baumreihen schaffen einen lockeren informellen Charakter in den Wohn- und Nebenstraßen. Die öffentlichen Straßenräume sind also klar differenziert.

Öffentliche Plätze sowie die drei Grünzüge bekommen ebenfalls jeweils eine eigene Identität über die Verwendung unterschiedlicher Baumarten. Bei der konkreten Festlegung der Baumarten und den Standorten ist darauf zu achten, dass unterirdische Leitungen zugänglich sind und die Baumarten in ihrem Umfeld entsprechend ausgewählt werden.

Das Baumkonzept ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl an Baumarten und -sorten, die den Straßenräumen ihre Identität geben und die die Biodiversität im Gebiet erhöhen. Straßenbegleitende Bäume stehen in Baumgruben, die ausreichend dimensioniert sind, um ein erfolgreiches Wachstum zu gewährleisten. Die aufgeführten Baumarten sind als Vorschläge zu verstehen, die in der weiteren Planung detailliert und angepasst werden. Erst wenn die tatsächliche Pflanzung ansteht, werden die jeweiligen Baumarten unter Berücksichtigung der aktuellsten Forschungsergebnisse und der Erfordernisse aufgrund des Klimawandels festlegt. Zudem sind die Anforderungen der Feuerwehr zu berücksichtigen. Durch geeignete Artenwahl und entsprechende Abstände kann gewährleistet werden, dass die erforderliche regelmäßige Kontrolle und Pflege der Bäume einen leistbaren Umfang nicht überschreitet.



Abb. 85. Modellfoto Wettbewerb | Hauptachsen



Abb. 86. Baumkonzept | 1:7.500

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Straßenräume hinsichtlich des Baumkonzeptes erläutert.

DIE VIER HAUPTACHSEN

Als zentrale Erschließungsachsen haben diese Straßen einen formellen Charakter und einen hohen Orientierungs- und Identifikationswert für den gesamten neuen Stadtteil. Sternförmig leiten diese Achsen in Richtung des zentralen Marktplatzes. Sie verbinden die Eingänge in den neuen Stadtteil mit seiner Mitte und leiten den Verkehr zum geschäftlichen Zentrum.

Als Alleinstellungsmerkmal für diese bedeutsamen städteplanerischen Achsen sollen große Bäume (Wuchsklasse 1. Ordnung) sein, die möglichst im Abstand von 10-12 m gepflanzt werden. Für jede der vier Achsen wird eine eigene, durchgängige Baumart vorgeschlagen, die die unterschiedlichen Straßenräume begleitet.

RINGBOULEVARD

Der Ringboulevard ist als eine Allee ausgebildet, die ringförmig den gesamten neuen Stadtteil um- und erschließt. Besucher_innen werden durch Dietenbach und seine Teilquartiere geleitet, ohne die Orientierung zu verlieren. Die Baumabstände entlang des Ringboulevards liegen bei ca. 15 m und erlauben das parallele Parken für Besucher entlang der Straße. Im Bereich des östlichen Ringboulevards Ost (Käserbachpark bis zur Radwegverbindung in Richtung FR 1) werden zwischen den Baumstandorten Mulden-Kies-Rigolen mit Überlauf geplant, die in diesem Abschnitt die dezentrale Entwässerung des öffentlichen Raums übernehmen.

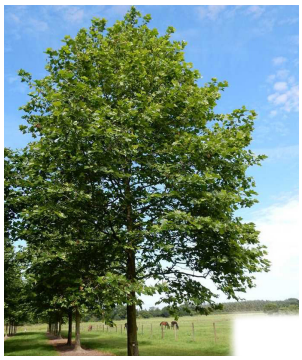
Ihrer Wichtigkeit entsprechend werden am Ringboulevard markante Straßenbäume der Wuchsklasse 2. Ordnung vorgeschlagen, die raumbildend sind und zur Verschattung des Straßenraums beitragen.

Abb. 87.



Tilia tomentosa „Brabant“ -
Brabanter Silberlinde
Höhe: 15-20m
Breite: 12-18m
Lichte Krone, Blüten

Abb. 88.



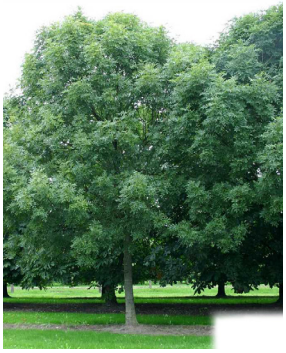
Platanus hispanica -
Platane
Höhe: 20-30m
Breite: 15-25m
Großkronig, markant

Abb. 89.



Sophora japonica -
japan. Schnurbaum
Höhe: 15-20m
Breite: 12-18m
Lichte Krone, Blüten

Abb. 90.



Fraxinus exelsior -
Straßenesche
Höhe: 20-25m
Breite: 12-15m
Regelmäßig

Abb. 91.



Gleditsia triacanthos `Skyline -
Dornlose Gleditschie
Höhe: 10-15 m
Breite: 10-15 m
Lockere Krone, keine Früchte

Abb. 92.



Acer platanoides ´Cleveland`-
Kegelförmiger Spitzahorn
Höhe: 10-15 m
Breite: 7-9 m
Ovale eiförmige Krone

Abb. 93.



Liquidambar styraciflua -
Amberbaum
Höhe: 10-20 m
Breite: 6-12 m
Offene Krone

Abb. 94.



Fraxinus ornus -
Blumenesche
Höhe: 8-12
Breite: 6-8
Breitpyramidiale Krone

WOHN- UND NEBENSTRASSEN

Mit abnehmender Hierarchie der Straße werden die Baumarten kleiner und weniger formal wirkende Baumsorten gepflanzt, die trotzdem straßenbildprägend sind. Innerhalb einer Straße bleiben die Sorten gleich, wechseln aber innerhalb der Straßenzüge und der Quartiere. Jede Straße erhält somit ihren eigenen Charakter, bei dem eine hohe Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht. Blühende oder ggf. auch vereinzelt mehrstämmige Bäume sorgen für Abwechslung und Vielfältigkeit.

Der Baumabstand in den Wohn- und Nebenstraßen ist mit 12 m geplant, da hier im Seitenstreifen keine Parkplätze vorgesehen sind.

Wohnstraßen weisen eher Bäume 3. Ordnung auf, können ggf. aber auch mit Bäumen der Wuchsklassen 2. Ordnung gestaltet werden.

BÄUME IN ÖFFENTLICHEN GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Bäume sind im Stadtgefüge wichtige identitätsstiftende Elemente. Sie unterstützen die Orientierung und haben somit eine „leitende“ Funktion im Quartier. Gleichzeitig tragen sie zu einer Adressbildung und einem Wiedererkennen von Räumen bei.

Wie für das Straßenbegleitgrün schlägt das Leitbaumkonzept auch für alle weitere Baumpflanzungen in öffentlichen Grün- und Freiflächen eine Auswahl an Baumarten vor, die vor allem durch ihre Vielfalt geprägt ist und den Räumen ihren eigenen Charakter geben kann.

PLÄTZE

Ausdrucksstarke und dekorative Bäume gestalten besondere Orte. Sie spenden Schatten und tragen zur Zonierung der Platzflächen bei. Markante mittelgroße bis große Bäume sollen die Plätze Dietenbachs prägen. Auf diese Art und Weise wird ein einheitliches, kontinuierliches Bild des gesamten Gebietes auch über die Vegetation erreicht.

Abb. 95.



Prunus padus -
Traubenkirsche
Höhe: 6-12 m
Breite: 4-6 m
Gleichmäßiger Wuchs

Abb. 96.



Acer platanoides ´Cleveland`-
Kegelförmiger Spitzahorn
Höhe: 10-15 m
Breite: 7-9 m
Ovale eiförmige Krone

Abb. 97.



Acer campestre `Elsrijk´-
Feldahorn
Höhe: 6-12 m
Breite: 4-6 m
Gleichmäßiger Wuchs

Abb. 98.



Tilia cordata `Rancho´ -
Winterlinde
Höhe: 10-15 m
Breite: 4-6 m
geringe Honigtauabildung

Abb. 99.



Paulownia tomentosa -
Blauglockenbaum
Höhe: 10-15 m
Breite: 8-15 m
Schirmförmiger Wuchs, Blüte

Abb. 100.



Sophora japonica -
japan. Schnurbaum
Höhe: 15-20m
Breite: 12-18m
Lichte Krone, Blüten

Abb. 101.



Ginko biloba -
Fächerblattbaum
Höhe: 15-30m
Breite: 4- 6m
besonderer Wuchs

Abb. 102.



Gleditsia triacanthos `Skyline -
Dornlose Gleditschie
Höhe: 10-15 m
Breite: 10-15 m
Lockere Krone, keine Früchte

DIETENBACHAUE

Die Dietenbachaue wird geprägt durch den Wasserlauf des Dietenbachs mit seinen geschützten Gehölzstrukturen, die erhalten werden. Dieser naturnahe Charakter wird bewahrt und unterstützt. So wird für die Dietenbachaue eine Vielzahl von Bäumen mit einem eher „landschaftlichen“ Charakter vorgeschlagen. Baumgruppen, die auch aus kleineren Bäumen bestehen, wechseln sich ab mit solitären Großbäumen, die sich hier voll entfalten können. In der Dietenbachaue werden weite Flächen freigehalten, gleichzeitig wird für eine ausreichende Verschattung von Wegen und Räumen gesorgt.

KÄSERBACHPARK

Auch der Käserbachpark bietet Platz für große Baumarten, die den Raum prägen und für ein angenehmes Klima sorgen. Im Käserbachpark ist auch die Verwendung von Obstgehölzen vorstellbar. Mit ihrem dekorativen Blütenschmuck im Frühjahr und den essbaren Früchten können diese den Käserbachpark punktuell prägen.

Abb. 103.



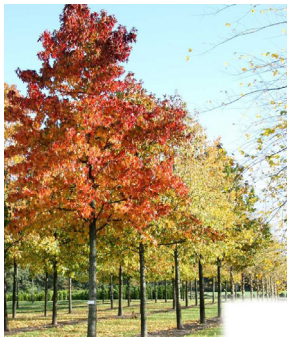
Alnus spaethii -
Purpurerle
Höhe: 12-15 m
Breite: 8-10 m
verträgt Überflutungen

Abb. 104.



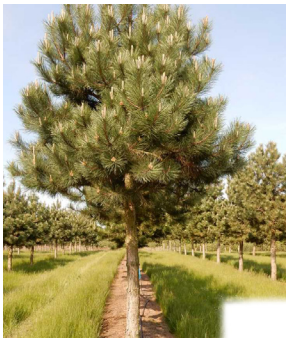
Acer rubrum -
Rotahorn
Höhe: 10-15 m
Breite: 6-10 m
Hertbstfärbung und Blüte

Abb. 105.



Liquidamber styraciflua -
Amberbaum
Höhe: 10-20 m
Breite: 6-12 m
Schöne Herbstfärbung

Abb. 106.



Pinus nigra ssp. Nigra -
Schwarzkiefer
Höhe: 20-25 m
Breite: 8- 10m
robuster Nadelbaum

Abb. 107.



Prunus padus -
Traubenkirsche
Höhe: 6-12 m
Breite: 4-6 m
Gleichmäßiger Wuchs

Abb. 108.



Acer campestre „Elsrijk“-
Feldahorn
Höhe: 6-12m
Breite: 4- 6m
gleichmäßiger Wuchs

Abb. 109.



Celtis australis -
südlicher Zürgelbaum
Höhe: 10- 20m
Breite: 10-15m
essbare Früchte

Abb. 110.



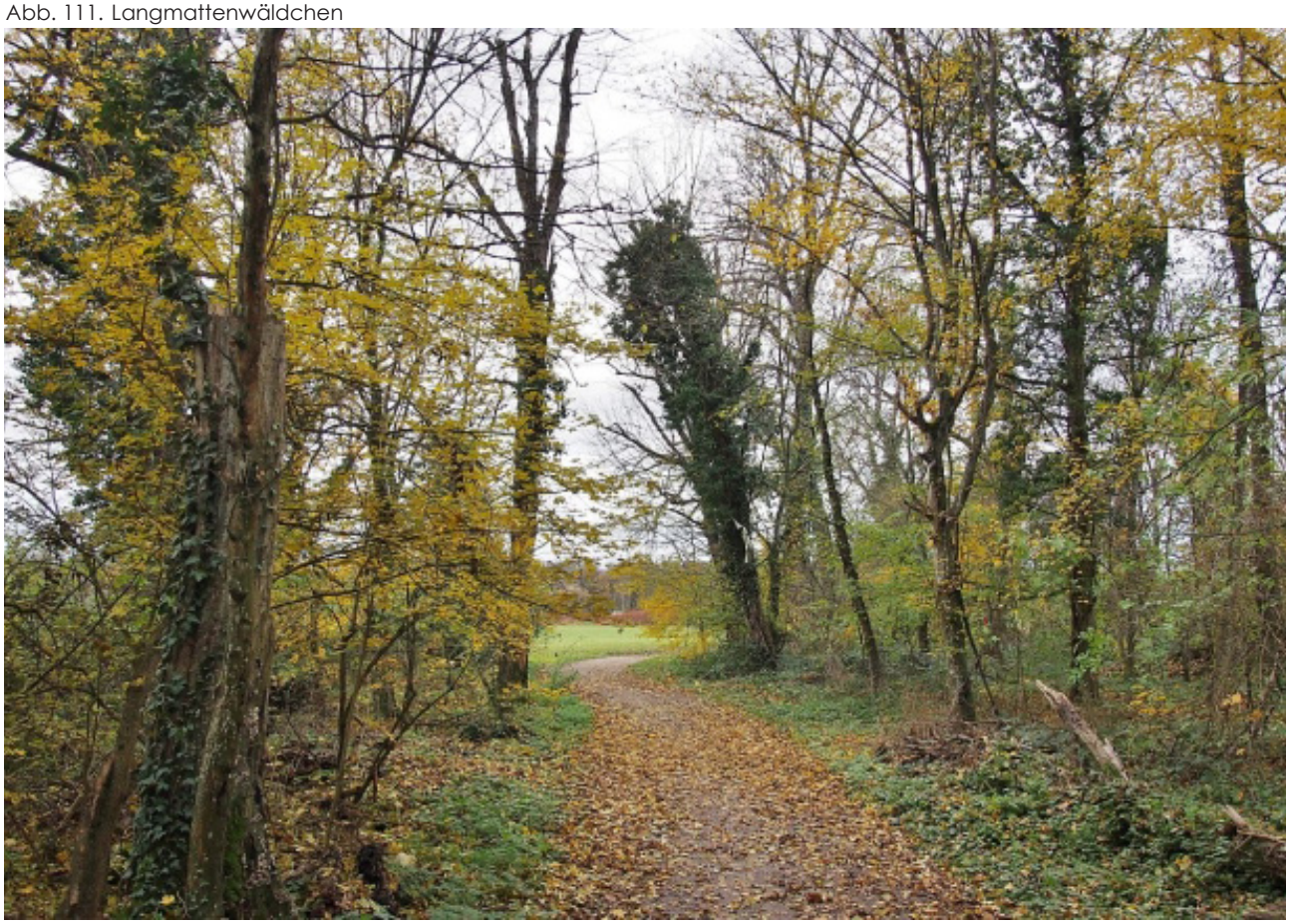
Aesculus carnea -
rotblühende Roßkastanie
Höhe: 10-15 m
Breite: 8- 12m
rote Blüte und Fruchtschmuck

WALD- UND SPORTBAND
Die Grünräume des Wald- und Sportbands sind durch den vorhandenen Baumbestand des Langmattenwäldchens geprägt. Dieser Wald besteht aus einem artenreichen, heterogen strukturierten Laubmischwald mit Stieleichen, Hainbuchen, Roteichen, Eschen, Spitz- und Feldahorn und Robinien.

Eine ergänzende Auswahl von Landschaftsbäumen, die diesen vorhandenen Charakter unterstützt, vermittelt und vernetzt die Umgebung Dietenbachs mit dem neuen Stadtteil. Es entsteht ein lichter Übergang am Waldsaum.

BÄUME AUF BAUGRUNDSTÜCKEN
In den meisten Wohnquartieren sind in den gemeinschaftlichen Innenhöfen Flächen ohne Unterbauung vorgesehen, welche Standorte für mittelgroße und große Bäume ermöglichen. Die Bäume verleihen den Blockinnenbereichen mit der Zeit ihre eigene Atmosphäre. Auf unterbauten Flächen können kleinere Bäume das Bild des durchgrünten Stadtteils vervollständigen.

Abb. 111. Langmattenwäldchen



3.2.4. Spiel- und Sporträume

Der neue Stadtteil Dietenbach wird geprägt sein von einer ausgewogenen Mischung unterschiedlicher Altersgruppen und Lebensformen. Im öffentlichen Raum werden daher Spiel- und Sporträume für alle Altersgruppen geschaffen und entsprechend vielfältige Spielflächen vorgesehen. Die Gestaltung des gesamten öffentlichen Raumes, mit Ausnahme der reinen Verkehrsräume, ist so ausgelegt, dass er zum Bespielen, Begegnen und Erleben einlädt. Von der verkehrsberuhigten Wohnstraße als Begegnungsraum über die kleinen Plätze hin zu den drei Grünzügen entsteht ein breites attraktives Angebot mit zahlreichen Möglichkeiten.

SPIELPLÄTZE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Für Klein- und Schulkinderspielplätze, Jugendspiel sowie für generationsübergreifende Angebote ist es sinnvoll, spezifische, abgegrenzte Flächen auszuweisen. Für diese nachbarschafts- bzw. wohnraumbezogenen Spielflächen sind pro Einwohner_in 0,75 m² Fläche vorgesehen. Im neuen Stadtteil Dietenbach sind 12 Kinderspielplätze mit Größen von über 500 m² verortet. Die Gesamtfläche an Spielplätzen beläuft sich auf rund 12.500 m². Die Spielplätze sind unterschiedlichster Größe und Gestaltung, je nach Ort und Zielgruppe. Es wird Spielplätze für jüngere und ältere Kinder geben. Neben kleinen (500 - 800 m²) gibt es auch sehr große Spielplätze (1.500 - 2.500 m²). Die einzelnen Spielflächen sind im Abstand von max. 400 m Fußweg zueinander angeordnet und gut vernetzt erreichbar. In der Ausgestaltung kann ganz gezielt auf den Ort und die Bedürfnisse der Benutzer_innen eingegangen werden, daher beinhalten die Spielflächen auch inklusive Spielangebote. Die meisten Spielplätze sind in den drei Grünzügen angeordnet. Gerade im Bereich des Wald- und Sportbandes lassen sich so Konflikte mit Wohnnutzung und Jugendangeboten vermeiden. Gleichzeitig wird Jugendlichen hier auch ein Rückzugsort außerhalb der Kontrolle der Eltern geboten. Um Konflikte mit schützenswerten Bereichen im Langmattenwäldchen oder beim Mundenhof zu vermeiden, werden die Spiel- und Freizeitangebote von diesen klar abgerückt.

Neben den räumlich definierten Spielplätzen sollen weitere sog. Spielpunkte über den ganzen Stadtteil verteilt werden, die zum Benutzen einladen und mit dem jeweiligen Ort interagieren können. So können Kunstinstallationen gleichzeitig zum Betrachten und Spielen auffordern. Ein Brunnen kann eine repräsentative Wirkung haben und zugleich erfrischen und als Wasserspiel dienen.

Neben Kinderspielflächen sind auch Jugend- und Sportangebote (insgesamt rund 6.000 m²) vorgesehen. Diese sind vorrangig im Käserbachpark und dem Sportband angedacht. Hier gibt es Bolzplätze, Basketballkörbe und Tischtennisplatten, aber auch vollwertige Multifunktionsfelder und Fußballplätze, die nicht nur dem Vereins- oder Schulsport vorbehalten sind. In den hier gestalteten Freiräumen werden auch generationsübergreifende Angebote geschaffen.

Insgesamt sollen funktionslose Grünflächen und Restflächen vermieden werden und stattdessen Tummelwiesen, naturnah gestaltete Räume, aber auch Rückzugsorte geschaffen werden, die das Angebot an ausgewiesenen Spielflächen ergänzen. Besonders die breiten Promenaden entlang der Grünräume laden ganzjährig zum Joggen, Walken oder auch Bobbycarfahren ein. Hier bieten sich interessante Rundwege an, mit gezielt gesetzten Spielpunkten.

Ergänzt wird das Netz der Spiel- und Sporträume durch die privaten Spielflächen in den gemeinschaftlich nutzbaren Innenhöfen.

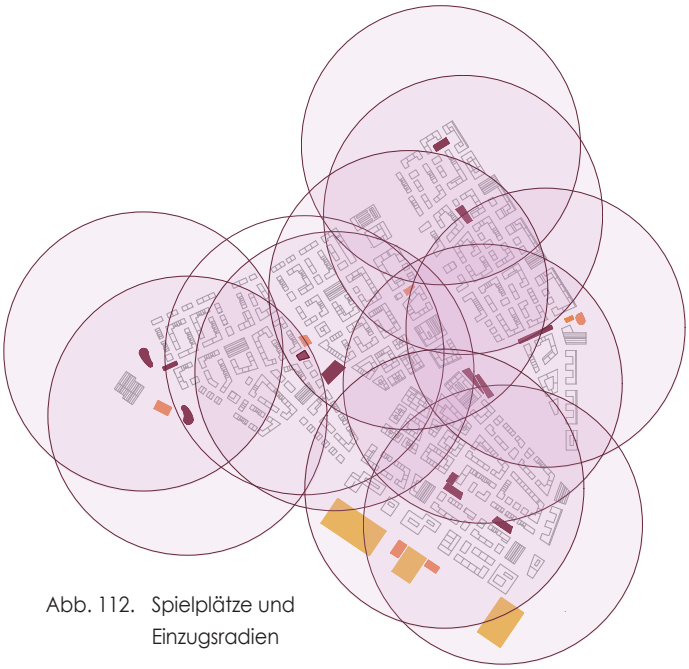
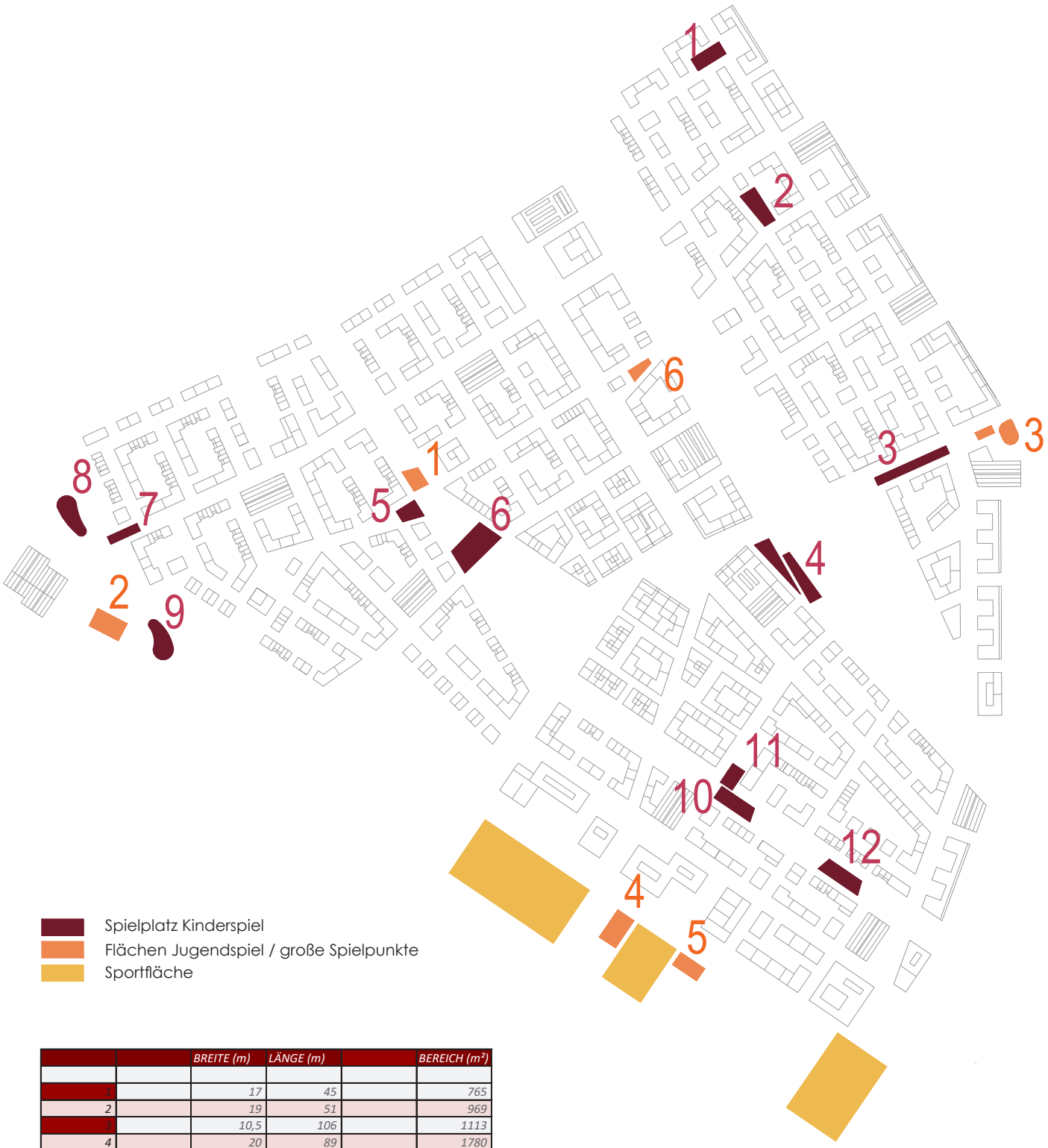


Abb. 112. Spielplätze und Einzugsradien



		BREITE (m)	LÄNGE (m)		BEREICH (m²)
1		17	45		765
2		19	51		969
3		10,5	106		1113
4		20	89		1780
5		21	27		567
6		34	60		2040
7		12,5	43,5		544
8		20	54		1080
9		20	52		1040
10		18	55		990
11		19	30		570
12		18,5	57,5		1064
TOTAL					12522

Abb. 113. Übersicht Größe Spielplätze

Abb. 114. Verteilung Spielplätze | 1:7.500

SPIELPLÄTZE IN PRIVATEN INNENHÖFEN
In den gemeinschaftlichen Innenhöfen entstehen Spielplätze nach den Vorgaben der Landesbauordnung. Diese zielen insbesondere auf Kleinkinder ab, denen ein wohnungsnahes Spielangebot zu gewähren ist. Die Gestaltung der Wohnhöfe sieht vor, dass diese möglichst von Funktionen wie Fahrradabstell- und Müllsammelanlagen o.ä. freigehalten werden. Der so geschaffene freie Raum bietet neben dem Kinderspiel Aufenthaltsmöglichkeiten und Flächen für gemeinschaftliches Benutzen z B. für Gemeinschaftsbeete, Grillplätze oder Tischtennisplatten. Diese nachbarschaftsbezogenen Freiräume prägen das unmittelbare Lebensumfeld der Bewohner_innen und dienen dem sozialen Austausch.


Abb. 115. Beispiel | Spielplatz

3.2.5. Übersicht über Platzflächen

Plätze und quartiersbezogene Freiräume bilden aufgrund der Größe des neuen Stadtteiles mit seinen unterschiedlichen Quartieren wichtige Identifikationselemente und Orientierungspunkte. Es gibt den zentralen Marktplatz (Größe 7.000 m²), der das Zentrum Dietenbachs markiert und darüber hinaus kleinere Plätze, die auf Quartiersebene oder sogar nur Wohngebietsebene die Bewohner versorgen. Diese Plätze können räumlich klar definiert und entsprechend gestaltet sein (z.B. die Quartiersplätze), manchmal aber lediglich die Form von Straßenaufweitungen haben, die dem nachbarschaftlichen Begegnen Raum bieten.


Abb. 116. Beispiel | Spielplatz

Die vier Quartiersplätze weisen Größen zwischen 1.000 und 2.000 m² auf. Je nach ihrer Größe und Funktion sind sie baumüberstanden, nehmen städtische Nutzungen auf, wie Kindertagesstätten, kleine Cafés/Restaurants, Kioske, Kunstobjekte etc. und bieten Platz für Veranstaltungen, Boulespiel und Kleinstaktivitäten.

In Kap. 4.1.1, 4.3.4 und 4.4.1 werden der Platz am Stadtteileingang, der Marktplatz sowie ein Quartiersplatz näher betrachtet. Größe, Ausstattung, Organisation und Gestaltung lassen sich als Prinzipien auf die weiteren Plätze im neuen Stadtteil übertragen.


Abb. 117. Beispiel | Spielpunkt

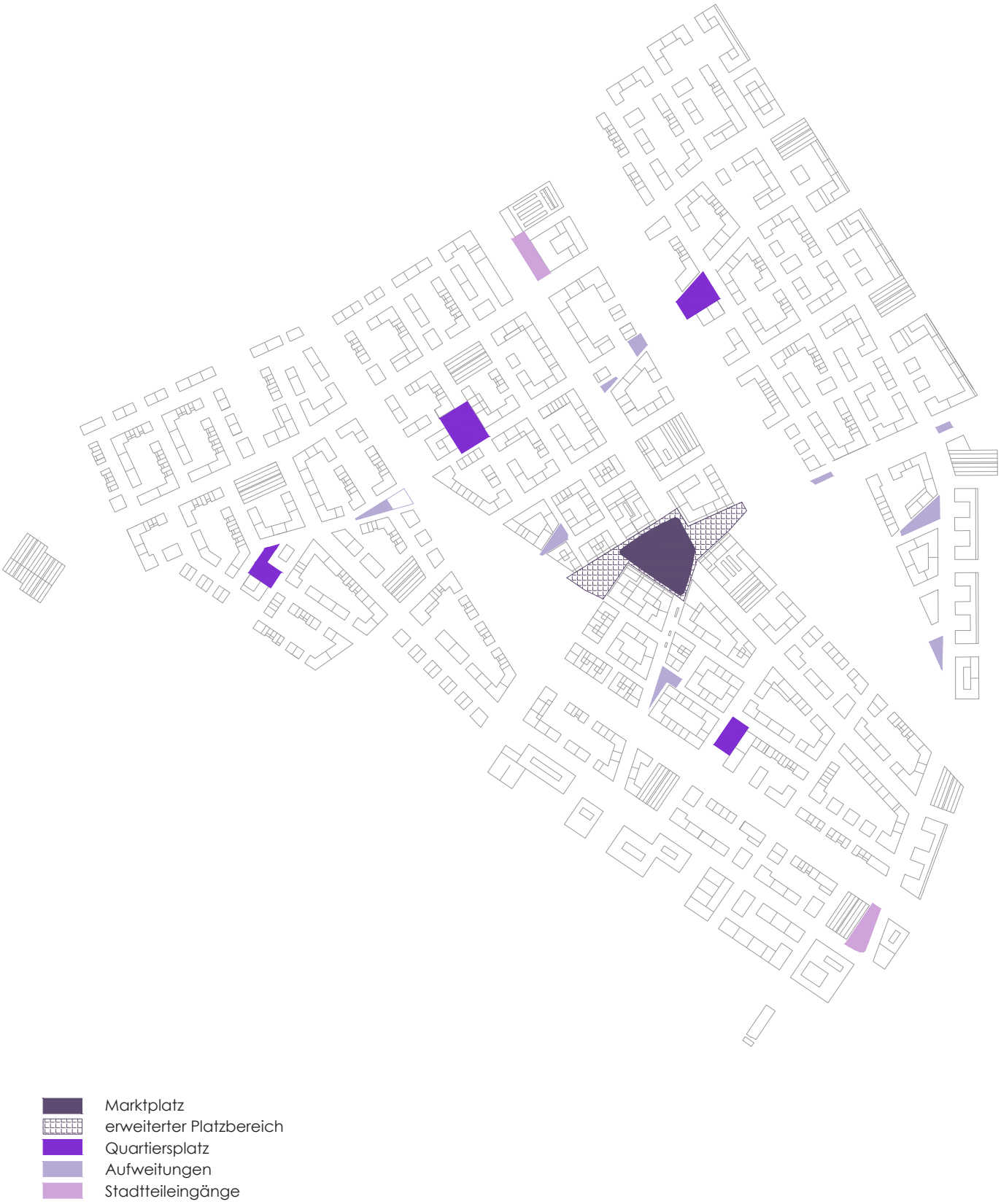


Abb. 118. Verteilung Plätze | 1:7.500

3.2.6. Höhenplanung

Dietenbach befindet sich in der Schotterebene des Dreisamschwemmfächers. Die Geländeoberkante liegt bei ca. 235,50 m + NHN Im Bereich der Besançonallee im Osten und fällt im Westen im Bereich des Mooswaldes auf ca. 224 m + NHN ab. Der Höhenunterschied beträgt im Verlauf dieser Strecke von 1,2 km somit rd. 11 m. Im Dietenbachgelände ist von einem durchgehenden Grundwasserhorizont auszugehen, dessen Flurabstand bei mittleren höchsten Grundwasserständen (MHGW) in den meisten Fällen zwischen 1 und 2 m liegt.

Dies bedeutet, dass Kellergeschosse ohne Aufschüttung des Geländes im Einflussbereich des Grundwassers liegen würden. Durch Anschüttung soll zwischen geplanter Geländeoberkante (GOK) und MHGW ein Abstand von mindestens 2,90 m entstehen, damit die Straßen auf dem Niveau der Grundstücksflächen liegen und die Gebäudegründungen nicht unterhalb des MHGW liegen. Die Aufschüttung ist zudem abhängig von der Kanalplanung, insbes. der Regenwasserkanäle und ihrer erforderlichen Überdeckung.

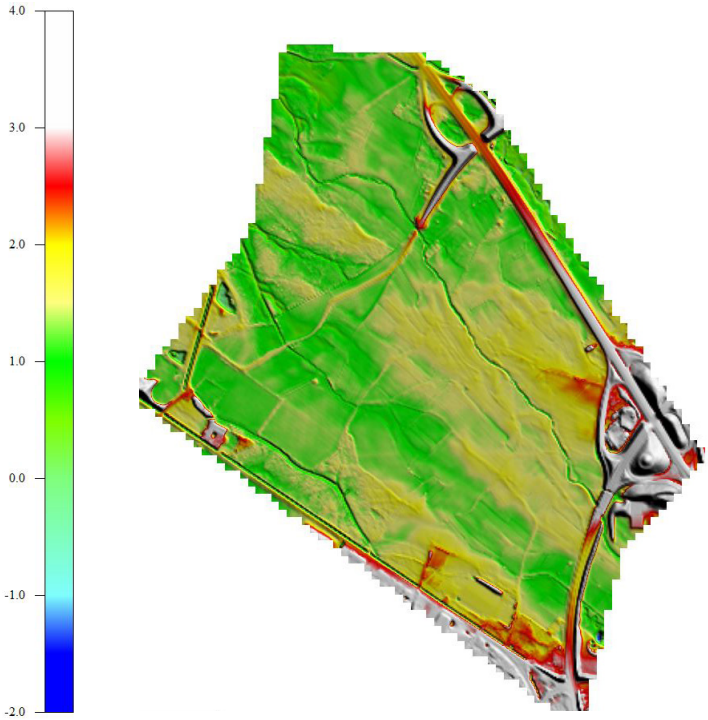


Abb. 119. Abstand MHGW zur Geländeoberkante

Ziel ist es, die nötige Aufschüttung des Geländes möglichst gering zu halten, die erforderliche Entwässerung zu ermöglichen und den Übergang an allen Rändern und Schnittstellen zu gestalten.

Im Bereich der Dietenbachaue ergibt sich Höhe der Promenaden aus der Gewässerausbauplanung. Diese bestimmt neben Grundwasserabstand und Entwässerung die Höhen im neuen Stadtteil. Entlang der Promenaden kann ein gemauerter Höhensprung zur angrenzenden Bebauung samt Hochparterrewohnen entstehen.

Aus diesem Höhensprung ergibt sich eine räumliche Perspektive, die Besucher_innen jeweils aus den Quartieren in die Grünräume leitet. Die Parkräume liegen niedriger als der umgebende Stadtteil. Das Bestandsniveau der Dietenbachaue liegt 2 m unterhalb der Promenaden. Der Käserbachpark wird ebenfalls aufgeschüttet, jedoch soll er ca. 50 cm tiefer als die Promenaden liegen. Selbiges gilt für das Wald- und Sportband, wobei hier die Anbindung an umgebende Bestandshöhen ebenfalls berücksichtigt werden muss. Anzustreben ist jedoch eine Kante entlang aller Promenaden, die ihrerseits als Sitzkante genutzt werden kann.

Die Anbindung an das umgebende Gelände ist aufgrund der Aufschüttung von großer Bedeutung. Deutlich wird der Unterschied, wo der Raum begrenzt ist, wie z B bei der Dietenbachaue, dem Übergang zum Frohnholz und der Straße Zum Tiergehege oder auch bei den Biotopen innerhalb des neuen Quartiers, die erhalten werden sollen.

Im Randbereich zur Straße am Tiergehege könnte die neue Straße in Teilbereichen auf einem Zwischenniveau zwischen den aufgeschütteten Baufeldern und dem geschützten Waldbereich liegen. So wird eine Distanz zum geschützten Wald geschaffen und gleichzeitig geht der Blick aus den Gärten über die Straße ins Grün.

Wo möglich, soll innerhalb des neuen Stadtteils Bestandsvegetation erhalten und eingebunden werden. Aufgrund der Aufschüttungen entstehen an diesen Punkten Senken, die unterschiedlich ausgebildet werden können. Im Bereich des Käserbachparks wird die bestehende Baumgruppe im Bereich eines Spielplatzes in den Park modelliert und integriert. Ein vorhandenes Biotop am Käserbach wird als tiefliegender Einschnitt zwischen den Baufeldern erhalten und dient in diesem Bereich zudem als Raum für Retentions- und Versickerungsflächen.

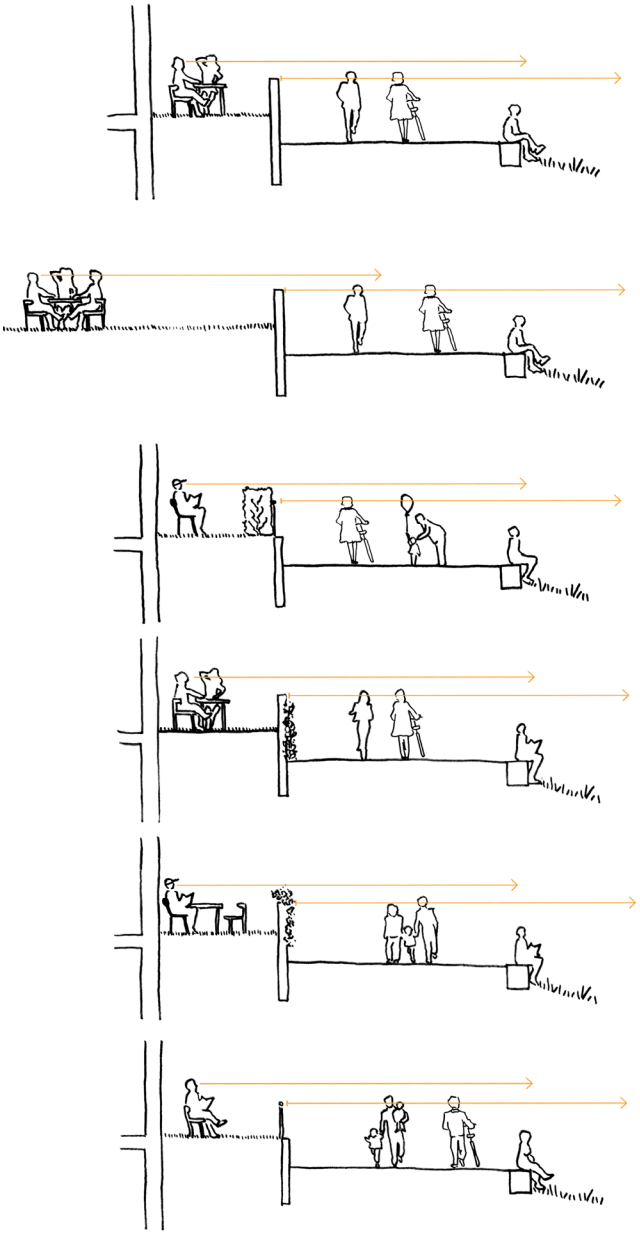


Abb. 120. Konzeptskizzen | Höhensprung Promenade

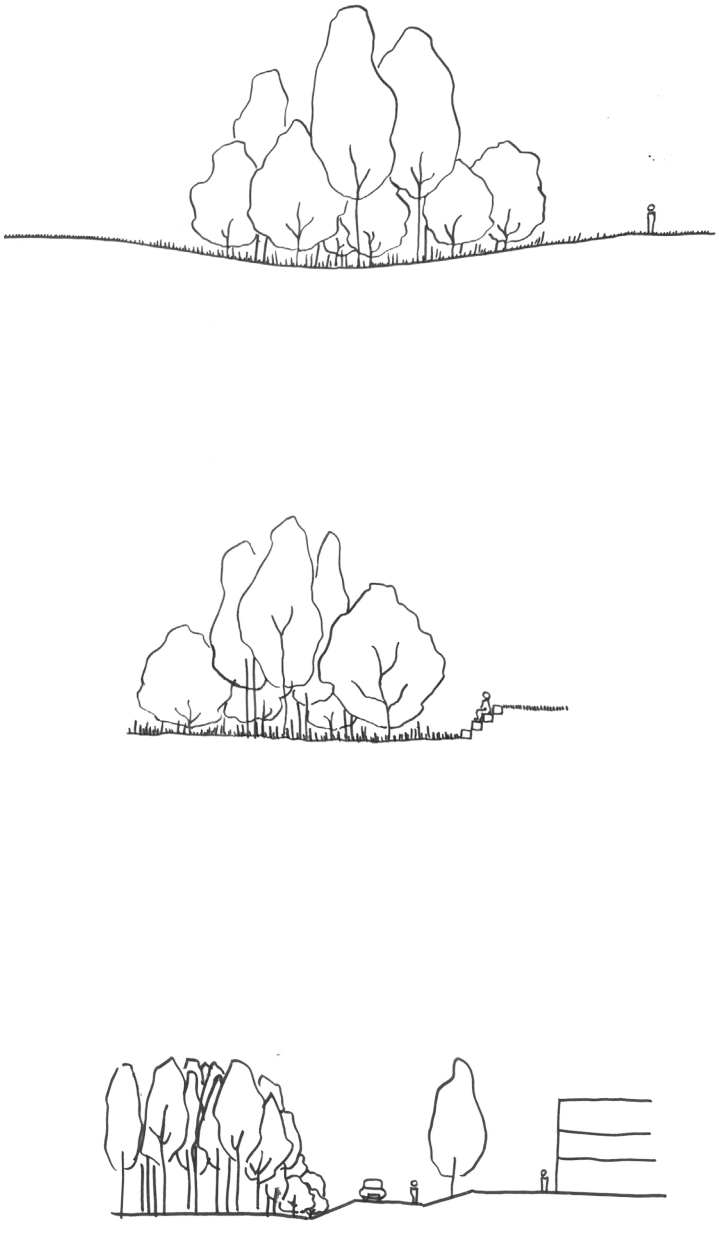


Abb. 121. Skizzen | Umgang mit Bestand

Auf diesen Überlegungen aufbauend und in Verbindung mit den Grundlagen des Rahmenplans wird im Zuge der Erschließungs- und Objektplanung ein grundsätzliches Achsen- und Höhensystem für das gesamte Baugebiet des Dietenbachgeländes entwickelt und dabei auch das Risiko von Starkregenereignissen mit berücksichtigt.

3.3. MOBILITÄT UND VERKEHR

3.3.1. Leitidee des Mobilitätskonzepts

Der neue Stadtteil Dietenbach wird für eine Mobilität der Zukunft ausgelegt sein. Diese zeichnet sich durch vielfältige Mobilitätsangebote aus, die Menschen, die hier wohnen, in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit einem möglichst geringen Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren. Das Mobilitätskonzept ist integraler Bestandteil der Entwicklung des Stadtteils Dietenbach und auf den Städtebau und den Freiraum abgestimmt. Hierzu gehören z.B. die Verortung von Versorgungseinrichtungen in fußläufiger Nähe und die an den Städtebau angepasste Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ebenso wie eine auf die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen abgestimmte Straßenraumgestaltung.

80% aller Wege beginnen oder enden an der Wohnung, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl. Ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Mobilitätskonzept fördert die Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Vielfältige Mobilitätsangebote erweitern darüber hinaus das Auswahlspektrum und unterstützen die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Kfz. Insbesondere in der jüngeren Generation verliert das Auto zunehmend an Bedeutung, sowohl als Verkehrsmittel als auch als Statussymbol. Des Weiteren hat die Überlagerung mehrerer Trends – gestärktes Umweltbewusstsein, Digitalisierung und sogen. „shared mobility" – dazu geführt, dass die Menschen zunehmend multimodal, d.h. mit mehr als einem Verkehrsmittel pro Woche oder Tag, unterwegs sind.

Leitverkehrsmittel in Dietenbach sind der Fußverkehr und der Radverkehr, denen jeweils dichte Netze zur Verfügung stehen. Die Wege zu sozialen, kulturellen, freizeitbezogenen Einrichtungen und Versorgungsangeboten sind damit kurz. Die Radhaupterschließung erfolgt u.a. im Zuge der dafür ausgelegten Boulevards, über Fahrradstraßen, die den zentralen Marktplatz mit seinen Versorgungs-, Freizeit- und Kulturangeboten queren und von hier aus die Anschlüsse ans übergeordnete Radverkehrsnetz sicherstellen sowie über die straßenunabhängig geführten Fuß- und Radwege entlang den Grünzügen. Fahrradabstellanlagen werden bedarfsgerecht im ganzen Quartier verteilt.

Die Stadtbahn – im Zuge des Bollerstaudenwegs vom Rieselfeld ins Quartier geführt – ist direkt, relativ gradlinig und sichert mit der Führung auf eigenem Gleiskörper ein schnelles, vom Kfz-Verkehr unabhängiges ÖPNV-Angebot. Ihre drei Haltestellen decken im 500 m-Einzugsbereich den Stadtteil weitgehend ab, ihre Taktdichte und eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und der Innenstadt sichern eine hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs (siehe hierzu auch Kapitel 2.3.4).

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt flächensparend in einem abgestuften Straßennetz, dessen überwiegender Teil verkehrsberuhigt gestaltet und geregelt ist. In den Wohnstraßen findet wenig Kfz-Verkehr statt, da die Gebäude über keine privaten Stellplätze verfügen und die Wohnstraßen hauptsächlich zu Be- und Entladen befahren werden.

Um die Chancengleichheit zwischen ÖPNV und MIV zu fördern, wird der ruhende Verkehr nicht auf den Baugrundstücken untergebracht, sondern in Quartiersgaragen in einer Entfernung von bis zu 300 m zur Wohnung. Damit ist der Weg zur Haltestelle nicht viel weiter als der Weg zur Garage. Durch die Platzierung der Garagen am Haupterschließungsring wird der Kfz-Verkehr frühzeitig abgefangen und belastet nicht die Wohnstraßen. Das entlastet den öffentlichen Raum und bietet für die Nahmobilität erhöhte Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Angebote wie Car- und Bike-Sharing, Lastenräder etc. sollten am zentralen Marktplatz, in allen Quartiersgaragen, an Stadtbahnhaltestellen, an internen Quartiersplätzen sowie entlang der Erschließungsstraßen das Verkehrsmittelangebot entstehen. Sinnvoll wäre zudem ein umfassendes Mobilitätsmanagement mit einer Anlaufstelle.

Zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist ein Parkraummanagement mit Entkopplung von Wohnen und Parken. Wer in Dietenbach wohnt, bekommt nicht einen Stellplatz im Haus, ein Haushalt mit Auto muss sich einen Stellplatz gesondert anmieten. Das Mobilitätskonzept versucht, die Zahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze gering zu halten und dies setzt eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung für den Kfz-Verkehr im Stadtteil voraus.

3.3.2. Netze und Hierarchien

Das Erschließungsnetz in Dietenbach ist infolge der offenen Blockrandstruktur des Städtebaus feinmaschig. Dies begünstigt insbesondere den Fußverkehr. Die Netzhierarchie ist in der Straßenraumgestaltung gut ablesbar, Verkehrsteilnehmende können sich im Stadtteil intuitiv bewegen.

Nutzungsstruktur und Netze sind aufeinander abgestimmt. Nutzungen wie KiTas – mit ihrem hohen Anteil an Fußverkehr – sind so im Netz platziert, dass eine sichere Erreichbarkeit zu Fuß gewährleistet ist. Nutzungen, die häufiger mit dem Pkw angesteuert werden – wie z. B. Nahversorgungseinrichtungen – liegen wiederum überwiegend an Straßen mit Bedeutung für den Kfz-Verkehr.

STRASSENHIERARCHIEN

Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr des Stadtteils Dietenbach besteht aus drei Ebenen, die untereinander hierarchisch gegliedert sind und ihre entsprechende Funktion im Netz erfüllen. Das Straßennetz und deren Hierarchien zeigt der Plan Straßenhierarchien.

Ziel ist, dass aus der Kombination der verkehrsrechtlichen Regelungen und der Gestalt eines Straßenraums die jeweilige Hierarchieebene und damit die Bedeutung des jeweiligen Straßenraums eindeutig ablesbar ist. Damit soll die Orientierung im Netz für die Verkehrsteilnehmenden erleichtert und gleichzeitig das Verhalten gesteuert werden. Aus der Gestaltung des Straßenraums lässt sich z.B. ablesen, welche Höchstgeschwindigkeit zulässig ist, welche Verkehrsmodi bevorrechtigt sind bzw. Vorrang haben, ob es sich um einen Verkehrsraum oder um einen öffentlichen Raum mit verkehrlichen Funktionen handelt.

KATEGORIE 1: HAUPTERSCHLIESSUNG:
Die Haupterschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt über den „Ringboulevard“ und von dort in Richtung Stadtteilzentrum über zwei „Stichboulevards“. Der Ringboulevard schließt an das übergeordnete Straßennetz an zwei Punkten an: Im Norden über die Straße Zum Tiergehege an die B 31a und im Süden an die Besançonallee. Entlang der Ring- und Stichboulevards liegen alle Quartiers- und Tiefgaragen. Zudem finden sich Parkstände für Besucherparken teilweise entlang der Boulevards, überwiegend aber in den Quartiersgaragen. Damit liegt das gesamte Angebot an öffentlichen fahrbahnbegleitenden Parkierungsangeboten des Stadtteils an Straßen der Kategorie 1. Parksuchverkehre beschränken sich auf diese Hierarchieebene. Inwieweit vereinzelnd auch fahrbahnbegleitende Parkierungsangebote in den Quartiersstraßen nötig werden, ist im weiteren Verfahren in Abhängigkeit der Angebote in den Subzentren zu prüfen.

Ebenso sind Ziele im Stadtteil, die ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen erwarten lassen, oder entsprechend der Nutzung eine Andienung mit schweren Fahrzeugen erfordern (wie Nahversorger oder Handwerksbetriebe), am Ring- und an den Stichboulevards gelegen.

Auf Straßen der Kategorie 1 gilt durchgängig Tempo 30 („Tempo-30-Zone“, Verkehrszeichen 274.1). Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Gehwege begleiten beidseits die Boulevards. Baumreihen als vertikale Elemente reduzieren die optische Durchschusswirkung und haben hierdurch eine temporeduzierende Wirkung. Horizontale Elemente können die Boulevards in Teilabschnitte gliedern.

KATEGORIE 2: ERSCHLIESSUNG DER TEILQUARTIERE / QUARTIERSSTRASSEN:
In Dietenbach gibt es neben der Stadtmitte vier Teilquartiere mit jeweils eigener Quartiersmitte, geprägt durch Plätze. Um diese Quartiersplätze sind Nutzungen für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (z. B. Bäckerei, Metzgerei), Cafés oder soziale Einrichtungen, wie KiTas angesiedelt. Straßen der Kategorie 2 dienen der Erschießung der Quartiersmitten. Sie münden stets in Straßen der Kategorie 1, die Boulevards. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist deutlich geringer als in Straßen der Kategorie 1, es gilt Tempo 20 („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, Verkehrszeichen 274.1-20). Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Straßen verfügen beidseitig über Gehwege.

In Straßen der Kategorie 2 soll grundsätzlich nicht geparkt werden. Ausnahme bestehen zum Be- und Entladen sowie für Vorfahr-Zonen (z. B. im näheren Umfeld einer KiTa). Carsharing-Pkw sind ebenfalls im seitlichen Straßenraum untergebracht. Schließlich können auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dort ihr Fahrzeug abstellen (Behindertenparkstände). Das Vorhalten von zusätzlichen fahrbahnbegleitenden Besucherparkplätzen muss im weiteren Verfahren in Abhängigkeit der tatsächlichen Angebote im Umfeld der Quartiersplätze noch geprüft werden.

KATEGORIE 3: FEINERSCHLIESSUNG / WOHNSTRASSEN:
Straßen der Kategorie 3 bilden die niedrigste hierarchische Ebene. Sie dienen der Feinerschließung des Stadtteils und machen den größten Anteil der Straßen aus. Diese Wohnstraßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen (Verkehrszeichen 325.1) und gestaltet. Der Fahrverkehr und der Fußverkehr werden auf einer gemeinsamen Mischverkehrsfläche abgewickelt, es gilt Schrittgeschwindigkeit. In Wohnstraßen mit erhöhtem Fuß und Radverkehrsaufkommen wird ein gesonderter Seitenbereich vorgesehen. Die Wohnstraßen gewährleisten die Anfahrbarkeit der Wohngebäude zum Be- und Entladen für den privaten Kfz-Verkehr sowie für den Lieferverkehr, Rettungs- oder Müllfahrzeuge. Die Gestaltung als verkehrsberuhigte Mischfläche ist zugleich eine Erweiterung des Stadt- und Freiraums. Wohnstraßen dienen besonders dem Aufenthalt, Kinderspiele sind erlaubt.

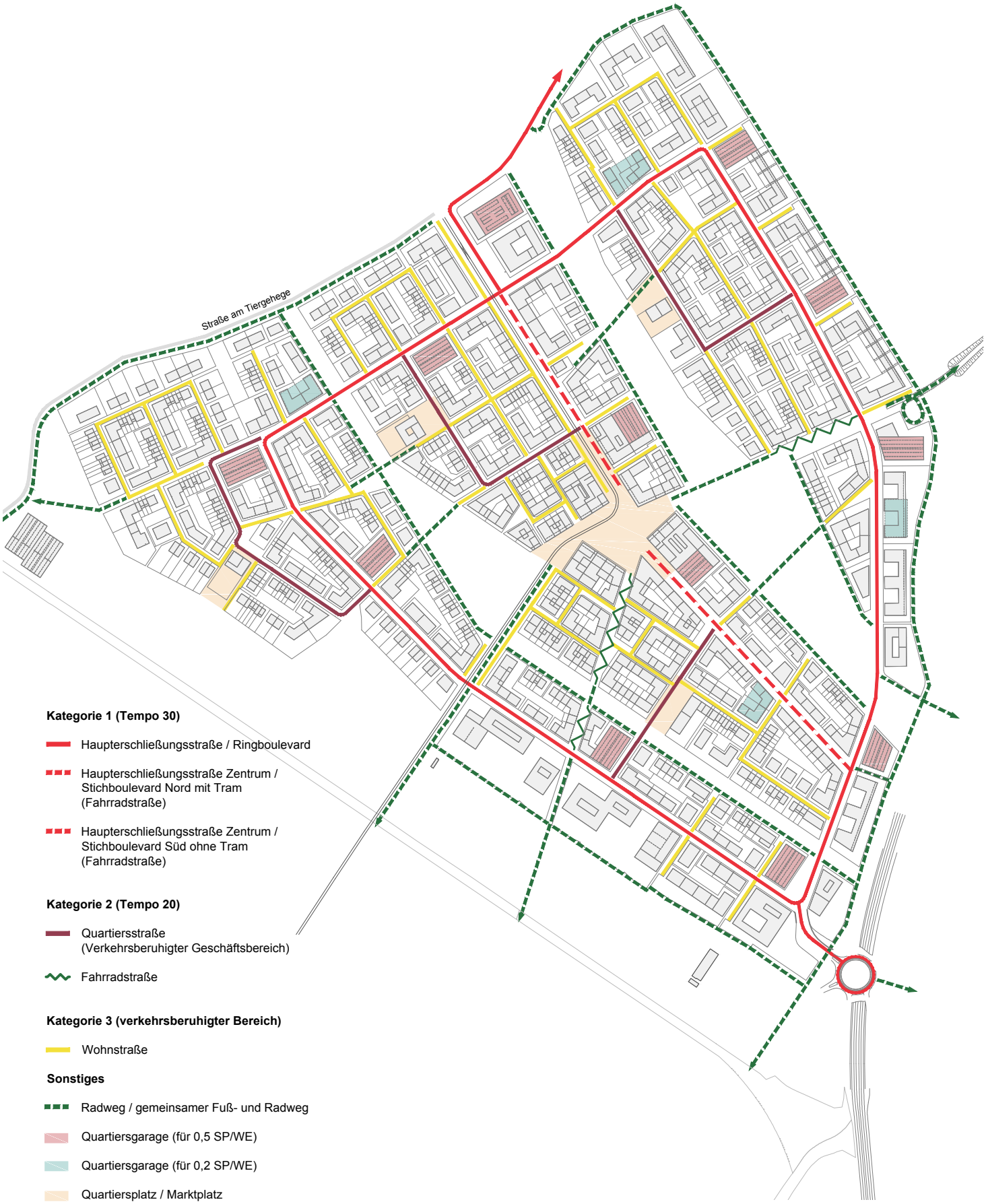


Abb. 122. Straßenhierarchien | 1:7.500

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR - STADTBAHN UND BUS

Dietenbach wird von der Stadtbahn erschlossen. Die Anbindung erfolgt vom Rieselfeld über den Bollerstaudenweg. Im neuen Stadtteil wird die Stadtbahn über den zentralen Marktplatz bis zur Endhaltestelle an der Straße Zum Tiergehege geführt (s. Plan ÖPNV). Die Stadtbahn verläuft weitgehend auf eigenem Gleiskörper, außer in der Fußgängerzone (Stadtteilmittte). Insgesamt gibt es drei Haltestellen. Setzt man als Einzugsgebiet der Haltestellen einen Radius von 500 m (Luftlinie) an, liegen ca. 93 % der Wohnungen im Einzugsgebiet der Stadtbahn. Im 300-m-Radius (Luftlinie) sind es ca. 56 % der Wohnungen. Lediglich die beiden Randbereiche im Westen (Nähe Mundenhof) und im Süden des Standteils (Nähe Kreisverkehr Besançonallee) liegen knapp außerhalb des 500 m-Einzugsbereichs und weisen maximal eine Entfernung von 650 m Luftlinie zur nächsten Haltestelle auf.



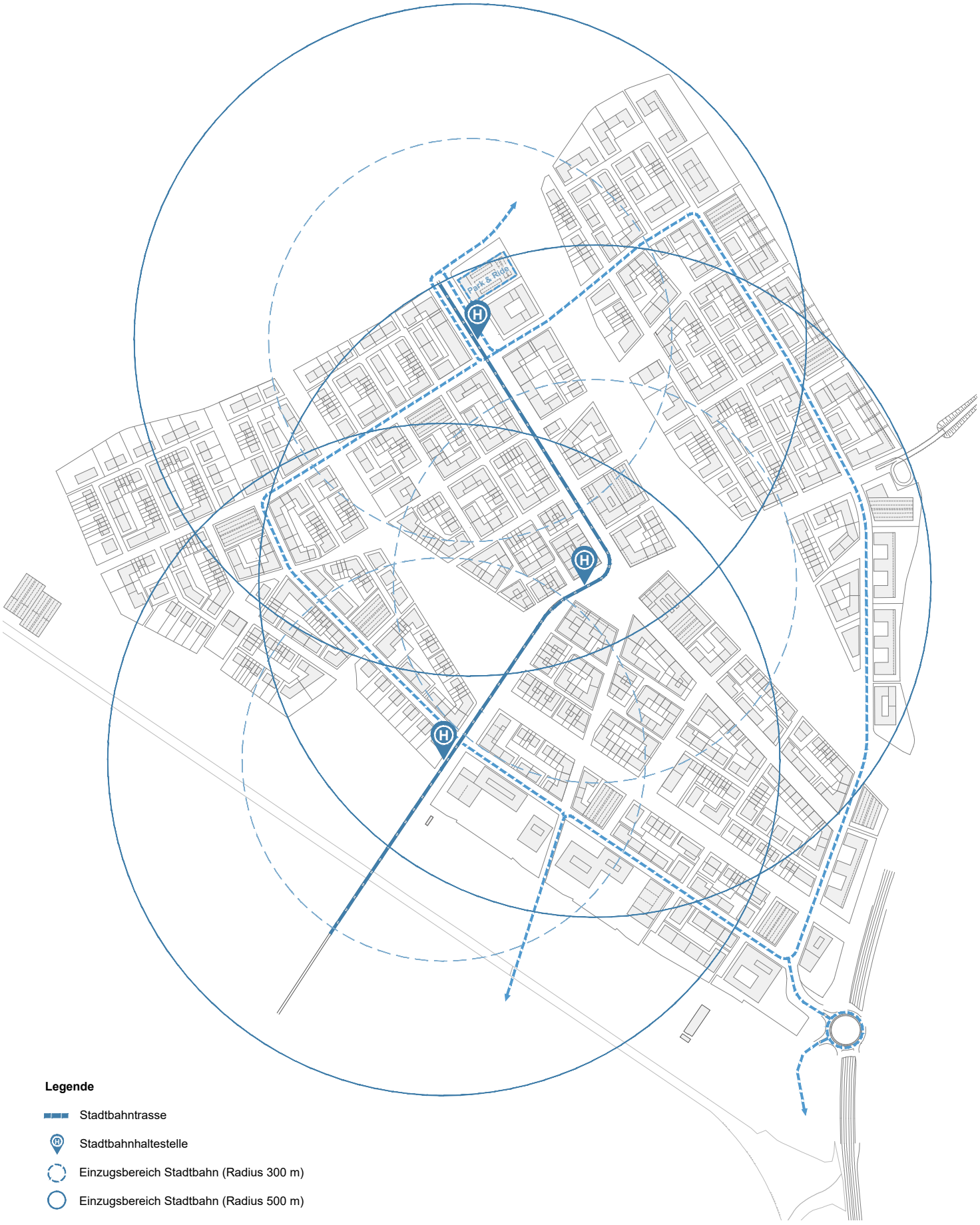
Abb. 123. Beispiel | Stadtbahnanschluss

Da an den Rändern des Stadtteils die Entfernungen zu den Stadtbahnhaltestellen groß sind, wird hier später, wenn diese Bereiche besiedelt sind, über eine ergänzende Erschließung mit dem Bus zu entscheiden sein. Der gesamte Ringboulevard und die Fahrradstraße vom zentralen Marktplatz in Richtung Rieselfeld (Carl-von-Ossietzky-Straße / Maria-von-Rudloff-Platz) sind deshalb so dimensioniert, dass dort Buslinien geführt werden können. Daneben können Busse von der Straße Zum Tiergehege zum Umstieg Bus-Stadtbahn an die Endhaltestelle der Stadtbahn und von dort direkt wieder zurück auf die Straße Zum Tiergehege fahren.

Als Beitrag zur Weiterentwicklung des Park-and-Ride-Angebots für Freiburg sind an der Endhaltestelle zudem 250 Park-and-Ride-Plätzen in der Quartiersgarage vorgesehen.

Alle Haltepunkte der Stadtbahn werden barrierefrei ausgebaut und mit verschiedenen Mobilitätsangeboten ausgestattet (Siehe Multimodalität).

Entlang der Trasse wird die Energieversorgung der Stadtbahn über die Oberleitung gewährleistet, die als Kettenwerkoberleitung („Hochkette“) umgesetzt wird. Dies ermöglicht einen Abstand der Masten, die als Mittelmasten vorgesehen sind, von etwa 60,0 m. Folglich sind die begleitenden Grünstreifen der Stadtbahntrasse frei von technischen Einbauten und ein durchgehend enger Baumbestand wird gewährleistet. Im Bereich der Fußgängerzone um den zentralen Marktplatz ist zur platzverträglichen Gestaltung ein abschnittsweiser Wechsel auf eine „Flachkette“ und Masten in Seitenlage möglich.



Legende

- Stadtbahntrasse
- Stadtbahnhaltestelle
- Einzugsbereich Stadtbahn (Radius 300 m)
- Einzugsbereich Stadtbahn (Radius 500 m)
- potentielle Bus-Führung (Haltestellenstandorte noch abzustimmen)

Abb. 124. Öffentlicher Personennahverkehr | 1:7.500

RADVERKEHR

Dietenbach wird von drei bedeutenden städtischen Radverbindungen des Radkonzepts 2020, den Radvorrangrouten FR1 „Dreisam“ (FR1) „Waltershofen - Weingarten – Hauptbahnhof“ (über Mundenhofer Straße) und „Westrand“ tangiert. Deren Anschluss an den neuen Stadtteil ist ebenso wichtig wie eine direkte Radverbindung zwischen den Stadtteilzentren Rieselfeld und Dietenbach. Daraus ergeben sich vier Radhauptverbindungen, die durch den neuen Stadtteil führen und sich am zentralen Quartiersplatz treffen. Sie bilden die Grundstruktur des Radnetzes in Dietenbach:

- Nach Nordwesten in Richtung Stadtbahnendhalt und der Straße Zum Tiergehege u.a. mit Anschluss an das Naherholungsgebiet Mundenhof,

- nach Nordosten mittels Fahrradsteg über die B 31a zur Radvorrangroute an der Dreisam,

- nach Südosten durch die Unterführung unter der Besançonallee zum Dietenbachpark und den Radvorrangrouten „Dreisam“ und „Westrand“,

- nach Südwesten auf die Radvorrangroute Waltershofen – Weingarten . Hauptbahnhof über die Mundenhofer Straße und Richtung Stadtteilzentrum des Rieselfelds.

Jede der Verbindungen wird entweder auf einer eigenen Anlage oder in Fahrradstraßen geführt. Details dazu sind dem Plan „Radverkehr“ zu entnehmen.

Ergänzt wird das Radverkehrsnetz um „lokale Hauptverbindungen“ im Stadtteil selbst. Wichtige Ziele im Quartier, wie die Quartiersplätze oder das Schulzentrum, werden so auf kurzen Wegen erschlossen. Wichtiges Element ist dabei der Ringboulevard, der neben der Haupterschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr auch der Verteilung des Radverkehrs im Stadtteil dient. Netzschlüsse ergeben sich durch interne Verbindungen in alle Richtungen, so dass ein dichtes Netz mit angenehmer Maschenweite entsteht. Die „lokalen Hauptverbindungen“ werden überwiegend in Wohnstraßen (verkehrsberuhigte Bereiche) oder auf separaten Fahrradwegen geführt.

Entlang der Freiräume Dietenbachaue und Käserbachpark bilden jeweils die südlichen Promenaden durchgehende, unabhängig vom Straßenverkehr geführte Radverkehrsverbindungen auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen.

Das Angebot wird um einen gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der beiden Lärmschutzwände (B 31a und Besançonallee), zwischen der Straße Zum Tiergehege und der Radroute zum Mundenhof ergänzt. Der Verbindung kommt für den Radverkehr im Bereich zwischen der Radbrücke über die Bundesstraße B 31a und der Unterführung zum Dietenbachpark eine hohe Bedeutung zu, da hier ein Lückenschluss zwischen den Radrouten „Dreisam“ und „Westrand“ erfolgt.



Abb. 125. Radverkehr | 1:10.000

FUSSVERKEHR

Die Ausrichtung des Fußverkehrsnetzes orientiert sich an den wichtigen Alltags- und Freizeitzielen im Quartier (KiTas, Schulen, Nahversorgung, Sportstätten, Freizeitgebiete etc). Wege zwischen Wohnung und Einrichtungen im Quartier werden - begünstigt durch die offene Blockrandstruktur mit Durchwegung - direkt geführt. Die Entfernung zwischen Wohnung und zentralem Stadtteilzentrum ist grundsätzlich nicht größer als 500 m und damit weniger als 10 Minuten zu Fuß.

Die interne Vernetzung des Stadtteils erfolgt auch abseits der Boulevards (s. Plan Fußverkehr). So liegen zusätzliche Verbindungen in Wohnstraßen mit einer Begrenzung des zulässigen Tempos auf Schrittgeschwindigkeit oder auf separaten Fußwegen. Damit wird dem Prinzip des Fußverkehrs als Leitverkehrsmittel Rechnung getragen.

Überlagert sich in einer Wohnstraße eine wichtige Fußverkehrsverbindung mit einer bedeutenden Radverkehrsverbindung im selben Straßenabschnitt, wird dies im Querschnitt des Straßenraums berücksichtigt, indem die Mischverkehrsfläche um 2,25 aufgeweitet wird. Dies kann optisch z. B. durch einen Flachbord oder eine Pflasterrinne hervorgehoben oder getrennt durch die bestehende einseitige Baumreihe, zusätzlich den Verkehrsteilnehmer_innen angeboten werden. (s. Kapitel Straßenräume).

Wichtige Bestandteile des Fußverkehrsnetzes sind die Promenaden entlang Dietenbachaue und Käserbachpark. Ein qualitätsvolles Infrastrukturangebot auf beiden Seiten sichert eine ungestörte Bewegungsfreiheit, die durch eine großzügige Breite der Wege von 5,50 m und begleitende, durchgehende Sitzstufen entlang der Parks garantiert wird. Diese sind für den motorisierten Kfz-Verkehr (mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen) gesperrt und nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben. Während die beiden südlichen Promenaden als gemeinsame Fuß- und Radwege vorgesehen sind, bleiben die nördlichen „Sonnenseiten“ dem Fußverkehr vorbehalten (mit Ausnahme eines kurzen Teilbereichs entlang Dietenbachaue im Bereich zwischen Brücke A und Brücke C). Sitzmöglichkeiten ergänzen die Infrastruktur entlang der Wege in kurzen Abständen.



Abb. 126. Beispiel | Fußverkehr Querung Stadtbahn



Abb. 127. Beispiel | Straßenraum mit Aufenthaltsfunktion

Neben der internen Vernetzung sind die Anbindungen an außerquartierliche Ziele berücksichtigt. Sowohl der fußläufige Zugang zum Mundenhof, zum Dietenbachpark als auch die Anknüpfung des Dreisamufers (über eine Fuß- und Radwegebrücke über die B 31a) stellen eine gute Erreichbarkeit der wichtigen Naherholungsziele außerhalb des neuen Stadtteils sicher.

Fußläufige Verbindungen zwischen den Stadtteilen Rieselfeld und Dietenbach gibt es auf drei Achsen: entlang der Stadtbahntrasse am Bollerstaudenweg, auf der Verlängerung der Achse „Carl-von-Ossietzky-Straße“ und auf Höhe des Sportvereins SvO Rieselfeld. Auf eine direkte Fußwegeverbindung zwischen dem Stadtteil Dietenbach und dem NSG Rieselfeld im Süden sowie dem nördlich angrenzenden Mooswald wird verzichtet, um den Druck auf die naturräumlich schützenswerten Areale durch Freizeitaktivitäten der zukünftigen Stadtteilbewohnerschaft gering zu halten.



Abb. 128. Fußverkehr | 1:7.500

3.3.3. Struktur und Organisation der Parkierung

Ein wichtiger Baustein ist das Parkraummanagement bzw. das Stellplatzkonzept. Zum einen wird ein geringer Stellplatzschlüssel für Kfz (Wohnnutzung und Nicht-Wohnnutzung gleichermaßen) anstrebt, zum anderen werden die Stellplätze in Quartiersgaragen und Tiefgaragen gebündelt. Parken im öffentlichen Straßenraum ist im Wesentlichen auf Besucherverkehr bzw. Wirtschaftsverkehr beschränkt. Das gesamte Parkierungsangebot (Parkplätze im öffentlichen Raum wie Stellplätze in den Quartiersgaragen) soll bewirtschaftet werden. Für den Radverkehr werden ausreichend viele Radabstellplätze im privaten Bereich und im öffentlichen Raum festgelegt.

Die Quartiersgaragen sollen – neben ihrem Stellplatzangebot für Bewohner_innen, Beschäftigte und Besucher_innen – weitere Funktionen erfüllen: Carsharing-Standort, Paket-Station, Micro-Depot mit ergänzendem Lastenradstandort, temporäre Veranstaltungsstätte, ggfs. auch Fahrradabstellanlage für angrenzende Wohnblöcke etc. (siehe hierzu Kap. 4.6.1).



Abb. 129. Beispiel | Carsharing-Station



Abb. 130. Beispiel | Frelo-Fahrradvermietstation

PKW-STELLPLÄTZE/ WOHNNUTZUNG
Bei der Frage, wie viele Stellplätze vorgehalten werden müssen, sind viele Faktoren zu berücksichtigen. Folgende Themen stehen bei der Abwägung im Vordergrund:

Räumliche Lage > Wie sind die Standortbedingungen?

Der neue Stadtteil entsteht in Stadtrandlage mit – gemessen vom östlichen Rand – 4 km Entfernung zur Innenstadt (4,1 km Luftlinie zum Münster) und ist damit deutlich weiter von der Stadtmitte entfernt als beispielsweise der Stadtteil Vauban (2,7 km). Zudem liegt Dietenbach direkt an der B 31a (zukünftige Stadtautobahn). Aufgrund des regionalen Arbeitsmarktes ist diese Lage durchaus autoaffin. Dem gegenüber steht eine attraktive Stadtbahnanbindung (gute Taktung und Anbindung Innenstadt und schnell erreichbare Haltestellen in Dietenbach) und eine vorgesehene direkte Anbindung an das Radvorrangnetz.

Einkommen / ökonomischer Status > Wer sind die Zielgruppen?

Mit dem neuen Stadtteil sollen 50% geförderte Mietwohnungen entstehen. Die Stellplatzsatzung Freiburgs ermöglicht hier bereits eine Reduzierung bis 0,6 Stellplätze/WE, wenn der Hauseingang in einer Entfernung von maximal 400 m (echte Wegestrecke) zur Mitte der nächsten Stadtbahnhaltestelle liegt.

Gebietsstruktur > Wie eigenständig ist das Gebiet?

Die Grundstruktur begünstigt die Zielsetzung eines Stadtteils der kurzen Wege. Alle wichtigen Versorgungseinrichtungen (u.a. Einkaufen, Schulen, Sport, KiTas) sind vor Ort in fußläufiger Erreichbarkeit vorgesehen.

Mobilitätsangebot > Wie stark ist das Mobilitätskonzept?

Das Mobilitätskonzept beschränkt einerseits die Attraktivität des Pkw (es gibt keine Wohnprojekte mit eigener Tiefgarage, im Straßenraum darf nicht kostenfrei geparkt werden, es gibt eine Wegedistanz bis zum eigenen Auto in den Quartiersgaragen) und fördert anderseits alternative Angebote (Carsharing, gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Fahrradverleihstationen, Lastenräder)

Persönliche Einstellung > Kann ein Umzug auch Lebenseinstellungen verändern?

Ein Umzug stellt einen neuen Lebensabschnitt dar. Das ermöglicht, gewohnte Lebensmuster zu hinterfragen und zu ändern. Dies kann auch den Verzicht auf das eigene Auto bedeuten, sofern die alternativen Strukturen und Angebote entsprechend attraktiv gestaltet sind.

Die Rahmenplanung ist konsequent darauf ausgerichtet, eine hohe Mobilität ohne eigenes Auto und damit einen niedrigen Pkw-Besitzgrad zu ermöglichen. Damit wird der ungünstige Einfluss der auto-affinen Lage kompensiert. Grundsätzlich wird daher mit einem Stellplatzschlüssel für Wohnnutzungen von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit geplant. Dabei werden im Rahmenplan zunächst etwas mehr als 0,5 Stellplätze je Wohneinheit in **zwölf Quartiersgaragen** nachgewiesen. Grundstücke für vier weitere Quartiersgaragen, die dann einen Stellplatzschlüssel von 0,7 abdecken, werden vorgehalten. Sie können bebaut werden, wenn Bedarf besteht. Der Stellplatzschlüssel liegt über dem Motorisierungsgrad des Stadtteils Vauban (knapp 0,5 Pkw / Haushalt), aber deutlich unter dem anderer Stadtteile wie z.B. dem Rieselfeld (rd. 0,9 Pkw / Haushalt). Für Wohnnutzungen entsteht ein rechnerischer Bedarf von über 3.000 Stellplätzen im Stadtteil.

Für Wohnheime (Studierendenwohnen, Azubiwohnen und Wohnen für Beschäftigte des Universitätsklinikums) ist die Anzahl der Kfz-Stellplätze gemäß VwV Stellplätze ermittelt. Daraus ergibt sich ein Bedarf von ca. 80 Stellplätzen. Aufgrund der geringen Anzahl ist eine Integration in die Quartiersgaragen möglich.

BESUCHERPARKEN
Besucherparkplätze für Wohnnutzungen werden mit 0,1 Parkplätzen je Wohneinheit geplant. Daraus ergibt sich ein Bedarf von ca. 600 Besucherstellplätzen, die teilweise entlang der Boulevards als Längsparkstände angeordnet (rund 40 % des Angebots) und teilweise in den Quartiersgaragen (rund 60 %) untergebracht werden.

NICHT-WOHNNUTZUNGEN
Zu Nicht-Wohnnutzungen gehören z.B. Einzelhandel, Büros und Dienstleistungen, gewerbliche Nutzungen oder soziale Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten. Der Stellplatzbedarf für Nicht-Wohnnutzungen ergibt sich aus der VwV Stellplätze. Daraus leitet sich ein Bedarf von ca. 1.100 Kfz-Stellplätzen ab, die überwiegend in Sammeltiefgaragen und ergänzend in Quartiersgaragen untergebracht werden.

PARKEN FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG
Gemäß DIN 18040-3 für Barrierefreies Bauen werden in allen Parkierungsanlagen, wie Quartiers- oder Tiefgaragen, mindestens drei Prozent der Stellplätze für Menschen mit Behinderung ausgewiesen und bedarfsgerecht gestaltet. Zusätzlich werden in Straßen der ersten und zweiten Kategorie Parkstände für Menschen mit Behinderung in regelmäßigen Abständen bereitgestellt (s. Kapitel Multimodalität). In einfachen Wohnstraßen (Kategorie 3), in denen grundsätzlich kein Parken im Straßenraum vorgesehen ist, können bei Bedarf Parkstände für Menschen mit Behinderung flexibel eingerichtet werden.

FAHRRADPARKEN
Wie beim ruhenden Kfz-Verkehr werden für den Radverkehr Stellplatzschlüssel differenziert nach Nutzungen und Bereichen festgelegt.

Bei Wohnnutzung werden für Fahrräder vorläufig im Durchschnitt ca. 2,5 Radabstellmöglichkeiten je Wohneinheit geplant. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von mehr als 17.000 im gesamten Quartier. Die Unterbringung erfolgt teilweise auf den jeweiligen Grundstücken ebenerdig, überwiegend jedoch in Fahrradtiefgaragen/-kellern und hier insbesondere auf den Grundstücken der Ankernutzer eines Baublocks (s. Kapitel 4.5.5). Im weiteren Verfahren sind die Bedarfe unter Berücksichtigung des Ziels, die Fahrradmobilität zu fördern, damit möglichst wenig Pkw- Verkehr im Stadtteil entsteht, zu konkretisieren.

Für Besucher_innen des Stadtteils werden zudem ca. 900 Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen (Straßen-) Raum vorgesehen. Sie werden in größeren Einheiten an wichtigen Plätzen (Marktplatz und Quartiersplätze) verortet und andererseits dezentral verteilt, z.B. jeweils vier Fahrradbügeln für das Abstellen von acht Rädern (vgl. Kapitel Multimodiltät).

Für sonstige Nutzungen (gewerbliche, soziale oder versorgende Einrichtungen) ergibt sich die Anzahl der Stellplätze für Fahrräder gleichfalls aus der VwV Stellplätze.



Abb. 131. Ruhender Verkehr | 1:7.500

3.3.4. Multimodalität

MULTIMODALE MOBILITÄTSANGEBOTE
Im Stadtteil werden multimodale Mobilitätsangebote bereitgestellt. Damit können Wege sowohl multimodal (Wege an unterschiedlichen Tagen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln), als auch intermodal (Kombination mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg) zurückgelegt werden. Das ist eine wichtige Voraussetzung für eine Mobilität ohne eigenen Pkw. Zu den Angeboten gehören Sharing- oder Leihangebote (Bike- und Carsharing, Lastenradverleih). In Dietenbach sind überschlägig 150 Carsharing-Stellplätze, 90 Bikesharing-Stellplätze und 50 Lastenradleihmöglichkeiten vorgesehen.

Wichtig sind die (räumliche) Verknüpfung der Angebote, z.B. Stadtbahnhaltestellen in Kombination mit Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad, sowie Präsenz und Wahrnehmbarkeit der Angebote im öffentlichen Raum, also die Gestaltung der Station (z. B. Corporate Design) und die Lage der Angebote. In Dietenbach bieten sich vier **räumliche Bereiche** an.



Abb. 132. Beispiel | Generationengerechte Mobilität

1. HALTESTELLEN DER STADTBAHN
Von Haltestellen der Stadtbahn aus können gut Wegeketten realisiert werden, durch ergänzende Mobilitätsangebote kann die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel überbrückt werden. Die Haltestelle im Zentrum ist zugleich Halt am zentralen Stadtteilplatz, hier ist ein vielfältiges Mobilitätsangebot besonders wichtig. An der Endhaltestelle der Stadtbahn werden mit dem regionalen Busverkehr und Park-and-Ride-Angebot in der angrenzenden Hochgarage mit ergänzenden Mobilitätsangeboten aufgewertet. Die Haltestelle am Schulzentrum ist für die Verbindung zum Mundenhof relevant und kann mit Fahrradverleihangeboten und ggf. Lastenrädern und einer geringen Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen ausgestattet sein.

2. QUARTIERSPLÄTZE
Die vier Quartiersplätze liegen zentral in den Teilquartieren des Stadtteils und sind deshalb gut aus dem Wohnumfeld heraus zu erreichen. Carsharing oder Lastenradleihverleih können angeboten werden. Ihre Präsenz und Wahrnehmbarkeit sind hier besonders wichtig.

3. DER ÖFFENTLICHE STRASSENRAUM
Ergänzend werden im öffentlichen Straßenraum Carsharing-Stationen in den Ring- und Stichboulevards angeboten, so dass von nahezu jedem Ort im Stadtteil ein Carsharing-Fahrzeug in einer Entfernung von 150 m oder weniger erreichbar ist.

Noch dichter ist das Netz an Radabstellanlagen in den einzelnen Quartieren: Maximal 100 m liegen zwischen einem beliebigen Ort in Dietenbach und der nächstgelegenen Abstellmöglichkeit. In jedem Straßenabschnitt des Erschließungsnetzes – auf jeder Hierarchieebene – finden sich Möglichkeiten zum Fahrradparken.

4. QUARTIERSGARAGEN
Auch Quartiergaragen eignen sich auf Grund ihrer Erreichbarkeit gut für die Unterbringung verschiedener Mobilitätsangebote. Sie ergänzen das sichtbare Mobilitätsangebot im öffentlichen Straßenraum. Damit werden Quartiersgaragen zu multifunktionalen Mobilitätspunkten.



Legende:

Mobilitätsangebote in allen Quartiersgaragen, an allen Quartiersplätzen und an Stadtbahnhaltepunkten

- Carsharing-Stellplätze
- Radabstellplätze
- Fahrradverleih
- Lastenradverleih
- Behindertenstellplätze

Mobilitätsangebote im öffentlichen Straßenraum

- Carsharing-Stellplätze
- Behindertenstellplätze
- Radabstellplätze

Sonstiges

- Quartiersgarage mit Microdepot
- Quartiersgarage ohne Microdepot
- (zentraler) Quartiersplatz
- Mobilitätsberatung
- Park & Ride

Abb. 133. Mobiltätsangebote | 1:7.500

3.3.5. Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist eine Strategie zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, das an der Verkehrsentstehung mit dem Ziel ansetzt, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Mobilitätsmanagement soll Menschen in die Lage versetzen, ihre Mobilität mit möglichst wenig Kfz-Verkehr zu organisieren und abzuwickeln.

Mögliche Akteure des Mobilitätsmanagements sind die Stadt Freiburg selbst sowie Einrichtungen und Institutionen, die Verkehr erzeugen (Betriebe, Unternehmen, Schulen), Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Freiburger Verkehrs AG, Regio Verkehrsverbund Freiburg, Fahrradläden, Carsharing-Unternehmen) sowie Verbände und Interessensvertretungen (IHK, Einzelhandel, ADFC, VCD, ADAC). Zu den klassischen Aufgabenfeldern des Mobilitätsmanagements zählen

- Information (z. B. zu allen im Quartier zur Verfügung stehenden Verkehrsangeboten) und Beratung zur effizienten Mobilitätsgestaltung (z.B. von Neubürger_innen oder Unternehmen, die sich ansiedeln wollen),
- finanzielle Anreize (z.B. Mieterticket von Wohnbauunternehmungen, Entwicklung einer Dietenbach-Card, damit die Angebote im Stadtteil „aus einem Guss“ und vergünstigt genutzt werden können),
- Dienstleistungen (z.B. Lieferservice in Kooperation mit ansässigen Geschäften) und
- aktive Kommunikationsstrategie (z.B. Kampagnen zur Sensibilisierung, Entwicklung von Flyern zum Mobilitätskonzept, zielgruppenspezifische Workshops, Projektwochen in Kooperation mit Kitas und Schulen oder Aktionstage in den Teilquartieren).

Das Mobilitätsmanagement ergänzt den Bau der Infrastruktur und die Angebote des Umweltverbunds. Es soll die Menschen motivieren und unterstützen, die Angebote zu nutzen. Eine frühzeitige Information bereits im Rahmen der Vermarktung ist entscheidend für die Akzeptanz eines an Nachhaltigkeitszielen orientierten Mobilitätskonzepts ist. Vor allem die (Kfz-) Stellplatzfrage sollte frühzeitig kommuniziert werden.

Potenzielle Aufgabenfelder des Mobilitätsmanagements sind die Vermietung der Kfz-Stellplätze, die den Betrieb der Quartiersgaragen refinanzieren, und die Organisation der KEP-Verkehre (Kurier-, Express- und Paketdienste), für die in Quartiersgaragen Micro-Depots eingerichtet werden können. Dort würden die Sendungen von den Lieferdiensten entweder deponiert (z.B. in Schließfächern) oder per Lastenrad im Quartier verteilt.

Damit kommen dem Mobilitätsmanagement sowohl operative Aufgaben, Kundenmanagement, Koordinationsaufgaben als auch Aufgaben für die Bereitstellung von Infrastruktur zu.

FINANZIERUNG, BETRIEB UND ORGANISATION DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS

Mobilitätsmanagement und das Parkraummanagement können im neuen Stadtteil gekoppelt werden, um Synergien zu erzeugen wie etwa im Stadtteil Aspern in Wien oder der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Im weiteren Verfahren sind folgende Aspekte zu untersuchen:

- Modelle für den Aufbau eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements,
- konkrete Aufgaben des Mobilitätsmanagements,
- Instrumente zur Absicherung des Stellplatzkonzepts (z.B. Vertragsregelungen),
- Modalitäten der Stellplatzvergabe, wenn der Bauherr die Stellplätze nicht baut oder kauft,
- Finanzierung der Quartiersgaragen,
- zentrale Akteure bei Finanzierung und Betrieb sowie deren Aufgaben,
- Entscheidungsprozesse und geeignete Organisationsstrukturen,
- Kosten- und Ertragskalkulation.

Weitere Ausführungen finden sich in den Kapiteln 6.2.4 und 6.2.5.

MOBILITÄTSZENTRALE

Um die (zukünftigen) Bewohner_innen in Dietenbach bereits vor dem Einzug in der Nutzung der multimodalen Angebote zu unterstützen, könnte an geeigneter Stelle (z.B. in der Quartiersmitte am Marktplatz oder der Endhaltestelle) eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden. Hier erfolgt die Beratung rund ums Thema „Mobilität“ auch für Investoren und Projektentwickler. Die Mobilitätszentrale ist Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Stellplatzvergabe, sie kann eine Sharing-Plattform betreuen und den Lieferservice von Geschäften mit organisieren. Hinsichtlich des Betriebs der Mobilitätszentrale entwickelt die o.g. vertiefende Untersuchung Vorschläge.



Abb. 134. Beispiel | Mobilitätsangebote und Beratung

3.4. KENNWERTE UND BERECHNUNGEN

Der neue Stadtteil Dietenbach hat eine **Flächengröße** von rd. 107 ha. Unter Berücksichtigung der Waldflächen, des als „Schildkrötenkopf“ benannten Offenlandbereichs westlich der Straße zum Tiergehege, der äußeren Erschließung, der Sportanlagen „Untere Hirschmatten“, des Brieftaubengeländes und eines Parkplatzes des Mundenhofs umfasst das Plangebiet eine Größe von rd. 152 ha. Die Bauflächen umfassen knapp 62 ha, davon ca. 3,4 ha für den Schulcampus und knapp 1 ha für die solitären Kindertagesstätten auf den Quartiersplätzen. Das vermarktbare Nettobauland beträgt rd. 57,5 ha. Die Plätze (u.a. Marktplatz und Quartiersplätze) nehmen ca. 2,3 ha Fläche in Anspruch. Dietenbach wird ein Stadtteil inmitten von Grünflächen: Es entstehen ca. 16 ha intensiv nutzbare Grünflächen (u.a. Dietenbachaue und Käserbachpark). Die Sportflächen zwischen den Stadtteilen Rieselfeld und Dietenbach sind über 5 ha groß.

Dietenbach ist ein flächeneffizienter Stadtteil: Auf knapp 62 ha Bauland kann Bebauung mit einer **Geschossfläche** von rd. 1,1 Mio m² entstehen. Davon sind ca. 810.000 m² Geschossfläche für Wohnen, knapp 50.000 m² Geschossfläche für Büros, Dienstleistungen und Ladennutzungen, etwa 34.000 m² Geschossfläche für Gewerbe und Handwerk sowie gut 25.000 m² Geschossfläche für Sondernutzungsformen (z.B. Forschung und Hotel) vorgesehen. Hinzu kommen 18.600 m² Geschossfläche für integrierte Kindertagesstätten. Ferner gibt es mehr als 45.000 m² öffentliche und nicht-öffentliche Gemeinbedarfsflächen (u.a. Schulen, Stadtteiltreff, Haus der Kirchen, Pflegeheim) und 142.000 m² Geschossfläche in den Quartiersgaragen. Die GFZ liegt im Durchschnitt bei 1,77.

Bauabschnitt Baufeld	Nettobauland		überbaute Fläche	Geschossfläche gesamt	Geschossfläche Nicht-Wohnen	Geschossfläche Wohnen	Wohneinheiten		Einwohner	
Übersicht	vermarktbare Fläche	Gemeinbedarfsfläche	überbaute Fläche	GF gesamt	GF Nicht-Wohnen gesamt	GF Wohnen gesamt	WE Wohnen	WE Wohnheim	Einwohner Wohnen	Einwohner Wohnheim
BA 1 gesamt	115.010 m²	19.380 m²	65.180 m²	278.930 m²	90.390 m²	188.540 m²	1.387 WE	216 WE	3.189 EW	340 EW
BA 2 gesamt	93.520 m²	19.960 m²	54.750 m²	227.600 m²	60.550 m²	167.050 m²	1.228 WE	203 WE	2.823 EW	290 EW
BA 3 gesamt	137.660 m²	2.230 m²	47.730 m²	190.070 m²	22.410 m²	167.660 m²	1.312 WE	0 WE	3.018 EW	0 EW
BA 4 gesamt	53.380 m²	0 m²	23.280 m²	117.060 m²	50.410 m²	66.650 m²	377 WE	311 WE	868 EW	622 EW
BA 5 gesamt	140.170 m²	2.040 m²	53.730 m²	222.280 m²	40.180 m²	182.100 m²	1.425 WE	0 WE	3.277 EW	0 EW
BA 6 gesamt	35.800 m²	0 m²	13.060 m²	60.940 m²	24.250 m²	36.690 m²	287 WE	0 WE	660 EW	0 EW
Nicht-Bebauung Vorhalteflächen "schlafende Quartiersgaragen"										
Summe	575.540 m²	43.610 m²	257.730 m²	1.096.880 m²	288.190 m²	808.690 m²	6.016 WE	730 WE	13.836 EW	1.251 EW

Abb. 135. Tabelle | Städtebauliche Kennwerte | Übersicht

VARIANTE 1:

Quartiersgarage auf Vorhalteflächen "schlafende Quartiersgaragen"										
2.16	2.420 m²		1.670 m²	6.680 m²	6.680 m²	0 m²				
3.4	2.720 m²		1.910 m²	7.640 m²	7.640 m²	0 m²				
5.8	3.260 m²		2.410 m²	9.640 m²	9.640 m²	0 m²				
6.4	3.370 m²		1.950 m²	9.750 m²	9.750 m²	0 m²				
Summe			265.670 m²	1.130.590 m²	321.900 m²	808.690 m²	6.016 WE	730 WE	13.836 EW	1.251 EW

VARIANTE 2:

Wohngebäude auf Vorhalteflächen "schlafende Quartiersgaragen"										
2.16	2.420 m²		1.180 m²	4.720 m²	0 m²	4.720 m²	37 WE		85 EW	
3.4	2.720 m²		1.420 m²	5.680 m²	0 m²	5.680 m²	44 WE		102 EW	
5.8	3.260 m²		1.300 m²	5.200 m²	0 m²	5.200 m²	41 WE		94 EW	
6.4	3.370 m²		1.370 m²	6.850 m²	0 m²	6.850 m²	54 WE		123 EW	
Summe			263.000 m²	1.119.330 m²	288.190 m²	831.140 m²	6.191 WE	730 WE	14.240 EW	1.251 EW

Abb. 136. Tabelle | Städtebauliche Kennwerte | Varianten für Vorhalteflächen „schlafende Quartiersgaragen“ optionale Geschossflächen im Falle einer Bebauung

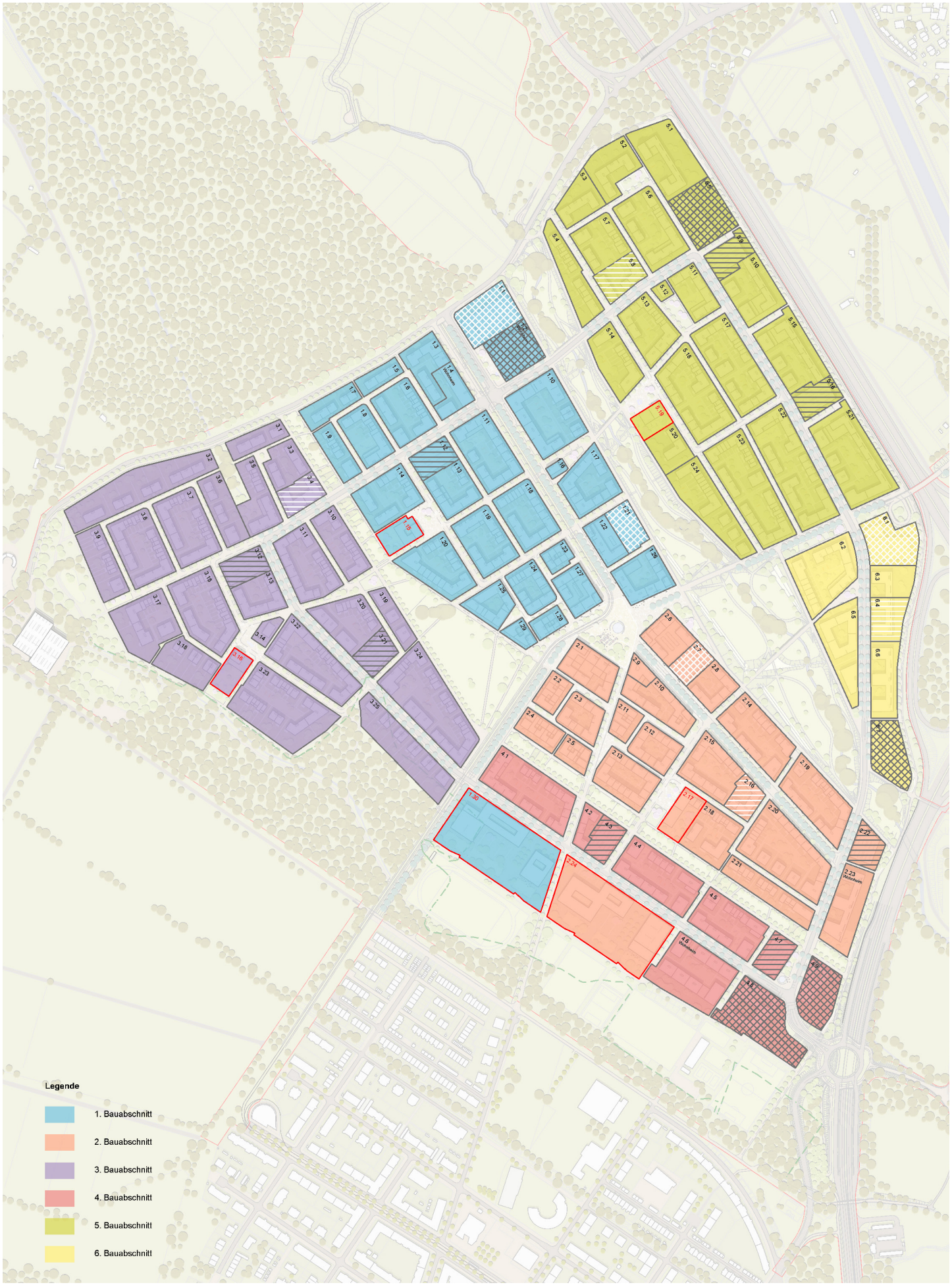


Abb. 137. Baufelder und Bauabschnitte | 1:7.500

Pos.	Nutzung		Bauabschnitt						Hinweise
1	**vermarktbare Fläche**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
1.1	Wohnen (inkl. EG Nutzungen)	479.200 m²	96.500 m²	80.100 m²	129.500 m²	25.600 m²	124.800 m²	22.700 m²	inkl. Stadtteiltreff, kirchl. Gebäude
1.2	Wohnheim	18.000 m²	2.600 m²	6.100 m²	0 m²	9.300 m²	0 m²	0 m²	
1.3	Gewerbe / Büro / Sondernutzung	29.200 m²	4.800 m²	0 m²	0 m²	13.400 m²	6.300 m²	4.700 m²	
1.4	Vorhaltefläche Quartiersgarage	11.600 m²	0 m²	2.400 m²	2.700 m²	0 m²	3.300 m²	3.200 m²	
1.5	Quartiersgarage	21.500 m²	2.600 m²	2.500 m²	5.500 m²	5.100 m²	5.800 m²	0 m²	
1.6	Quartiersgarage mit Anbau (Bürogebäude)	16.100 m²	8.500 m²	2.400 m²	0 m²	0 m²	0 m²	5.200 m²	
	Teilsumme 1.1 - 1.6	**575.600 m²**	**115.000 m²**	**93.500 m²**	**137.700 m²**	**53.400 m²**	**140.200 m²**	**35.800 m²**	
2	**Gemeinbedarfsfläche**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
2.1	Schulcampus	34.200 m²	17.100 m²	17.100 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	inkl. Sporthallen
2.2	Kitas solitär	9.400 m²	2.300 m²	2.900 m²	2.200 m²	0 m²	2.000 m²	0 m²	
	Teilsumme 2.1 - 2.2	**43.600 m²**	**19.400 m²**	**20.000 m²**	**2.200 m²**	**0 m²**	**2.000 m²**	**0 m²**	
3	**Grünflächen intensiv**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
3.1	Grünfläche intensiv inkl. Wege & Spielflächen	153.000 m²	38.400 m²	50.800 m²	18.600 m²	13.400 m²	31.800 m²	0 m²	
3.2	Spielplätze ausserhalb Grünflächen	6.800 m²	900 m²	1.500 m²	1.100 m²	0 m²	1.700 m²	1.600 m²	
	Teilsumme 3.1 - 3.2	**159.800 m²**	**39.300 m²**	**52.300 m²**	**19.700 m²**	**13.400 m²**	**33.500 m²**	**1.600 m²**	
4	**Grünflächen**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
4.1	Wald Bestand	93.700 m²	7.300 m²	4.700 m²	69.500 m²	12.200 m²	0 m²	0 m²	inkl. Erhalt Langmattenwäldchen
4.2	Wald Aufforstungsfläche	8.300 m²	5.000 m²	200 m²	2.500 m²	600 m²	0 m²	0 m²	
4.3	Ersatzflächen Auwald	900 m²	300 m²	0 m²	0 m²	0 m²	600 m²	0 m²	
4.4	Biotope	15.000 m²	4.700 m²	3.700 m²	2.200 m²	0 m²	4.400 m²	0 m²	
4.5	Freisportanlagen	31.300 m²	14.200 m²	7.600 m²	0 m²	9.500 m²	0 m²	0 m²	
4.6	Sportflächen Bestand	20.600 m²	0 m²	0 m²	0 m²	20.600 m²	0 m²	0 m²	
4.7	sonstige Grünflächen	25.300 m²	4.200 m²	6.500 m²	4.200 m²	1.400 m²	9.000 m²	0 m²	
4.8	Flächen für Entwässerung	66.200 m²	40.300 m²	0 m²	0 m²	0 m²	25.900 m²	0 m²	inkl. Entwässerung Käserbachpark
4.9	CEF-Flächen Schildkrötenkopf (inkl. Retentionsriegel)	114.500 m²	114.500 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	
	Teilsumme 4.1 - 4.9	**375.800 m²**	**190.500 m²**	**22.700 m²**	**78.400 m²**	**44.300 m²**	**39.900 m²**	**0 m²**	
5	**Platzflächen**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
5.1	Quartiersplätze	11.300 m²	4.700 m²	1.900 m²	1.000 m²	900 m²	1.900 m²	900 m²	
5.2	Marktplatz	11.400 m²	11.400 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	
	Teilsumme 5.1 - 5.2	**22.700 m²**	**16.100 m²**	**1.900 m²**	**1.000 m²**	**900 m²**	**1.900 m²**	**900 m²**	
6	**Verkehrsfläche**		**BA 1**	**BA 2**	**BA 3**	**BA 4**	**BA 5**	**BA 6**	
6.1	Stadtbahn	11.800 m²	11.800 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	0 m²	
6.2	Hauptverkehrsstraße	72.500 m²	29.900 m²	4.800 m²	8.600 m²	10.500 m²	12.400 m²	6.300 m²	Ring- und Stichboulevards T30
6.3	Quartiersstraße	19.300 m²	6.200 m²	2.200 m²	4.500 m²	1.300 m²	5.100 m²	0 m²	verkehrsberuhtiger Geschäftsbereich T20
6.4	Wohnstraße	57.000 m²	20.500 m²	9.400 m²	11.500 m²	1.800 m²	13.800 m²	0 m²	verkehrsberuhigter Bereich
6.5	Fahrradstraße	8.900 m²	2.400 m²	5.000 m²	0 m²	1.500 m²	0 m²	0 m²	Fahrradstraße T20
6.6	Promenaden entlang Grünflächen	12.100 m²	6.100 m²	2.900 m²	0 m²	3.100 m²	0 m²	0 m²	südl. Promenade Dietenbachaue / Käserbachpark (Fuß- und Radweg / für Rettung befahrbar)
6.7	Weg (ohne Wege in Parks)	10.300 m²	5.300 m²	400 m²	1.900 m²	1.200 m²	900 m²	600 m²	
6.8	Weg (entlang Besançonallee, B31a etc.)	17.700 m²	1.700 m²	4.700 m²	1.900 m²	1.100 m²	5.800 m²	2.500 m²	inkl. Weg zum Tiergehege, zum Betzenhauser Steg
6.9	Straße zum Tiergehege	5.800 m²	3.000 m²	0 m²	2.800 m²	0 m²	0 m²	0 m²	
6.10	Hochgarage Mundenhof / Energiezentrale / Siedlung	11.400 m²	9.900 m²	0 m²	1.500 m²	0 m²	0 m²	0 m²	
6.11	Brücken- / Damm- und Rampenbauwerke	10.900 m²	9.100 m²	0 m²	0 m²	0 m²	1.100 m²	700 m²	siehe Planung Wald+Corbe / Latz+Partner
6.12	Anschlüsse an die Umgebung	105.500 m²	18.000 m²	59.100 m²	0 m²	28.400 m²	0 m²	0 m²	zu planen durch Fachingenieur / GuT
	Teilsumme 6.1 - 6.12	**343.200 m²**	**123.900 m²**	**88.500 m²**	**32.700 m²**	**48.900 m²**	**39.100 m²**	**10.100 m²**	
1-6	**Gesamtfläche / Kontrollfläche**	**1.520.700 m²**	**504.200 m²**	**278.900 m²**	**271.700 m²**	**160.900 m²**	**256.600 m²**	**48.400 m²**	

Abb. 138. Tabelle | Flächenbilanz

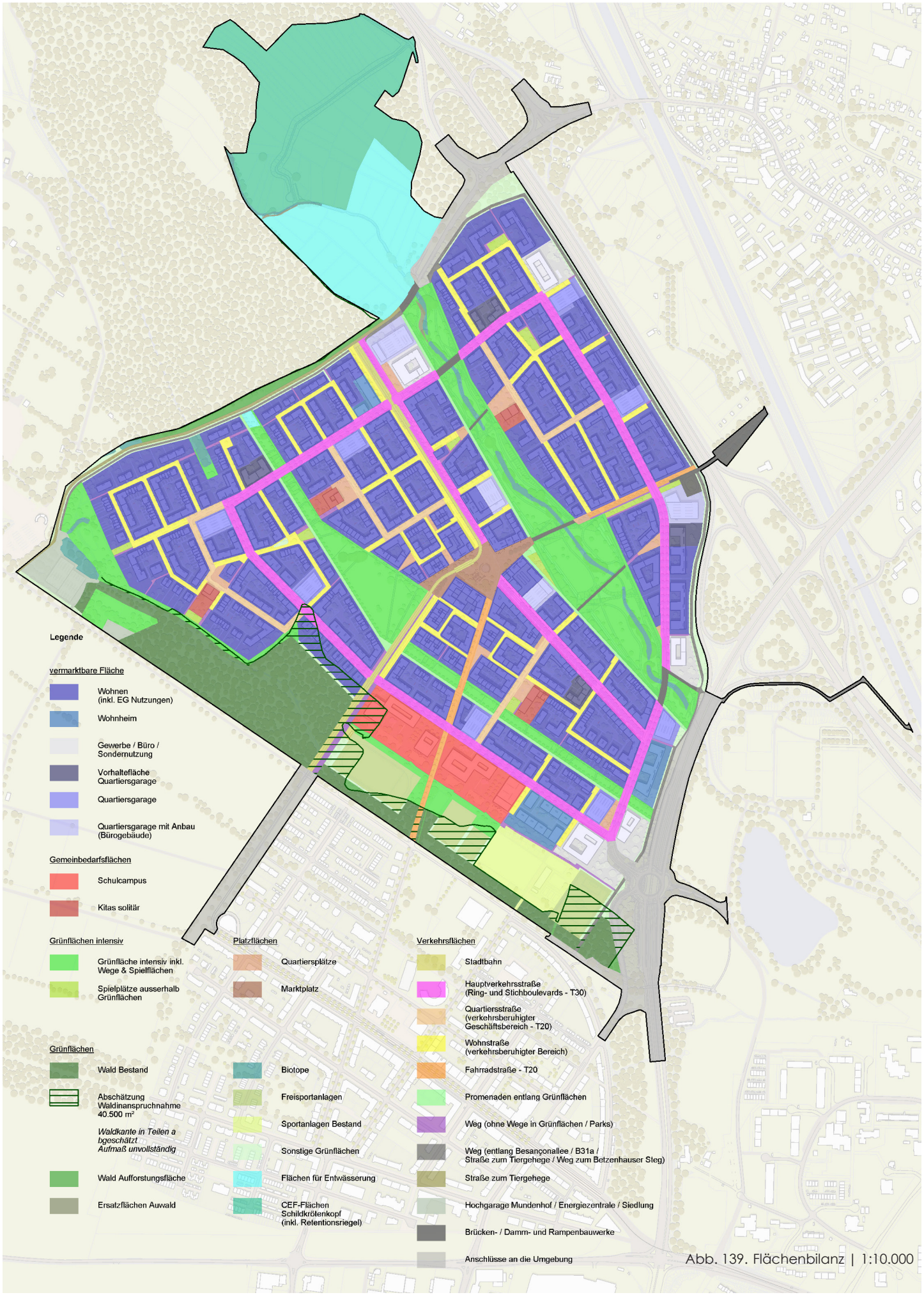


Abb. 139. Flächenbilanz | 1:10.000

4. Vertiefungsbereiche

4.1. EINGÄNGE UND RANDBEREICHE

4.1.1. Quartierseingang Nord mit Endhaltestelle Stadtbahn und Straße Zum Tiergehege

Der Stadtteileingang Nord bündelt zahlreiche Funktionen an einem Ort. Er ist Hauptzufahrt des Kfz-Verkehrs in das Gebiet, Endhaltepunkt der Stadtbahnlinie mit potenzieller Umsteigemöglichkeit auf Busverkehre, die die Stadt-Umlandbeziehung für den ÖPNV herstellen. Er ist Abschluss des Stichboulevards als räumliche Achse vom Marktplatz und Kreuzungspunkt von Ring- und Stichboulevard. Durch die Ausbildung eines multimodalen Knotenpunkts mit Park+Ride-Parkhaus wird die besondere städtebauliche Lage unterstrichen. Ein Bürogebäude mit zwölf Geschossen akzentuiert die Torfunktion, bildet den Abschluss des Stichboulevards und formuliert dabei einen wichtigen Bezugspunkt im Gebiet.

Die Lage am Rand des Plangebiets in unmittelbarer Nähe zur B 31a wird durch Ansiedlung eines Urban-Factory-Bausteins mit gestapeltem Gewerbe genutzt. Auf mehreren Etagen sollen, nach dem Vorbild der „Meistermeile“ in Hamburg, Räumlichkeiten für Handwerker- und Produktionsbetriebe geschaffen werden. Insbesondere innerhalb der Bauphase können dadurch kurze Wege für unterschiedliche Dienstleistungen gefördert werden. Ca. 50 bis 100 Wohnheimplätze für Auszubildende komplettieren das Gebäude (vgl. hierzu Kapitel 4.6.4).

Aufgrund der Randlage und des höheren Anteils an Nicht-Wohnnutzungen kann das Erdgeschoss des Büroturms Flächen für einen Clubraum und ergänzende Nutzungen beinhalten. Sozialräume der VAG werden hier ebenfalls platziert.

Wohnungen des Universitätsklinikums sollen im Baublock südlich der Endhaltestelle entstehen. Durch die Stadtbahnanbindung ins Stadtgebiet bietet sich der Standort für eine solche Nutzung an.

Der Eingangsplatz bei der Endhaltestelle ergänzt die Funktionen des verkehrlichen Knotenpunkts und der besonderen Nutzungen durch einen wichtigen öffentlichen urbanen Freiraum. Aufgrund der Größe des neuen Stadtteiles bilden Plätze und quartiersbezogene Freiräume mit seinen unterschiedlichen Quartieren wichtige Identifikationselemente und Orientierungspunkte. Der rd. 1.200 m² große Platz am Stadtteileingang ist Transitraum zwischen Stadtbahn, Bus und Parkgarage. Gleichzeitig bildet er den Vorplatz zur Meistermeile und zur Urban Factory. Als urbaner Freiraum verknüpft der Platz unterschiedliche zentrale Funktionen und wird selbst zum Ziel im Stadtgefüge. Der Eingangsplatz soll zum Aufenthalt einladen (z.B. während Wartezeiten auf den Bus) und gleichzeitig Raum für unterschiedliche Nutzungen bieten. Ausdrucksstarke, dekorative Bäume zonieren den Platz und spenden Schatten. Die zentrale Achse des Stichboulevards Nord leitet den Ankommenden von hier Richtung Stadtteilzentrum.

Die Straße Zum Tiergehege stellt auch zukünftig die Hauptzufahrt zu den Besucherparkplätzen des Mundenhof dar. Im Zuge der phasenweisen Entwicklung des Gebiets wird die Straße sukzessive erneuert und dabei der Querschnitt optimiert. Ein breiter Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist, soll Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel entlang des nördlichen Randes des Plangebiets führen und somit die Bestandssituation deutlich verbessern. Der Zielverkehr zum Mundenhof wird am Stadtteil vorbeigeführt.



Abb. 140. Stadtteileingang Nord | 1:1.000

4.1.2. Übergang zum Rieselfeld mit Stadtbahnhaltestelle am Schulcampus

Vom Rieselfeld kommend werden Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste der Stadtbahn vorwiegend den Bereich zwischen Langmattenwäldchen und Grundschule als Stadtteileingang wahrnehmen. Wie am Stadtteileingang Nord befindet sich auch hier eine Stadtbahnhaltestelle am Ringboulevard. Diese insgesamt 22 bis 32 m breite Achse wird mit einer Reihe großer, prägnanter Bäume in Verlängerung des Bollerstaudenwegs markiert und betont dabei die Verbindung ins Zentrum und die Eingangssituation am Schul- und Sportcampus.

Die Haltestelle liegt südlich des Ringboulevards auf Höhe der Gemeinschaftsschule. Schüler_innen, die mit der Stadtbahn ankommen, gelangen so direkt zum Schulzentrum und müssen folglich keine Straße queren. Eine Zweifach-Turnhalle, das Gebäude der Gemeinschaftsschule (Grundschule) und ein Verfügungsbau mit Mensa sowie Kinder- und Jugendzentrum werden im ersten Bauabschnitt erstellt. Die Freiflächen und die Architektur der Schule müssen dabei den Anforderungen eines städtebaulichen Entrées mit besonderen Aufenthaltsqualitäten gerecht werden (weitere Informationen zum Schul- und Sportcampus siehe Kapitel 4.6.5).

Die Stadtbahntrasse, die von je einem Fuß- und einem Radweg begleitet wird, gliedert den Freiraum parallel der Mundenhofer Straße in zwei Teile. Der östliche Teil wird hauptsächlich durch Spiel- und Sportflächen für die Bewohner_innen von Dietenbach und Rieselfeld genutzt. Der westliche Teil ergänzt dieses Angebot durch naturnahe Freizeitflächen im und um den Bestand des Langmattenwäldchens.

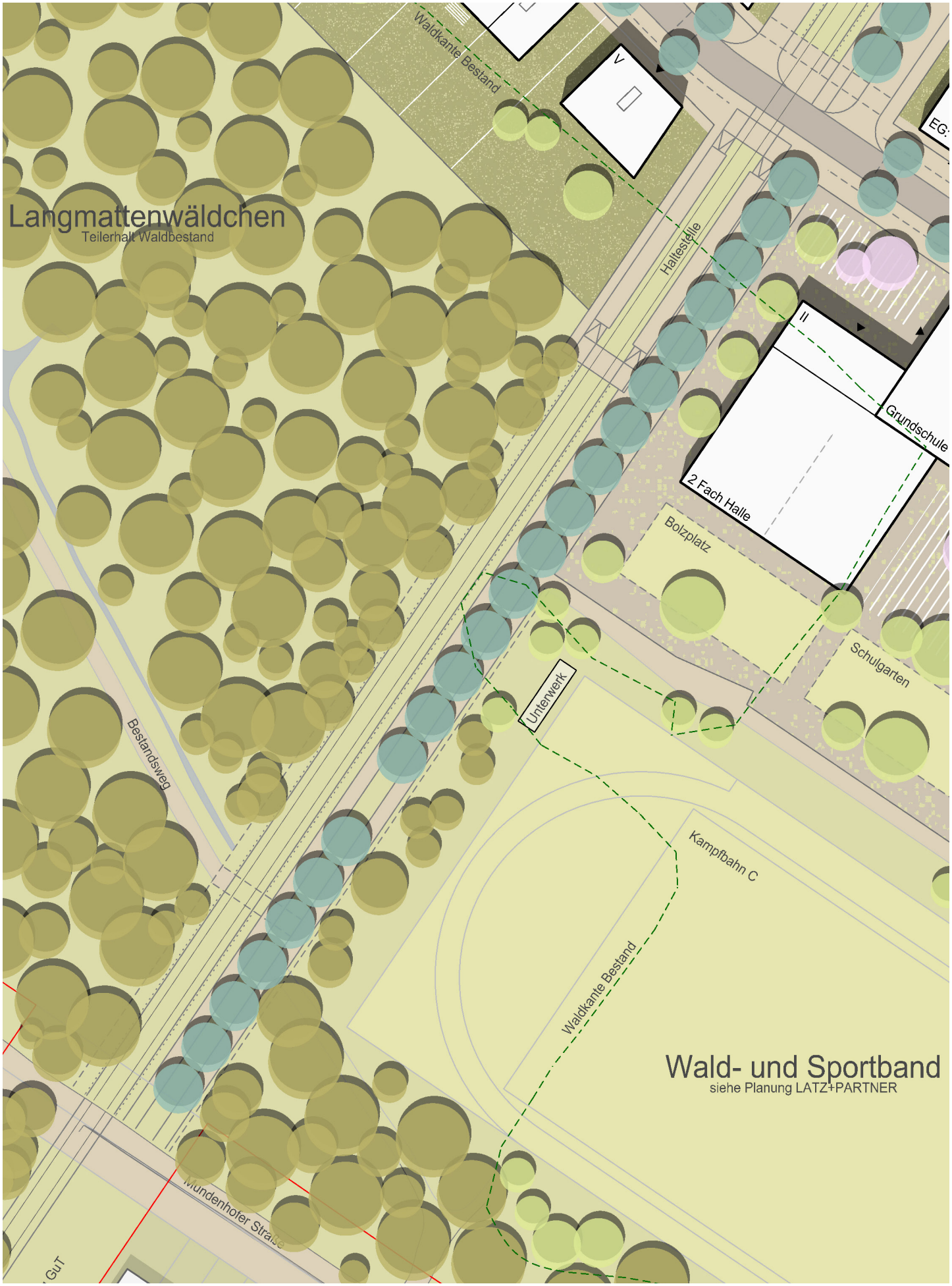


Abb. 141. Übergang zum Rieselfeld | 1:1.000

4.1.3. Eingang und Anschluss Besançonallee

Eine neue Hauptzufahrt in Form eines „planfreien“ Kreisverkehrs in zweiter Ebene über der Besançonallee soll zukünftig die Stadtteile Rieselfeld und Dietenbach erschließen. Die bestehende Kfz-Zufahrt ins Rieselfeld wird hierdurch ersetzt, der Mundenhofer Steg als Fuß- und Radverbindung bleibt erhalten. Im Zuge der Quartierserschließung soll der Kreisverkehr im zweiten Bauabschnitt hergestellt werden. Der Anschluss Dietenbachs erfolgt vom Kreisverkehr kommend über einen Knotenpunkt am Ringboulevard, der lichtsignalgeregt ist. Der Anschluss für den Radverkehr aus dem Stadtteil an die Radroute „Westrand“ erfolgt über einen Fuß- und Radweg.

Als städtebauliches Pendant zum Eingang Nord erhält auch der südliche Stadtteileingang einen Hochpunkt. Denkbar wäre ein Hotel mit zwölf Geschossen als Auftakt ins Quartier, das die Blickachse in Richtung Schwarzwald betont. Der Baukörper ist im Vergleich zur Bebauung entlang des Boulevards versetzt und steht prägnant am Ende der Blickachse.

Der Schulcampus mit Sporthallen wird durch bildungsnahe Nutzungen ergänzt. Östlich soll ein Baublock des Studierendenwerks mit fast 700 Wohnheimplätzen in unmittelbarer Nachbarschaft der Sport- und Freizeitanlagen entstehen. Ein Forschungsgebäude schließt das Band zwischen Schule und Kreisverkehr am Ostende ab.

Eine 6-geschossige Quartiersgarage mit vorgelagertem Platz bildet einen weiteren wichtigen Baustein dieses Stadtteileingangs. Wie die Hochgarage am Stadtteileingang Nord empfängt sie Ankommende durch ein Gebäude mit Wiedererkennungsmerkmalen und schafft einen Orientierungspunkt für die Verkehrsteilnehmenden.

Der Platz ist stark mit dem Angebot im Erdgeschoss der Quartiersgarage verbunden. Er bietet Raum für Identifikation und ermöglicht soziales Miteinander. Eine baumbestandene Grünfläche schafft einerseits eine angenehme Raumsituation, gleichzeitig ermöglicht sie in diesem Bereich eine dezentrale Entwässerung der Platzfläche. Dies kann z.B. über Tiefbeete entlang begleitender Bänke, die zum Aufenthalt einladen, erfolgen. Die Entwässerung des Ringboulevards in diesem Abschnitt sieht zwischen den Baumstandorten Mulden-Rigolen-Systeme mit Überlauf (Muldentiefe 30 cm) vor, die den Straßenraum vom Platzraum abgrenzen. Die Gestaltung des öffentlichen Raums und der angrenzenden Gebäude prägen den Platz als repräsentativen Stadtteileingang und Orientierungspunkt.



Abb. 142. Stadtteileingang Süd | 1:1.000

4.1.4. Übergang B 31 Fahrradbrücke

Eine Wegeverbindung zur Dreisam in Form einer Fuß- und Radbrücke soll das Dreisamufer erreichbar machen und das Plangebiet ans übergeordnete Radverkehrsnetz anbinden. Vom Marktplatz aus führt die Radverbindung über den Damm C (Teil des Gewässerausbaus Dietenbach), entlang einer Fahrradstraße parallel zum hier platzierten Spielplatz und quert dann den Ringboulevard. Um die notwendige Höhe über die Lärmschutzwand und die B31a zu erreichen, schlägt der Rahmenplan eine Wendelrampe für den Radverkehr vor, ergänzt durch eine Treppe für den Fußverkehr. Das ca. 8 m breite Brückenbauwerk führt über die stark befahrene B 31a.

Durch die Brücke ist Dietenbach an den übergeordneten Freiraum entlang der Dreisam angeschlossen (vgl. hierzu Kap. 2.3.4). Lage und Form des nördlichen Anschlusses der Brücke (Längsrampe oder Wendelrampe) ist in der weiteren Planung unter Berücksichtigung der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse zu entwickeln. Die Brücke sollte mit einem ihrer Bedeutung für den Stadtteil entsprechenden baukulturellen Anspruch (ggfs. in Holzbauweise) errichtet werden und kann dann zukünftig als Erkennungsmerkmal des Stadtteils fungieren.

Von der mittleren Haltestelle am Marktplatz ausgehend ist neben der Fuß- und Radachse in Richtung der neuen Brücke ein knapp 11 m breiter Korridor von Bebauung freigehalten, der anstelle der jetzt vorgesehenen Grünanlage für einen Ringschluss auf der Achse vom Rieselfeld über den Marktplatz zur Haltestelle Paduaallee genutzt werden kann.

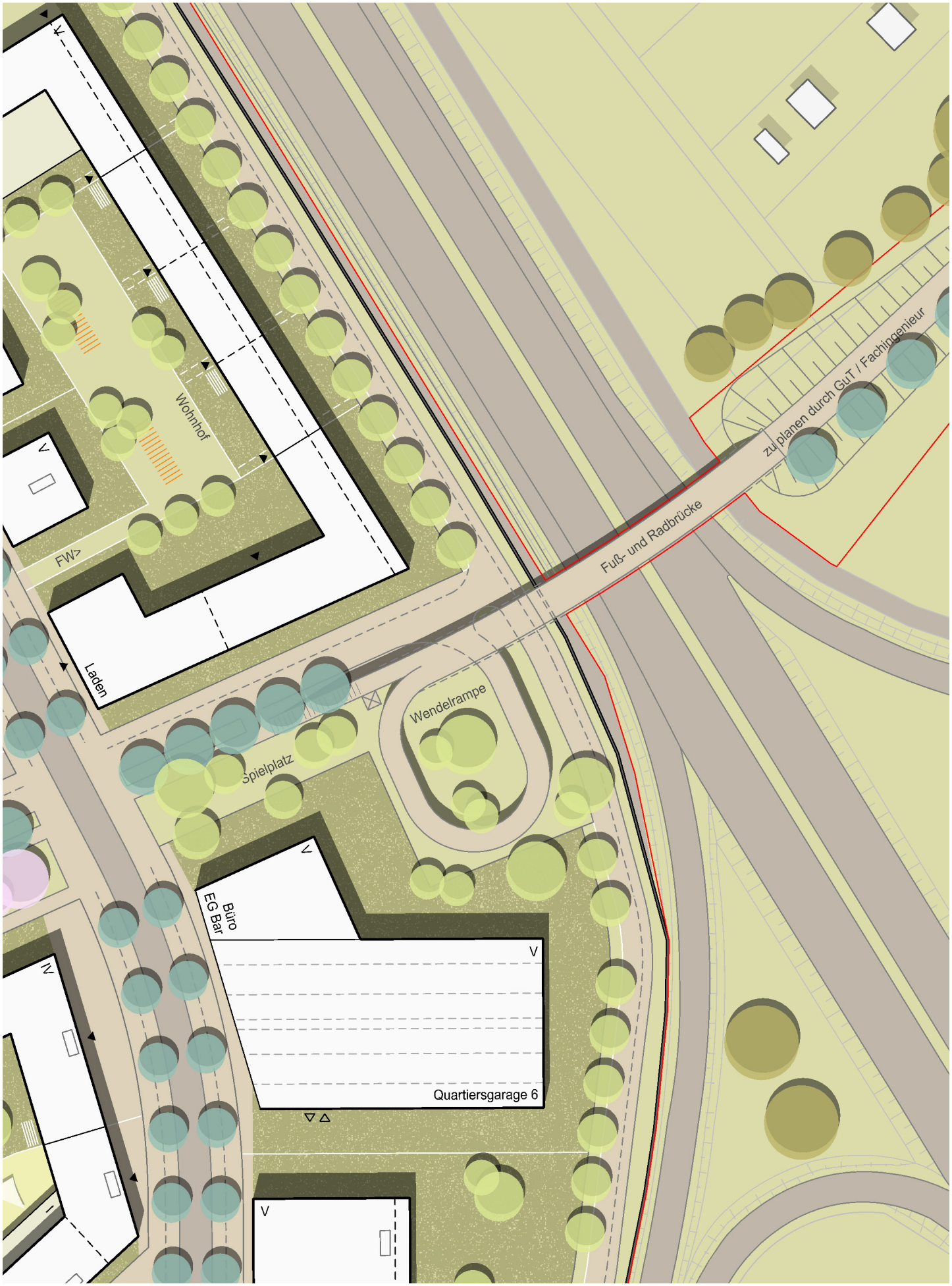


Abb. 143. Radbrücke B31a | 1:1.000





Abb. 144. Skizze Wettbewerb | Dietenbachaue

4.1.5. Randbereiche

Das Plangebiet weist drei unterschiedliche Randbereiche auf: die städtischen Verkehrsachsen im Norden und Osten, den Siedlungskörper des Rieselfelds im Süden und den Übergang zur Natur und Landschaft im Westen bzw. Nordwesten.

Auf die stark befahrenen Straßen reagiert der Entwurf durch die Bebauung mit einer klar ausformulierten räumlichen Kante. Sie stellt eine Abgrenzung her. Gleichzeitig können hier sinnvoll nutzbare Lagen für Wohnen und Arbeiten entstehen. Die Grundstücke entlang der B31a und Besançonallee sollen durch weniger lärmempfindliche Nutzungen wie Gewerbe, Handwerk, Hochgaragen und Studentenwohnen besetzt werden. Die Wohngrundrisse werden so gestaltet, dass alle Wohnräume zu den ruhigen Seiten in Richtung Süden bzw. Westen orientiert sind (z. B. durch Laubengangerschließung). Entlang der Bundesstraße B 31a und Besançonallee ist zudem eine Lärmschutzwand vorgesehen.

In den Freiräumen zwischen Lärmschutzwand und Bebauung liegt ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, der auch als Revisionsweg genutzt werden kann. Begleitende Gestaltung und Beleuchtung sowie vielfache Zugänge zu den angrenzenden Grundstücken und Querverbindungen zum Ringboulevard sollen der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken.

Zwischen Rieselfeld und Dietenbach befindet sich das Wald- und Sportband. Der Bereich bildet zum einen eine räumliche Zäsur zwischen den Stadtteilen. Zum anderen werden hier bestehende Sportflächen durch neue Freizeitangebote ergänzt.

Die Bildungs- und Sporteinrichtungen stellen zusammen mit dem Waldstreifen parallel zur Mundenhofer Straße einen Puffer zwischen den Wohngebieten dar, schaffen aber zugleich durch Angebote für beide Stadtteile einen gemeinsamen Bezugsort. Als Bereich zur Naherholung mit Waldbestand hat das Areal entlang der Mundenhofer Straße eine wichtige Rolle.

Die Bebauung entlang des Langmattenwäldchens und des Frohnholz ist offen, grenzt aber dennoch Wald- und Siedlungsflächen klar voneinander ab. Bestehende Wegeverbindungen werden – wo naturschutzfachlich möglich – aufgenommen und bis ins Innere des neuen Stadtteils fortgeführt. Aufgrund der Geländeaufschüttung muss insbesondere in diesem Bereich mit Hilfe von Böschungen zwischen Neuplanung und Bestand vermittelt werden.

Zum Schutz der angrenzenden ökologisch bedeutenden Gebiete (NSG Freiburger Rieselfeld und Frohnholz) werden Pufferflächen berücksichtigt. Zum Frohnholz wird zudem im Schutzstreifen eine ca. 10 m breite, möglichst undurchdringliche Heckenstruktur als Niederwald hergestellt zur Abschirmung sensibler Vogelbruten.



Abb. 145. Waldbestand | Schrägluftbild



Abb. 146. Wald- und Sportband | 1:5.000

4.2. STRASSENRÄUME

RINGBOULEVARD
Gestalt und Funktion des Ringboulevards leiten sich aus den verschiedenen Anforderungen an diesen öffentlichen Raum ab. Ziel ist, dass Funktion und Gestalt miteinander in Einklang stehen. Der Straßenquerschnitt ist symmetrisch aufgebaut: Die Fahrbahn – mittig gelegen – hat eine Breite von 6,50 m und ermöglicht so die Begegnung von zwei Lkw oder Bussen auf den geraden Streckenabschnitten bei Tempo 30.

Im weiteren Verfahren ist zu untersuchen, ob und inwieweit die Ränder der Fahrbahn durch einen Material- oder Farbwechsel der Fahrbahndecke von der „inneren" Fahrbahn abgegrenzt werden. Dies kann zur optischen Reduzierung der Fahrbahn beitragen, um die Fahrgeschwindigkeit niedrig zu halten und dem Radverkehr einen angemessenen Abstand zu den parkenden Fahrzeugen vermitteln.

Die angrenzenden Seitenbereiche werden als Parkierungs- und Grünstreifen im Intervall „Bauminsel – zwei Pkw-Parkstände – Bauminsel", ausgebildet. Im östlichen Abschnitt zwischen der Verlängerung der Fahrradbrücke über die B31a und dem südlichen Stadtteileingang soll das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen zwischen den Bauminseln dezentral versickern. In diesem Bereich entfällt das beidseitige Parken weitgehend.

Die Breite der Seitenbereiche beträgt 2,55 m. Das Parkierungsangebot kann sowohl für Pkw-Besucherparken, als auch Carsharing, Kiss-and-Ride bzw. Laden/Liefern, Behindertenparken, Elektro-Ladeinfrastruktur oder Fahrradparken genutzt werden.

Mit beidseitigen Baumreihen ist der Ringboulevard als Allee ausgebildet. Die zwischen den Parkständen liegenden grünen Bauminseln lockern die Seitenbereiche auf. Ihrer Wichtigkeit entsprechend werden für die Bepflanzung am Ringboulevard markante Straßenbäume vorgeschlagen, die zur Verschattung und besonderen Gestaltung des Straßenraums beitragen. (s. auch 3.2.3 Baumkonzept)

Der Ringboulevard wird auf beiden Seiten von Gehwegen mit einer Breite von 3,50 m begleitet. So kann der zunehmenden Beanspruchung des Seitenraums durch Einbauten wie Ladeinfrastruktur oder Parkscheinautomaten Rechnung getragen werden. Die Restgehwegfläche genügt weiterhin den Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Eine private Vorzone von jeweils mindestens 2,0 m begrenzt den Straßenraum vor der (zumeist viergeschossigen) Bebauung. Seiner Breite ist so gewählt, dass er von der Bewohnerschaft individuell gestaltet werden kann, sei es durch Begrünung (Fassadenbegrünung), das Aufstellen von Sitzbänken oder Radabstellmöglichkeiten.

STICHBOULEVARDS
Die Stichboulevards ergänzen den Ringboulevard und bilden gemeinsam mit diesem das Straßennetz der 1. Kategorie. Neben ihrer Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben die Stichboulevards eine hohe Relevanz für den Radverkehr, da sie für diesen eine durchgehende Hauptverbindung darstellen. Im Stichboulevard Nord wird zudem die Stadtbahn geführt.

STICHBOULEVARD NORD
Der nördlich Stichboulevard ist geprägt von einer ungleichen Nutzung der angrenzenden Bebauung: Während die westliche Seite von Wohnnutzungen bestimmt wird und nur in der zentrumsnahen Bebauung Nicht-Wohnnutzungen in der Erdgeschosszone liegen, ist die östliche Seite nahezu über die gesamte Länge von Nicht-Wohnnutzungen wie Läden, Dienstleistung, Büro oder Gastronomie geprägt, die stark der Öffentlichkeit zugewandt sind.

Dem folgend ergibt sich für den nördlichen Stichboulevard ein asymmetrischer, von der Stadtbahntrasse geteilter Querschnitt. Die Stadtbahn wird auf begrüntem Rasengleiskörper und eigener Trasse (Breite 6,70 m) mit Mittelmasten geführt. Beidseits wird die Trasse von einem Grünstreifen begleitet, der auch einen Zaun oder eine Hecke enthält und die Trasse somit gegen das Queren von Fußgänger_innen sichert. Die beiden an die Stadtbahntrasse grenzenden Straßenräume entsprechen in ihrer Gestaltung den unterschiedlichen Funktionen: auf der Ostseite der Boulevard (Kategorie 1), auf der Westseite eine Wohnstraße (Kategorie 3).

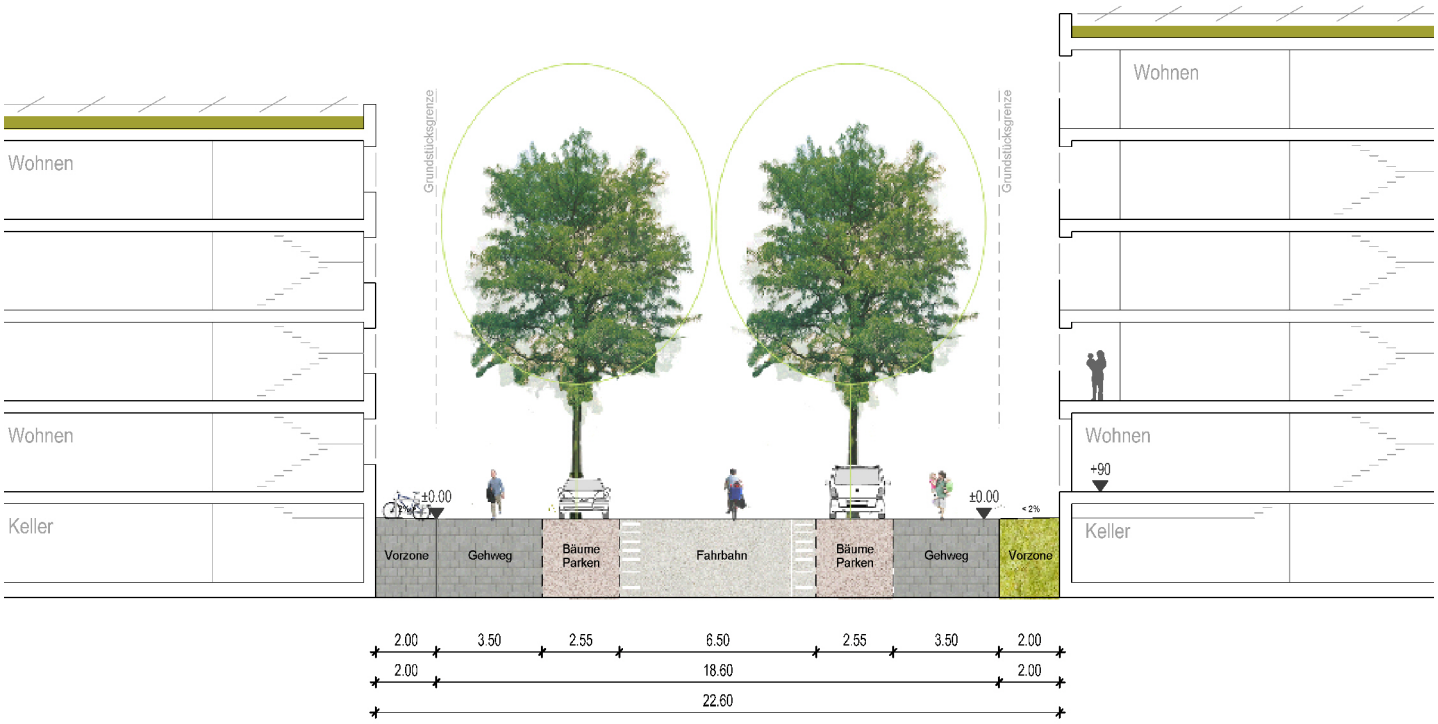


Abb. 147. Ringboulevard | 1:250

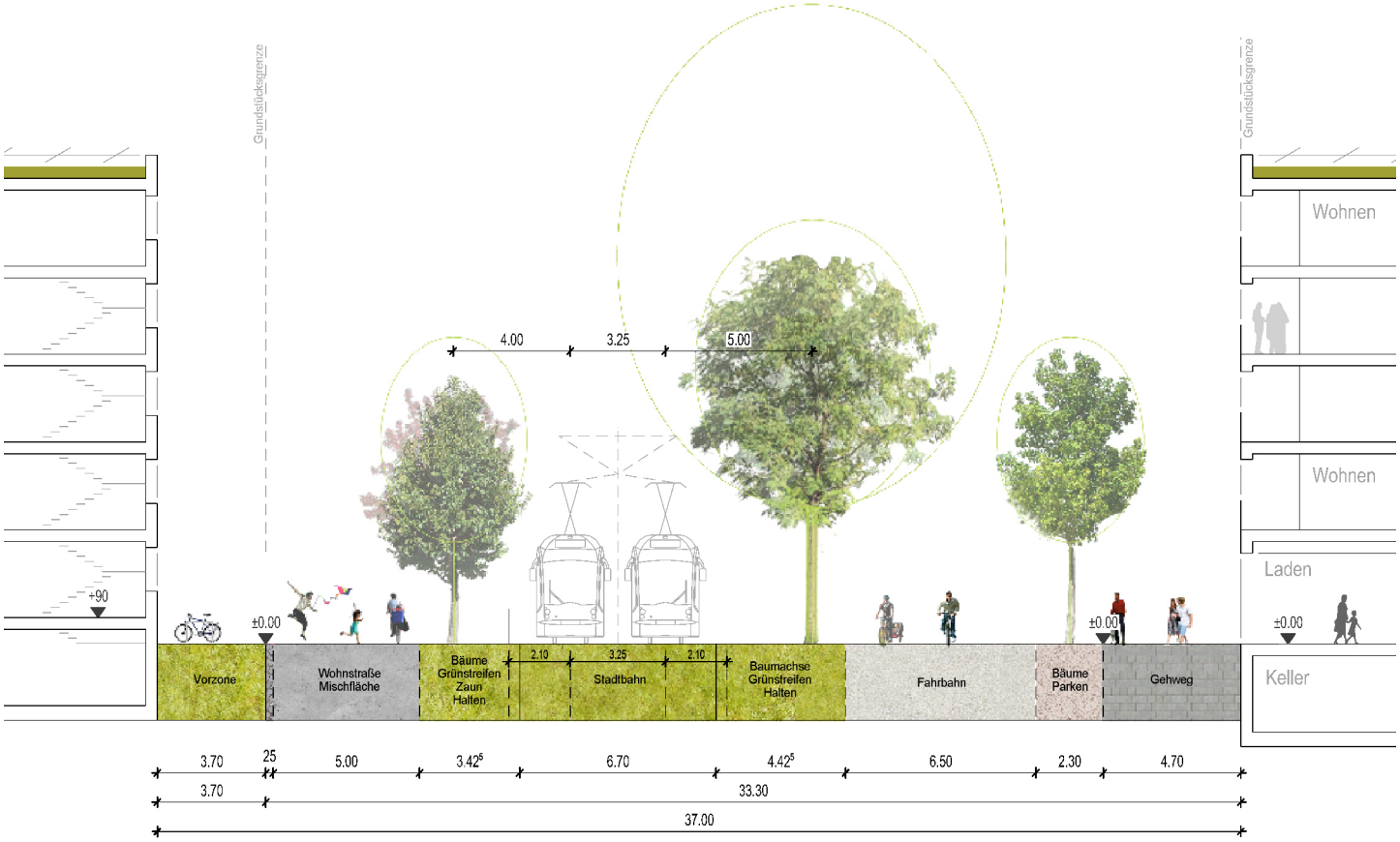


Abb. 148. Stichboulevard Nord | 1:250

Die Wohnstraße hat eine Breite von 5,0 m, ist als Mischverkehrsfläche gestaltet sowie als verkehrsberuhigter Bereich (Verkehrszeichen 325, „Schrittgeschwindigkeit“) ausgewiesen, und wird im Einrichtungsverkehr vom Ringboulevard in Richtung Stadtteilzentrum geführt. Der Radverkehr in Gegenrichtung ist freigegeben. Der zwischen Straße und Stadtbahntrasse liegende Grünstreifen (Breite rd. 3,40 m bzw. 3,0m abzgl. Zaun oder Hecke) ist Standort für eine abwechslungsreiche Zusammenstellung mittelgroßer und kleinerer Bäume, die in unregelmäßigen Abständen auf den Städtebau bzw. die unterschiedlichen räumlichen Situationen reagieren können (s. auch 3.2.3 Baumkonzept). Zwischen den Baumstandorten werden „Taschen“ zur Fahrbahn hin ausgebildet, in denen das kurzzeitige Halten (Ein- oder Ausladen) mit dem Kfz möglich ist.

Auf der anderen Seite der Stadtbahn soll die Fahrbahn als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgewiesen und mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m gestaltet werden (vgl. Ringboulevard). Damit wird der Stich der wichtigen Funktion als Radhauptverbindung mit Anbindung an die Stadtteilmitte gerecht. Auch der Kfz-Verkehr ist angemessen berücksichtigt, die Straße dient auch der Andienung der Einzelhandelsbetriebe im Zentrum.. Im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Stadtbahntrasse befindet sich eine Reihe markanter Bäume in engem Pflanzabstand, die die herausgehobene Bedeutung dieser Achse betonen (s. auch 3.2.3 Baumkonzept). Die Breite des Grünstreifens (rd. 4,40 m bzw. 4,0 m abzgl. Zaun oder Hecke) ergibt sich aus dem Abstand, den die Baumkronen zur Oberleitung der Stadtbahn einhalten müssen. Der östliche Grün- und Parkierungsstreifen erhält eine Breite von 2,30 m. Die Querungen über die Stadtbahntrasse (Fahrverkehr und Fußverkehr) werden signalgesichert

STICHBOULEVARD SÜD

Der südliche Stichboulevard ist mit symmetrischem Querschnitt ausgebildet. Seine charakteristische Baumachse mit markanten Großbäumen liegt auf einem begrünten Mittelstreifen (Breite 3,50 m, von dem beidseitig jeweils 1,0 m durch die Feuerwehr befahrbar sein muss), der die beidseits davon gelegenen Einrichtungsfahrstreifen (4,00 m) trennt. Um Abbiegen oder Ausfahrten für den Kfz-Verkehr zu ermöglichen, kann der Mittelstreifen abschnittsweise unterbrochen werden.

Die Straße dient, wie der nördliche Stichboulevard, auch der Andienung der großen Einzelhandelsbetriebe im Zentrum.

Der südliche Stichboulevard ist ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen, in der der Kfz-Verkehr zugelassen ist. Die angrenzenden Seitenstreifen werden – analog zum Ringboulevard – bei einer Breite von jeweils 2,30 m als Parkierungs- und Grünstreifen genutzt. Der Straßenraum schließt beidseitig mit Gehwegen in einer Breite von 3,50 m ab und wird durch die angrenzende Bebauung gefasst.

QUARTIERSSTRASSE/ VERKEHRSBERUHIGTER GESCHÄFTSBEREICH

Quartiersstraßen binden die Quartiersplätze an den Ring- bzw. die Stichboulevards an. Hier sind Nutzungen zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs oder soziale Einrichtungen wie KiTas angesiedelt, weshalb mit höheren Verkehrsaufkommen als in den untergeordneten verkehrsberuhigten Wohnbereichen zu rechnen ist. Gegenüber den verkehrsberuhigten Bereichen wird sowohl hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als auch bei der Flächenaufteilung des Straßenraums differenziert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) erfordert – in Abgrenzung von einer als Mischfläche gestalteten Wohnstraße – eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten. Die Fahrbahnbreite variiert je nach Lage und Nähe zum Stadteilzentrum zwischen 6,0 m (bei leicht erhöhtem Lkw-Verkehrsaufkommen) und 5,50 m abseits davon.

In Abgrenzung zum Ringboulevard gibt es in diesen Straßen keinen symmetrischen Querschnitt. Auf einer Seite wird ein Seitenstreifen mit einer Breite von 2,50 m angelegt. Im Seitenstreifen wechseln sich Bauminseln und Flächen für den ruhenden Kfz- und Radverkehr oder aber Aufenthaltsflächen (z. B. Sitzbänke) ab. Das (begrenzte) Angebot an Parkplätzen dient Kurzparken (Hol- und Bringverkehr an den KiTas, Laden / Liefern) und Carsharing- sowie Behinderten-Parkplätzen. Zudem sind beidseitig Gehwege mit einer Breite von 2,50 m geplant.

Die Anschlüsse der Quartiersstraßen an den Ring- oder Stichboulevard sind als Einmündungen mit „Rechts-vor-Links“-Regelung ausgebildet.

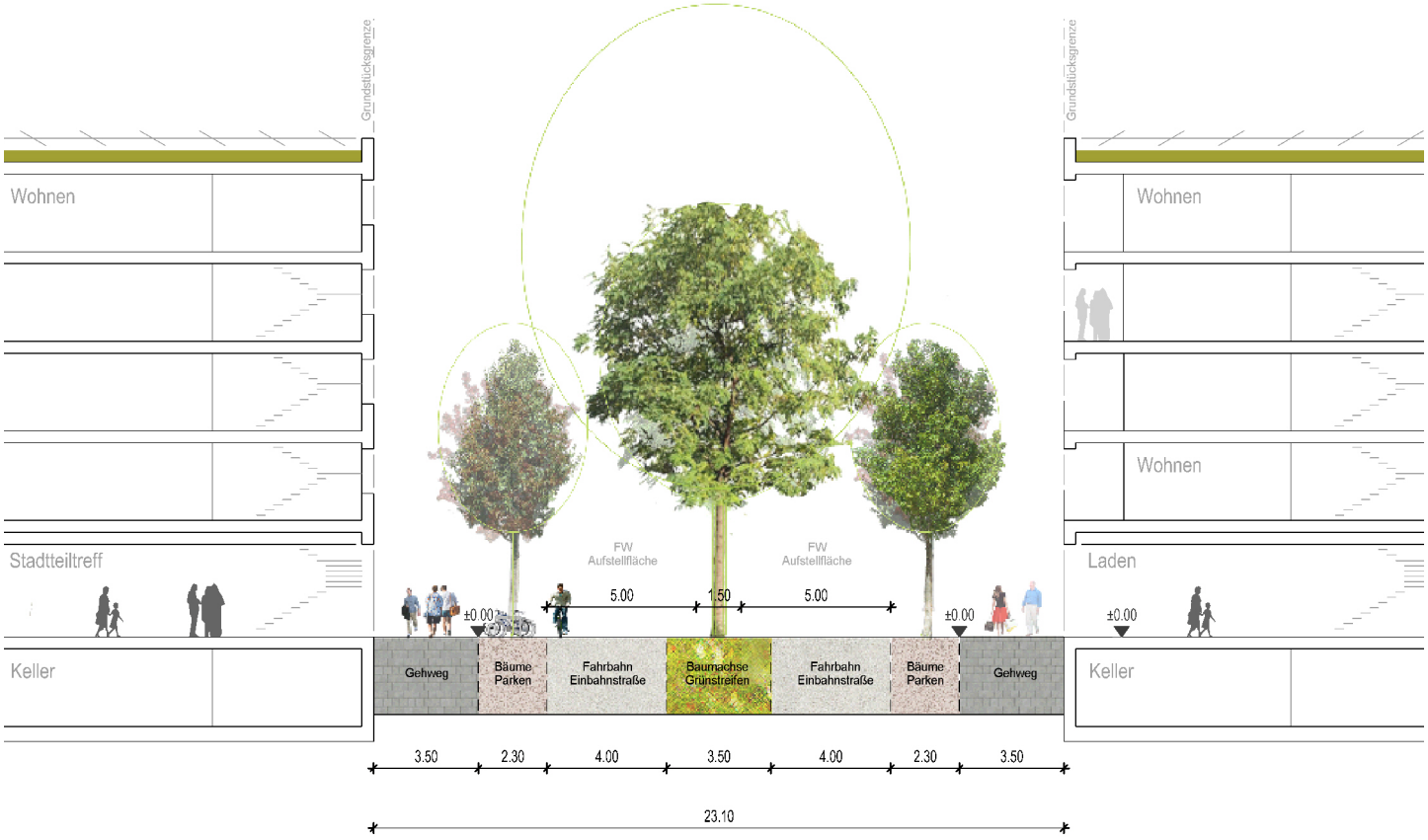


Abb. 149. Stichboulevard Süd | 1:250

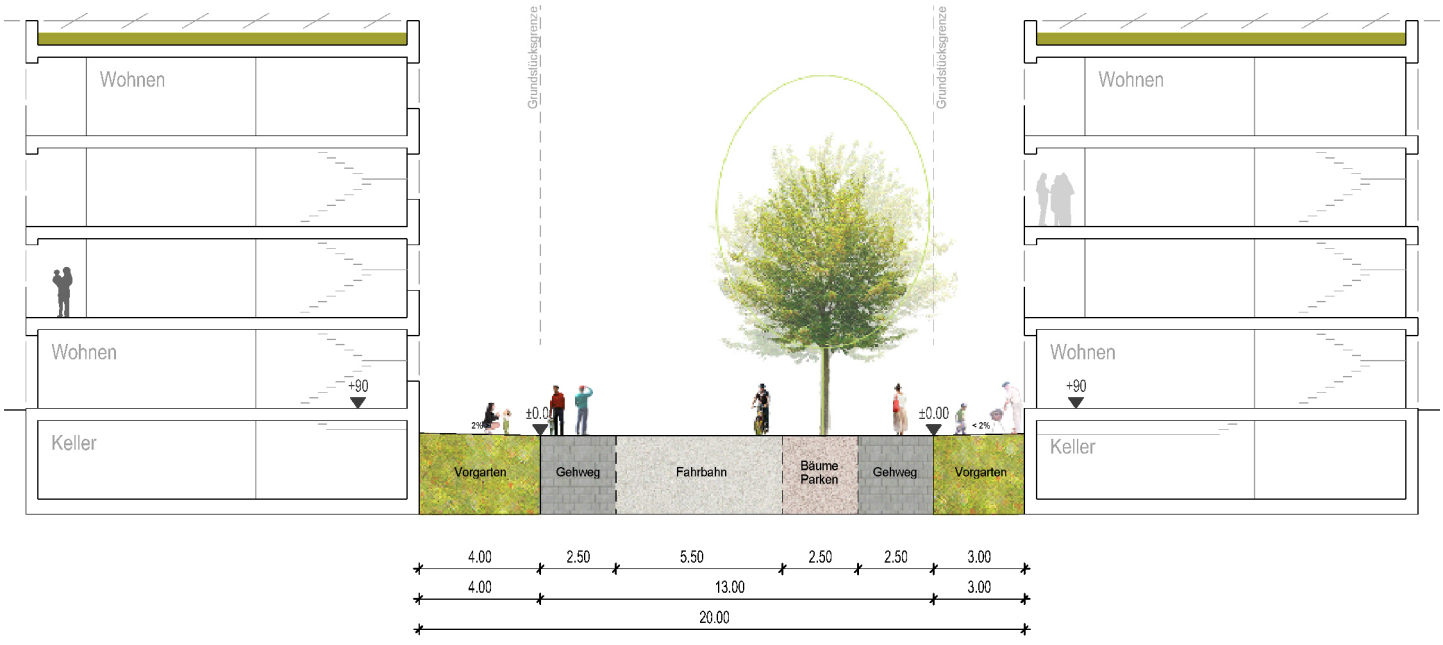


Abb. 150. Quartiersstraße | 1:250

WOHNSTRASSE

Die Wohnstraße ist der häufigste Typ unter den Straßen in Dietenbach. Sie dient der inneren Erschließung der Teilquartiere. In den Wohnstraßen wird es nur sehr wenig Kfz-Verkehr geben, weil Stellplätze für Fahrzeuge der Bewohner_innen ausschließlich in den Quartiersgaragen am Ringboulevard vorgesehen sind. Eine Anfahrt der Wohnungen, etwa zum Ein- und Ausladen, ist jedoch möglich.

Wohnstraßen werden als verkehrsberuhigte Bereiche (mit Schrittgeschwindigkeit) ausgewiesen und als Mischverkehrsfläche gestaltet. Die Verkehrsfläche ist 5,50 m breit (zzgl. 0,25 m Schrammbord). Die Wohnstraße ist nicht nur Verkehrsraum, sondern dient zugleich auch als Aufenthaltsraum und Spielfläche.

Einseitig angrenzend an die Mischfläche ist ein im Regelfall unbefestigter Seitenstreifen (Breite 2,25 m) vorgesehen, der zwischen den regelmäßig angeordneten Bauminseln Raum für verschiedene Bedarfe bietet: als Spielpunkte für Kinder, für Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie für Flächen, auf denen Handwerkerfahrzeuge zur Arbeit auf den anliegenden Grundstücken längere Zeit geparkt werden können. Damit die Plätze dafür zur Verfügung stehen, sollen sie mit eingeschränktem Halteverbot ausgewiesen und das Parken der Handwerkerfahrzeuge per Ausnahmegenehmigung (Handwerkerplakette) zugelassen werden. Im Seitenstreifen können zudem erforderliche Behindertenstellplätze angelegt werden. Außerdem kann dieser zum Be- und Entladen genutzt werden. Hierfür ist es notwendig, dass auch in diesem Bereich ein Streifen der Vorzone von Hecken und Einbauten frei bleibt. Allgemeine Parkplätze sind nicht vorgesehen, aber kurzzeitiges Halten, z. B. für Ein- und Ausladen, Paketzustellung usw. ist im verkehrsberuhigten Bereich auch auf der Fahrbahn möglich, sofern der übrige Verkehr passieren kann.

Auf der anderen Straßenseite reichen die Vorzonen der Grundstücke nahezu direkt an die Mischverkehrsfläche heran. Hier soll aus verkehrlicher Sicht ein Streifen auf den Grundstücken von Sichthindernissen (Hecken, Einbauten) freigehalten werden, damit Fußgänger_innen vor dem Betreten der Mischverkehrsfläche ausreichende Sicht haben.

Gemäß Baumkonzept sind die Bäume in den Wohnstraßen kleiner, aber trotzdem straßenbildprägend. Innerhalb einer Straße bleiben die Sorten gleich, wechseln aber innerhalb der Straßenzüge und der Quartiere (s. auch 3.2.3 Baumkonzept).

Unterschieden werden zudem einfache Wohnstraßen und Wohnstraßen mit geschütztem Seitenraum: Letztere besitzen, im Gegensatz zur einfachen Wohnstraße, zusätzlich zur Mischverkehrsfläche einen separierten Seitenraum mit einer Breite von 2,25 m, der entweder durch Flachbordstein / Pflasterrinne oder

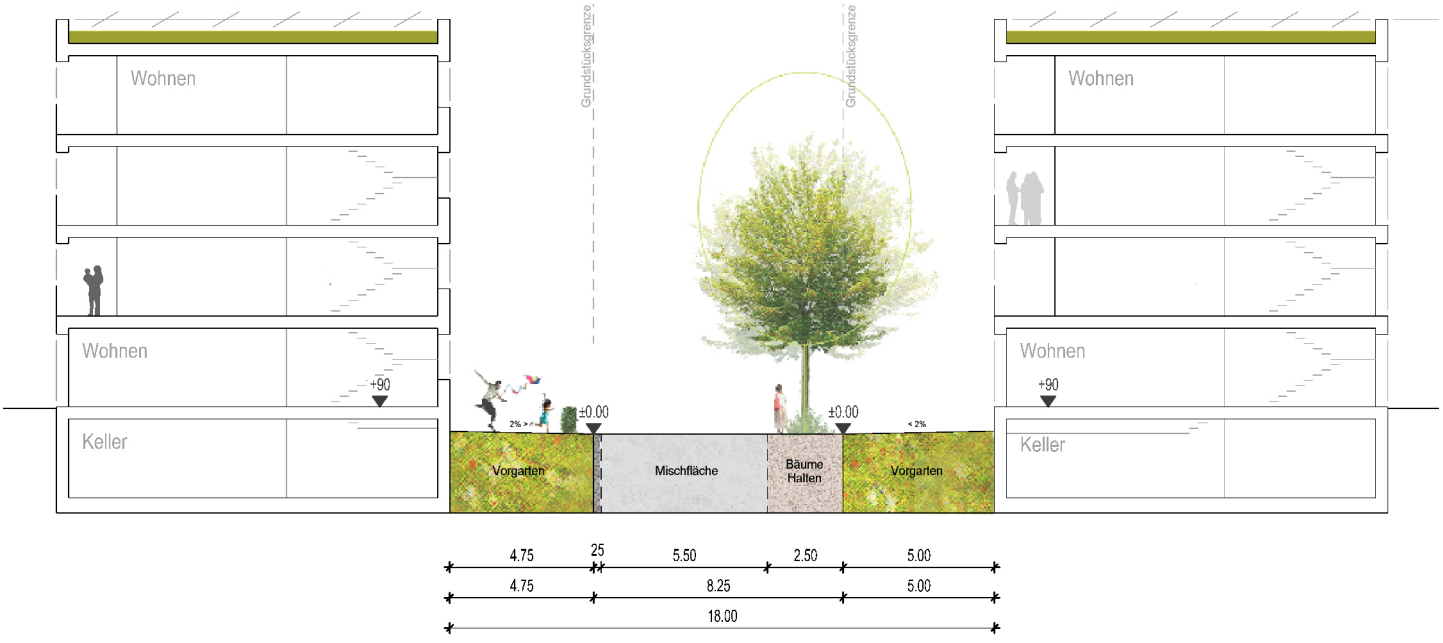


Abb. 151. Wohnstraße | 1:250

durch den Baumstreifen gegenüber der Mischverkehrsfläche abgegrenzt wird. Wohnstraßen mit geschütztem Seitenraum finden dort Verwendung, wo wegen der Lage im Straßennetz ein hohes Aufkommen an Fuß- und Radverkehr zu erwarten ist. Der geschützte Seitenraum soll neben der Mischverkehrsfläche, die auch zum Gehen und Aufenthalt, Kinderspiel usw. zur Verfügung steht, die Möglichkeit zum Gehen ohne Störung bieten.

Die Einmündungen der Wohnstraßen in den Ringboulevard, die Stichboulevards oder die Quartiersstraßen werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet, mit denen die ohnehin bestehende Wartepflicht beim Ausfahren aus den verkehrsberuhigten Bereichen auch gestalterisch vermittelt wird.

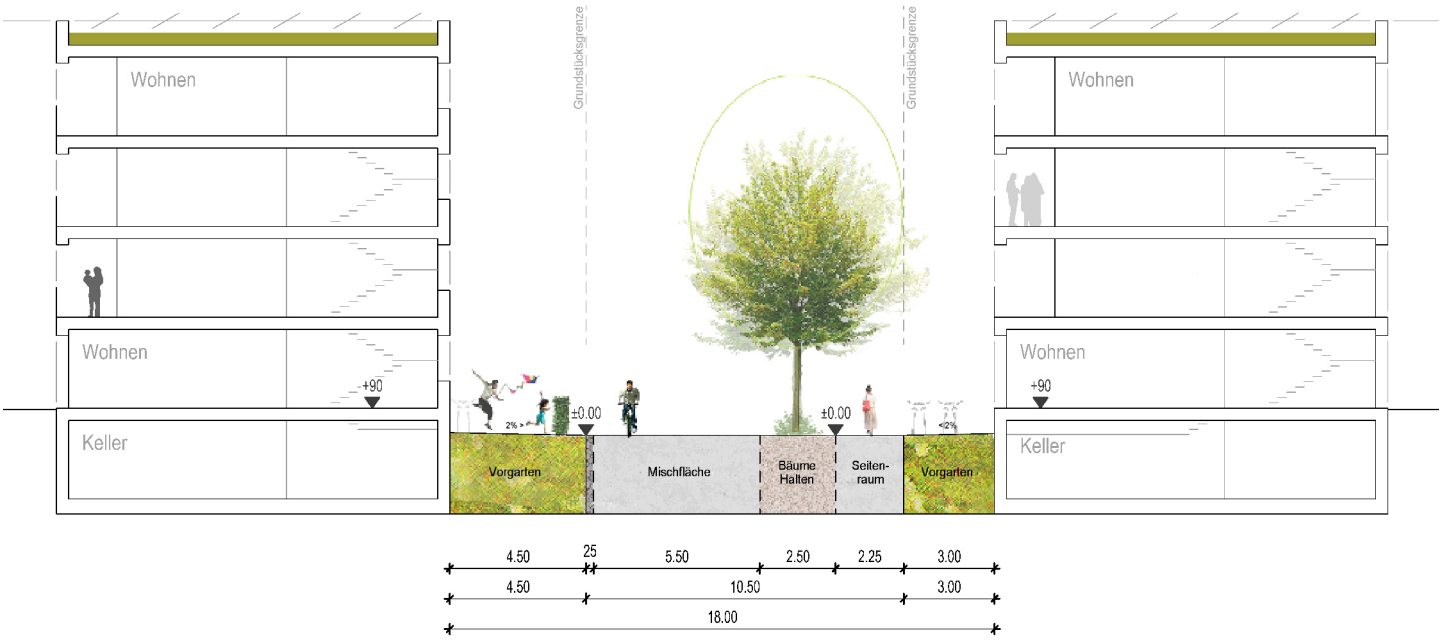


Abb. 152. Wohnstraße mit geschütztem Seitenraum | 1:250

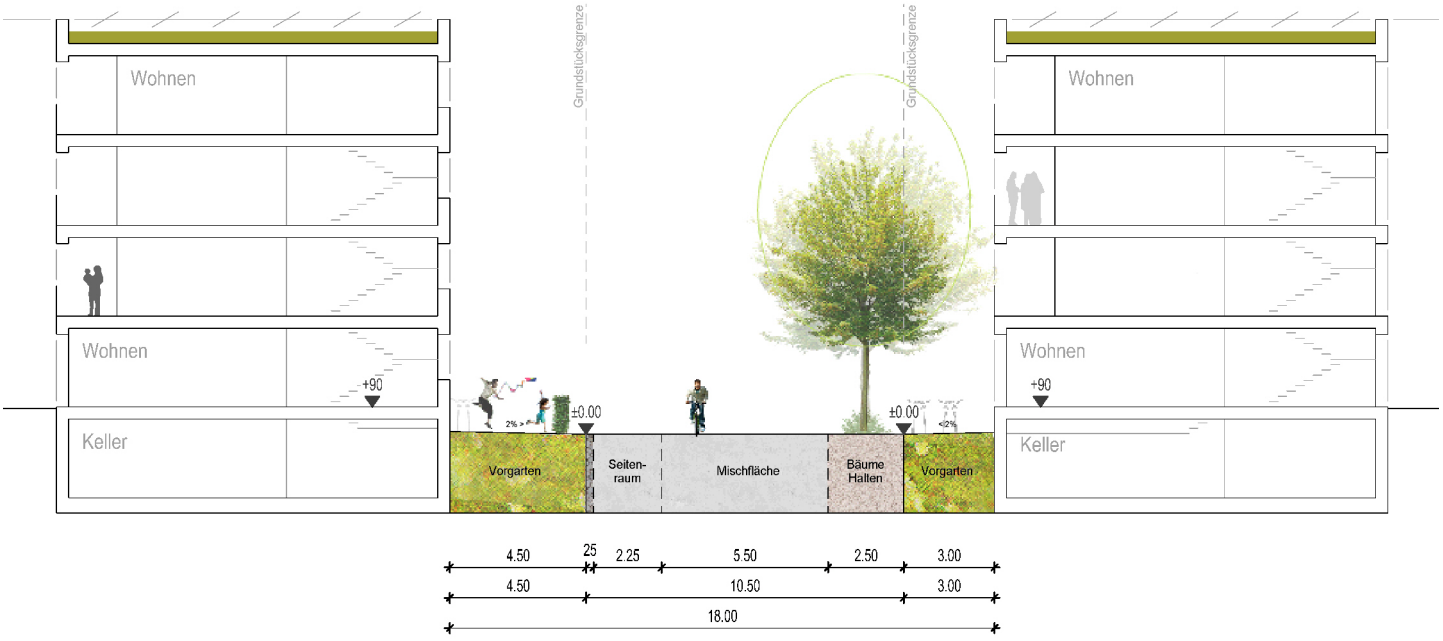


Abb. 153. Wohnstraße mit geschütztem Seitenraum | Variante | 1:250

FAHRRADSTRASSE

Fahrradstraßen (Verkehrszeichen 244.1) sind im Zuge von überörtlichen Radhauptverbindungen (s. Plan Konzept Radverkehr) ausgewiesen. Dies ist im nördlichen und im südlichen Stichboulevard der Fall (vgl. Abschnitt Stichboulevard Nord und Süd) sowie auf zwei weiteren Achsen des Stadtteils:

- zwischen zentralem Marktplatz und dem Rieselfeld in Verlängerung der Carl-von-Ossietzky-Straße,

- zwischen zentralem Marktplatz und der Fahrradbrücke über die B31a in Richtung Radvorrangroute Dreisam.

Hier wird der Radverkehr separat vom Fußverkehr geführt. Der Radverkehr ist die bevorrechtigte Verkehrsart, der Kfz-Verkehr ist gesondert freigegeben. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m, einseitig an die Fahrbahn schließt ein baumbestandener Grünstreifen mit 2,50 m Breite an (vgl. Grünstreifen Wohnstraße). Beidseitig wird der Straßenraum von Gehwegen (2,50 m) und privaten Vorzonen mit 2,0 m Breite gesäumt.

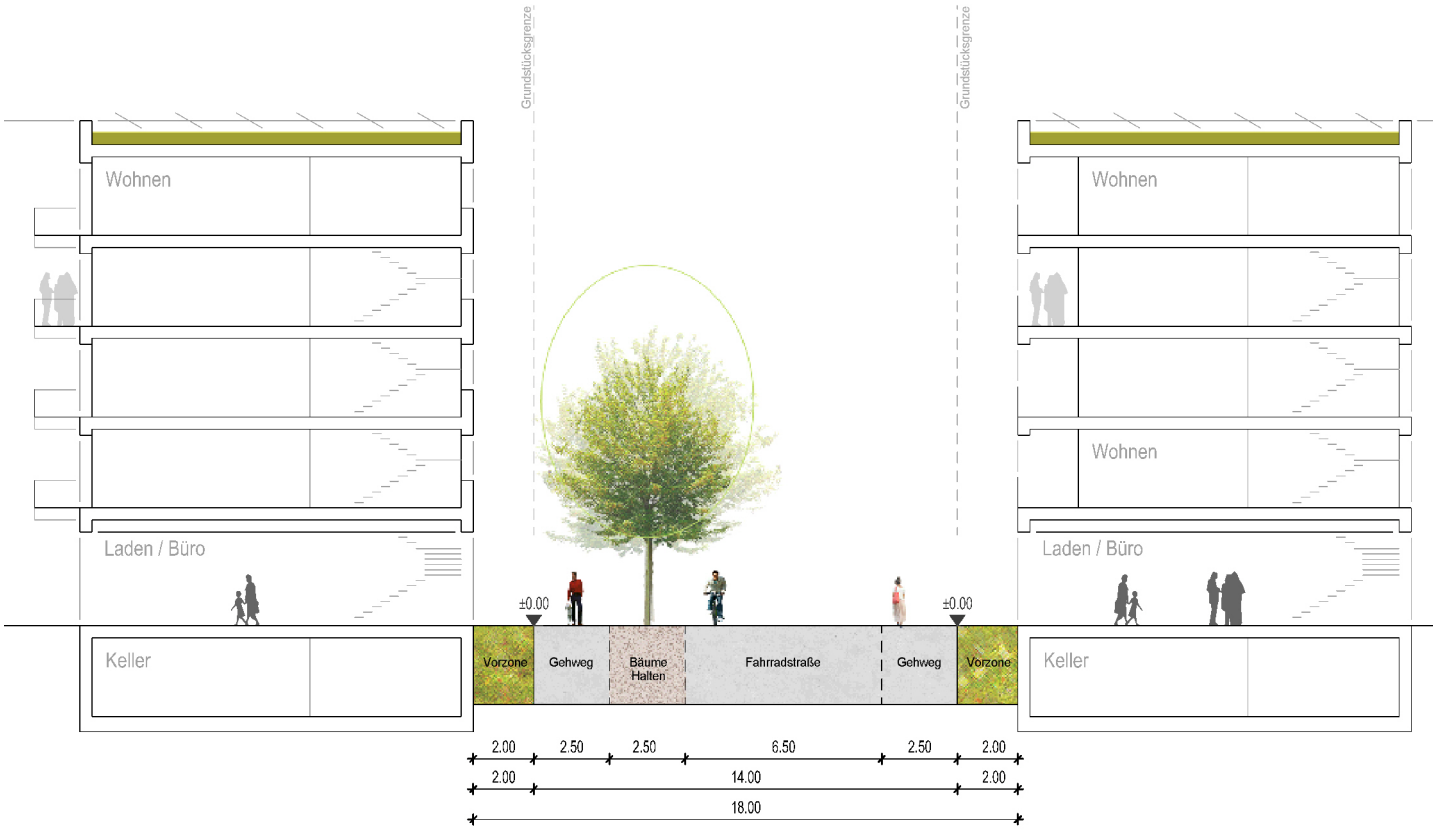


Abb. 154. Fahrradstraße | 1:250

4.3. ZENTRUM

4.3.1. Innere Erschließung Zentrum

Das Zentrum Dietenbachs wird durch die Stadtbahn mit einer Haltestelle auf dem Marktplatz erschlossen. Die Erschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt grundsätzlich über die Stichboulevards von Norden und von Süden, eine Überfahrt des Marktplatzes für Kfz ist nicht vorgesehen. Die Belieferung angrenzender Geschäfte bzw. eines Wochenmarkts und die Überfahrt durch größere Fahrzeuge (Sattelschlepper, Müllfahrzeug) ist zeitlich beschränkt möglich.

Der Kernbereich des Zentrums wird als Fußgängerzone ausgewiesen, die für den Radverkehr – wie in Teilen der Freiburger Innenstadt – freigegeben ist. Die Fußgängerzone ist im Plan Erschließung Zentrum dargestellt und erstreckt sich rund 17.000 m² Fläche. Abgegrenzt wird sie durch die jeweiligen Gebäudekanten der angrenzenden Bebauung, den beiden Auen im Südwesten und im Nordosten und im Bereich der Stichboulevards auf Höhe der jeweils nächstgelegenen Quartiersgarage, so dass diese jeweils noch anfahrbar sind.

Die Anlieferung zu den großen (gewerblichen) Nutzungen im Zentrum mit Lkw (Fahrzeuglänge bis 12 m) erfolgt primär über die Parallelstraßen der Stichboulevards bzw. des Marktplatzes rückseitig (s. Plan Erschließung Zentrum). Die Fahrzeuge gelangen über den nördlichen und den südlichen Stich ins Zentrum und von dort über Straßen der Kategorie 2 (Quartiersstraßen) oder die Fahrradstraße in die Parallelstraßen, die mittels Blockumfahrt eine komfortable Erschließungssituation ermöglichen. Die Abfahrt erfolgt wiederum über die Stichboulevards ohne Überfahrt des zentralen Marktplatzes.

Die Anlieferung des Zentrums ist für größere Nahversorger auch mit großen Lkw, wie Last- und Sattelzügen möglich. Die Anlieferung erfolgt gemäß Prinzipskizze im Plan Erschließung Zentrum.

Die Erschließung des Zentrums für den Radverkehr erfolgt, wie in Kap. 4.2 beschrieben, über vier als Fahrradstraßen ausgewiesene Achsen. Sie treffen sich im Zentrum des Stadtteils in der Fußgängerzone, die für den Radverkehr freigegeben ist. Hier muss sich der Radverkehr dem Fußverkehr unterordnen, es gilt Schrittgeschwindigkeit.

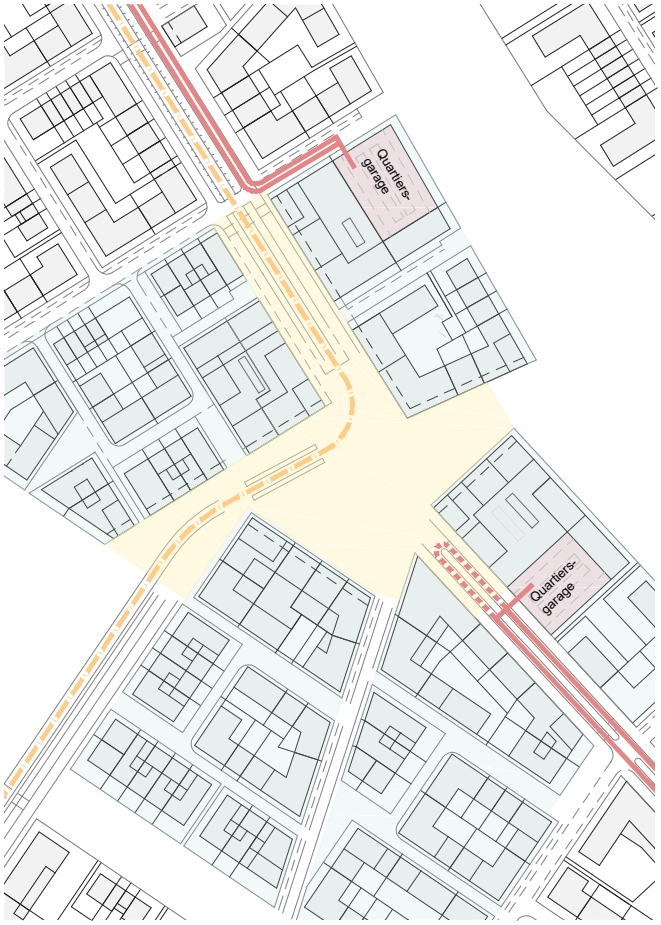


Abb. 155. PKW Erschließung

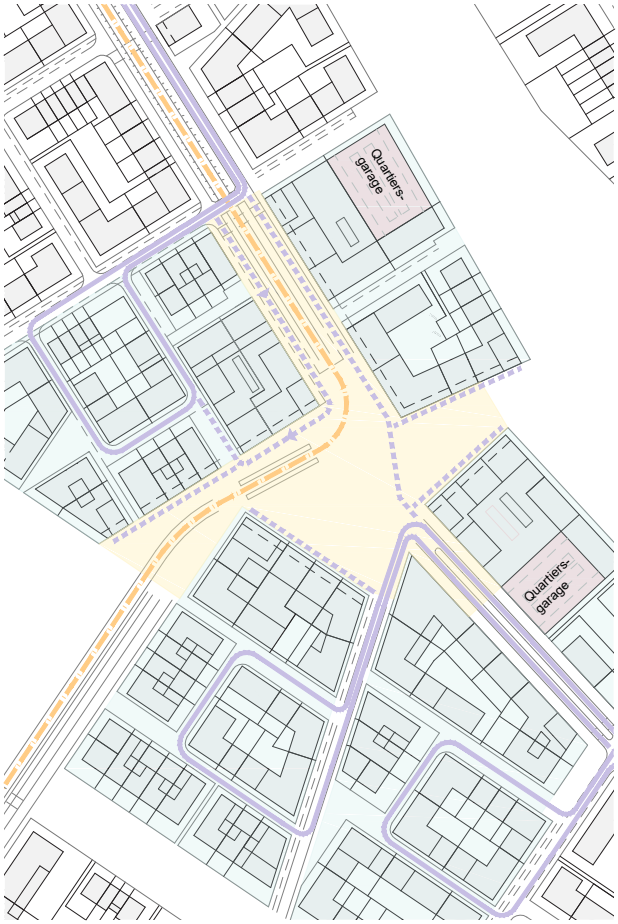


Abb. 156. LKW Erschließung

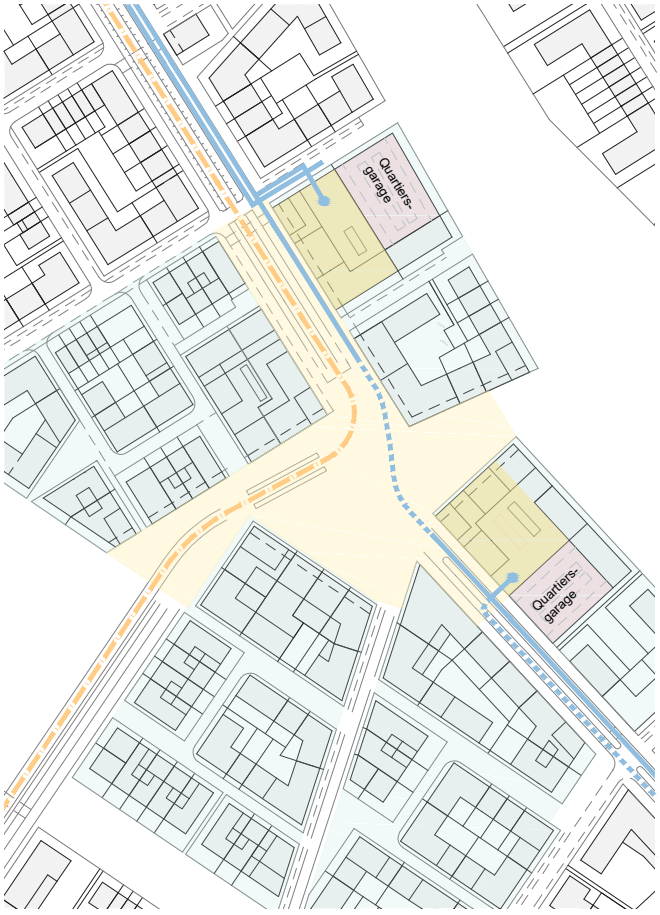


Abb. 157. Anlieferung Sattelschlepper

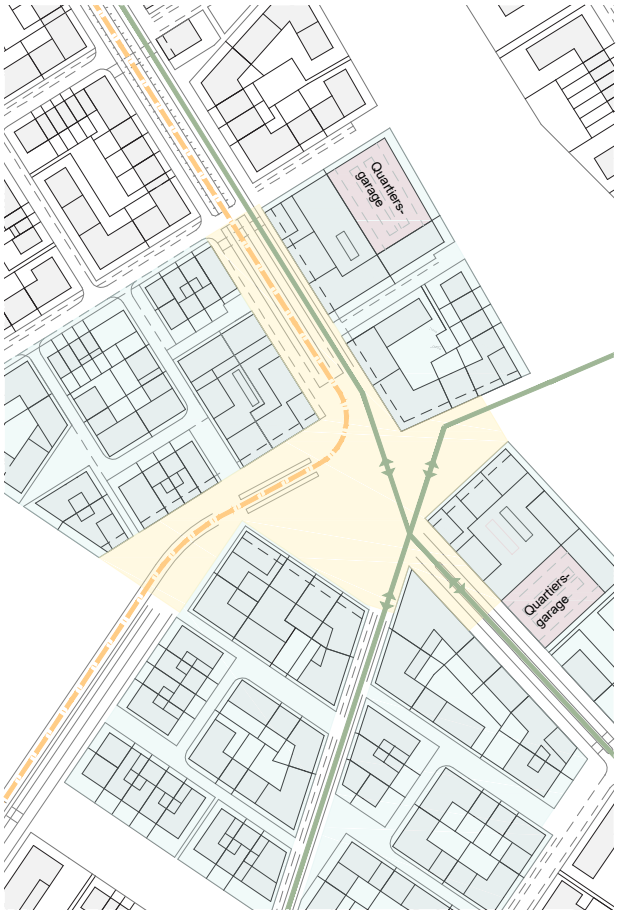


Abb. 158. Fahrrad Erschließung



Abb. 159. Erschließung Zentrum

4.3.2. Nutzungen

Die Stadtteilmitte ist das Herz Dietenbachs und geprägt von Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss. Ziel ist es, eine lebendige, bunte und kleinteilige Mischung von unterschiedlichen Nutzungen anzusiedeln und deren Entwicklung zu fördern. Dabei soll jedoch immer die Verbindung mit Wohnen im Vordergrund stehen. Weite Bereiche der Erdgeschosse sollen durch Läden, Gastronomie, Arztpraxen, Büros, Dienstleistungen und weitere stark frequentierte Nutzungen belegt werden. Dadurch werden nicht nur vielfältige, abwechslungsreiche Fassaden generiert, sondern auch der öffentliche Raum wird mit einbezogen und erhält zwanglos eine Lebendigkeit.

Die Aufenthaltsqualität soll die Aneignung des Freiraums durch die Bewohner_innen fördern. Die urbane städtebauliche Dichte (GFZ von 2,4 bis 4,0) und die vielfältigen Nutzungen bilden eine Stadtteilmitte mit dezidiert städtischem Charakter und Wiedererkennungswert, die als urbanes Gebiet ausgewiesen wird.

ÖFFENTLICHE, SOZIALE GEBÄUDE (STADTTEILTREFF, HAUS DER KIRCHE, PFLEGEHEIM)

Öffentliche und gemeinwohlorientierte Nutzungen ergänzen das bunte Spektrum der Stadtteilmitte um Orte der Begegnung und des Austauschs. Besondere Bedeutung hat der Stadtteiltreff (GF: ca. 1.900 m²). Er ist Anlaufstelle für die Bewohner_innen und zudem ein Zentrum der Quartiersarbeit für den gesamten Stadtteil. Versammlungs- und Gruppenräume, Angebote für alle Altersgruppen sowie ergänzende gastronomische Nutzungen finden hier einen Platz. In den Obergeschossen können auf ca. 2.600 m² GF Wohnungen oder weitere Nicht-Wohnnutzungen entstehen.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist ein zentrales gemeinsames Gebäude der katholischen und evangelischen Kirche (GF: ca. 1.900 m²). Das Haus der Kirche soll neben sakralen Räumlichkeiten insbesondere öffentlich-soziale Räume beinhalten und durch ein Café ergänzt werden. Eine Kindertagesstätte befindet sich in unmittelbarer Nähe im selben Baublock. Sozialverträgliche Wohneinheiten in den Obergeschossen komplettieren das Gebäude zu einem hybrid genutzten Stadtbaustein.

Ergänzt werden die beiden großen sozialen Projekte durch ein Pflegeheim mit etwa 75 Plätzen. Durch die Nähe zum Käserbachpark und die Lage im Zentrum mit Stadtbahnhaltestelle ist das Pflegeheim gut in den Stadtteil integriert. Da der Radius von älteren Menschen klein ist, sollen es kurze Wege zum öffentlichen Nahverkehr geben. In der Nähe liegen Einkaufsmöglichkeiten für den alltäglichen Bedarf und Erholungs- und Grünflächen. Die Kombination mit einem Café im Erdgeschoss mit Terrasse in Richtung Käserbachpark fördert generationsübergreifende Kontakte. Durch weitere Dienstleistungen (z. B. ambulanter Pflegedienst, Tagespflege, etc.) in räumlicher Nähe kann der Standort sukzessive ergänzt werden.

EINZELHANDEL UND ANDIENUNG

Die Stadtteilmitte ist Zentrum des Einzelhandels von Dietenbach. Kleinere Läden wie auch große Märkte befinden sich im engen Radius des Marktplatzes. Der Rahmenplan sieht städtebauliche Strukturen vor, die u.a. die Ansiedlung eines Discounters (GF: ca. 1.900 m²), eines Vollsortimenters (GF: ca. 2.600 m²), eines Bio- (GF: ca. 1.100 m²) und eines Drogeriemarkt (GF: ca. 1.100 m²). Die Standorte sind so positioniert, dass die Märkte sich mit der Schauseite zum Marktplatz oder zum Stichboulevard präsentieren können und zeitgleich über rückwärtige Bereiche anlieferbar bzw. für Kunden mit dem PKW anfahrbar sind.

Im Sinne der für den neuen Stadtteil angestrebten städtebaulichen Mischung und Kleinteiligkeit sind die vorgesehen Standorte für die größeren Versorgungsbetriebe auf drei unterschiedliche Blöcke verteilt. Nutzungen wie zum Beispiel Bäckereien und Bistros ergänzen die großen Einzelhandelsflächen, umschließen die Märkte baulich und sorgen für ein abwechslungsreiches Fassadenbild mit vielen Eingängen und Adressen.



Legende

Handel & Arbeiten

- große Märkte
- H1 Vollsortimenter: EG = 2.580 m² GF / VK = ca. 1.680 m² (GF x 0,65)
- H2 Discounter: EG = 1.900 m² GF / VK = ca. 1.240 m² (GF x 0,65)
- H3 Biomarkt: EG = 1.150 m² GF / VK = ca. 750 m² (GF x 0,65)
- H4 Drogeriemarkt: EG = 1.060 m² GF / VK = ca. 690 m² (GF x 0,65)
- Anlieferung (skizzenhaft)
- Radius 500 m Vollsortimenter / Discounter

- Läden / Dienstleistung / Büro / Gastronomie im EG
- Gebäude für Büro + Dienstleistung
- Sondernutzung
- Handwerk / Gewerbe im EG
- gestapeltes Gewerbe / Handwerk

Gemeinbedarf

- KiTa solitär (4 Stk.)
- KiTa integriert (18 Stk.)
- Schule & Sport
- Begegnungsstätten
- G1 Stadtteiltreff: EG + 1.OG = 1.920 m² GF
- G2 kirchl. Gebäude: EG + 1.OG = 1.900 m² GF
- G3 Pflegeheim gesamt = 6.040 m² GF

Abb. 160. Stadtteilmitte | Nutzungen | 1:2.000

4.3.3. Freiraumgestaltung Marktplatz

In den Marktplatz als zentralem Platz des Stadtteils münden alle wichtigen Verkehrs- und Blickachsen. Er fungiert als eine Art Dreh- und Angelpunkt zwischen den Parkräumen der Dietenbachaue und des Käserbachparks. Durch die umgebende Bebauung räumlich gefasst, öffnet sich der Platz von hier nach Norden über die Niederung des Dietenbachs in das nördliche Quartier. Nach Süden öffnen sich Raum und Blick in Richtung des hier weiten und offenen Käserbachparks mit seinen Spiel- und Freizeitmöglichkeiten.

Als lebendige urbane Mitte Dietenbachs, an der wichtige und stark frequentierte Nutzungen vorgesehen sind, muss der Platz vielfältige Anforderungen erfüllen. Es gilt die Stadtbahn mit zentraler Haltestelle auf dem Platz zu integrieren, den Verkehr zu lenken, die Anlieferung und Erschließung der Bebauung zu gewährleisten und gleichzeitig einen multifunktionalen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und eigener Identität zu gestalten.

Die Gestaltung des Platzes erfolgt in einem eigenständigen Wettbewerbsverfahren. Die nachfolgenden Beschreibungen sind daher nur als Ideen zu verstehen:

Als urbaner Freiraum vernetzt der Platz unterschiedliche zentrale Funktionen und wird selbst zum neuen Ziel im Stadtgefüge. Er ist ein offener Raum, der sich selbst in seiner Gestaltung zurücknimmt und durch die Inszenierung der Umgebung die räumlichen Zusammenhänge stärkt. Als ein großer Platz bildet er eine multifunktionale Plattform, die keine spezifischen Nutzungen vorgibt, sondern die Besucher_innen dazu motiviert, hier frei zu agieren. Der gestalterische Ausdruck dieses Raumes resultiert aus dem bereits erwähnten Ansatz, den Platz möglichst frei von vorgegebenen Nutzungen zu halten, und zugleich aus dem Bestreben, Bewegungen, Verkehr und Infrastrukturen zu integrieren.

Der Marktplatz geht in seiner Ausdehnung bis knapp an die umliegenden Fassaden. Die Oberflächengestaltung verleiht dem Platz seine dem Ort und seiner Größe angemessenen großzügige Wirkung und betont, was zum Platz gehört: die umgebende Architektur in ihrer gesamten Vielfalt.

Auf dem Platz entstehen Räume mit unterschiedlichen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten, die durch eine zurückhaltende Möblierung ergänzt werden. Auf der Südseite des Platzes stehen lockere Baumgruppen, die den Platz begrenzen. An heißen Sommertagen bieten Bänke im Schatten dieser Bäume einen Zufluchtsort. Freistehende Bänke bieten hingegen bereits in der Übergangszeit besonnte Aufenthaltsorte an. Sie flankieren den Platz und lassen diesen zur Aktionsfläche werden. In diesem Bereich könnte sich die Materialität des Platzes zu einer wassergebundenen Decke ändern, die in Verbindung mit dem Baumdach einen eigenen Charakter hat. Temporäre Nutzungen wie regelmäßig stattfindende Märkte, Ausstellungen, Stadtteilfeste, aber auch „Ruhezeiten“ verändern die Stimmung des Platzes.

Ein freistehender Brunnen auf der nördlichen Seite schafft einen visuellen und akustischen Anziehungspunkt und bietet im Sommer Kühle und Erfrischung. Der Brunnen dient gleichzeitig als Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeit und sorgt für eine gewisse Markierung der oberhalb vorbeiführenden Fahrspur, die den nördlichen und südlichen Stichboulevard verbindet, ohne den Marktplatz in seiner räumlichen Ausdehnung zu stören. Die Platzierung des Brunnens berücksichtigt die Option einer Weiterführung der Stadtbahn nach Lehen.

Als drittes wichtiges und raumprägendes Element liegt auf der westlichen Seite des Platzes die Trasse der Stadtbahn mit der zentralen Haltestelle. Die funktionale Kleinarchitektur der Haltestellenüberdachung ist ein eigenständiges Element im Platzraum. Sie sollte vor dem Hintergrund der umgebenden Gebäude auf ein bauliches Mindestmaß reduziert werden, aber eine hohe gestalterische Qualität erhalten. Die Haltestellenüberdachung sollte kein visuelles Hindernis darstellen, sondern die Kontinuität des Raumes wahren.

Die für den Marktplatz vorgeschlagenen Baumarten sollen denen anderer Plätze im neuen Stadtteil entsprechen. Markante mittelgroße bis große Bäume mit hohem Zierwert sollen alle Plätze Dietenbachs prägen. Auf diese Art und Weise wird ein einheitliches Bild des gesamten Gebietes auch über die Vegetation erreicht.



Abb. 161. Stadtteilplatz | 1:1.000

4.3.4. Kolonnaden

Der trapezförmige Marktplatz ist baulich gefasst. Das städtebauliche Pendant zum öffentlichen Raum stellen die Platzfassaden dar, welche sich mit ihren Schauseiten zum Marktplatz präsentieren. Schnittstelle zwischen Architektur und Platzraum bilden die im Erdgeschoss bzw. in der Sockelzone der Gebäude vorgesehenen Kolonnaden im Erdgeschoss entlang der Fassade. Bei Kolonnaden handelt es sich um überdachte Säulengänge, bei denen die raumbildenden Säulen nicht mit Bögen, sondern mit einem horizontalen Gebälk miteinander verbunden werden

Die Kolonnaden sind ein Kernelement der ganzheitlichen Gestaltung des städtebaulichen Ensembles am Marktplatz. Die unterschiedlichen Formen von Architektur der einzelnen Gebäude erhalten durch dieses verbindende Element im Erdgeschoss einen gemeinsamen baulichen Nenner. Im urbanen Kontext dient der Säulengang als Pufferzone zwischen öffentlich und privat bzw. geschäftlich und bildet ein durchgängiges Foyer für die angrenzenden Nutzungen. Zeitgleich entsteht eine zweite Ebene in der Fassade, wodurch weniger wichtige Elemente der Häuser wie z.B. Nebeneingänge, Briefkäs-

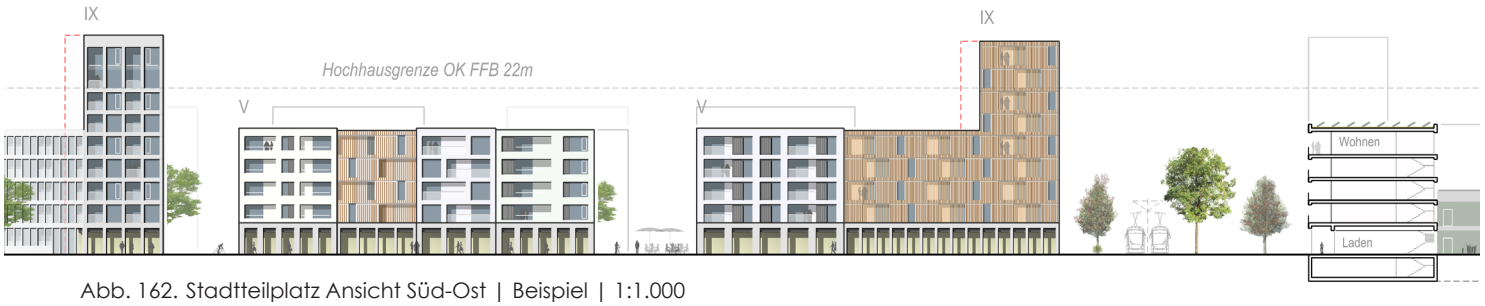


Abb. 162. Stadtteilplatz Ansicht Süd-Ost | Beispiel | 1:1.000

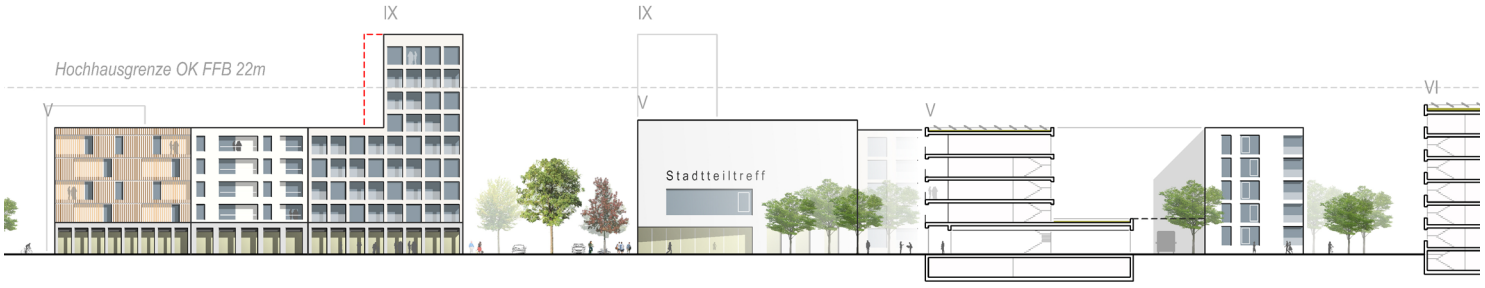


Abb. 163. Stadtteilplatz Ansicht Nord-West | Beispiel | 1:1.000

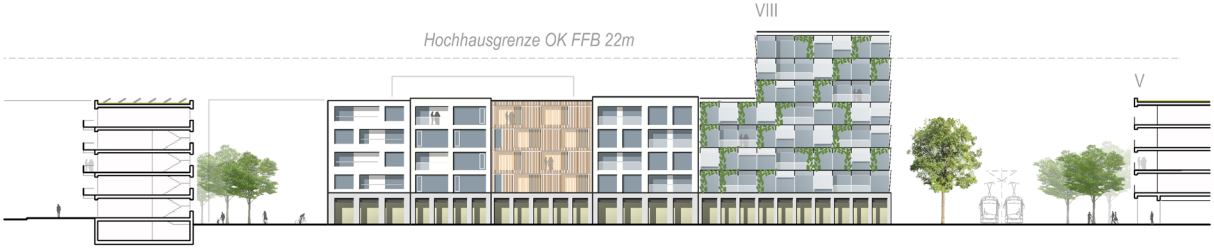


Abb. 164. Stadtteilplatz Ansicht Nord | Beispiel | 1:1.000

ten etc. aus der Hauptansicht zurückgenommen werden können. Die Geschosshöhe des Erdgeschosses der Stadtteilmitte beträgt ca. 4,00 bis 4,50 m brutto, wodurch die Kolonnaden eine lichte Höhe von etwa 3,50 m erhalten sollen.

Zusätzlich ergänzen die Kolonnaden den Stadtteilplatz im Sommer um einen geschützten, schattenspendenden Raum mit identitätsstiftendem Charakter, der zum Flanieren und Verweilen einlädt.



Abb. 165. Kolonnaden Detailansicht | Beispiel | 1:100

4.3.5. Baublock Mitte

Die Baublöcke im Zentrum sind kompakt und präsentieren sich mit einer hohen baulichen Dichte (GFZ von 2,4 bis 4,0). Visitenkarte des Zentrums ist eine urbane Bauform mit Symbolkraft. Die Wohnblöcke dieses Viertels sind zueinander versetzt und kreieren, durch rhythmische Abfolgen von Bebauung und Leerraum, öffentliche Räume mit unterschiedlichen Qualitäten und Geometrien.

Wichtige Stadtbausteine bilden zahlreiche Gebäude, welche eine höhere bauliche Tiefe aufzeigen und dadurch viele Wohneinheiten beherbergen können. Großzügige Lichthöfe bringen jedoch trotz der hohen Dichte Licht und Luft in die Wohnungen. Die charakteristische Typologie dieses besonderen Baukörpers und die Form des Zusammenlebens unter einem Dach schaffen ein zusätzliches Angebot an individuellem Wohnraum für den neuen Stadtteil Dietenbach.

Durch die interne Organisation und die hohe Anzahl an Wohnungen je Treppenhaus stehen die Baufelder auch für genossenschaftliche oder geförderte Wohnungsprojekte zur Verfügung. Dabei spielt die Nutzung des Erdgeschosses eine besondere Rolle. Hier können neben gewerblichen Nutzungen auch gemeinschaftliche Räumlichkeiten für die Gemeinschaft der hausinternen Nachbarschaft als Orte der Begegnung und Kommunikation entstehen und dadurch zu einer sozialen Verzahnung von Innen- und Außenraum führen.

Bei der bis zu achtgeschossige Bebauung und den engen Straßen (zwischen 10 und 16 m Breite) ist auf den notwendigen Gebäudeabstand zu achten, um Belichtung, Belüftung, Brandschutz und Sozialabstand Rechnung zu tragen. Hier soll ein Urbanes Gebiet nach § 6a BauNVO ausgewiesen werden, in dem die Tiefe der Abstandsflächen das 0,2-fache der Wandhöhe betragen muss. In vielen Fällen ist ein Abstandsmaß von 0,3 H möglich, ohne dass sich die Abstandsflächen überdecken oder bis zur Mitte der öffentlichen Verkehrsflächen reichen. Daher ist die Bebauung trotz ihrer Enge bauordnungsrechtlich möglich und städtebaulich sinnvoll.



Abb. 166. Stadtteilmitte Regelgeschoss | Beispiel | 1:1.000

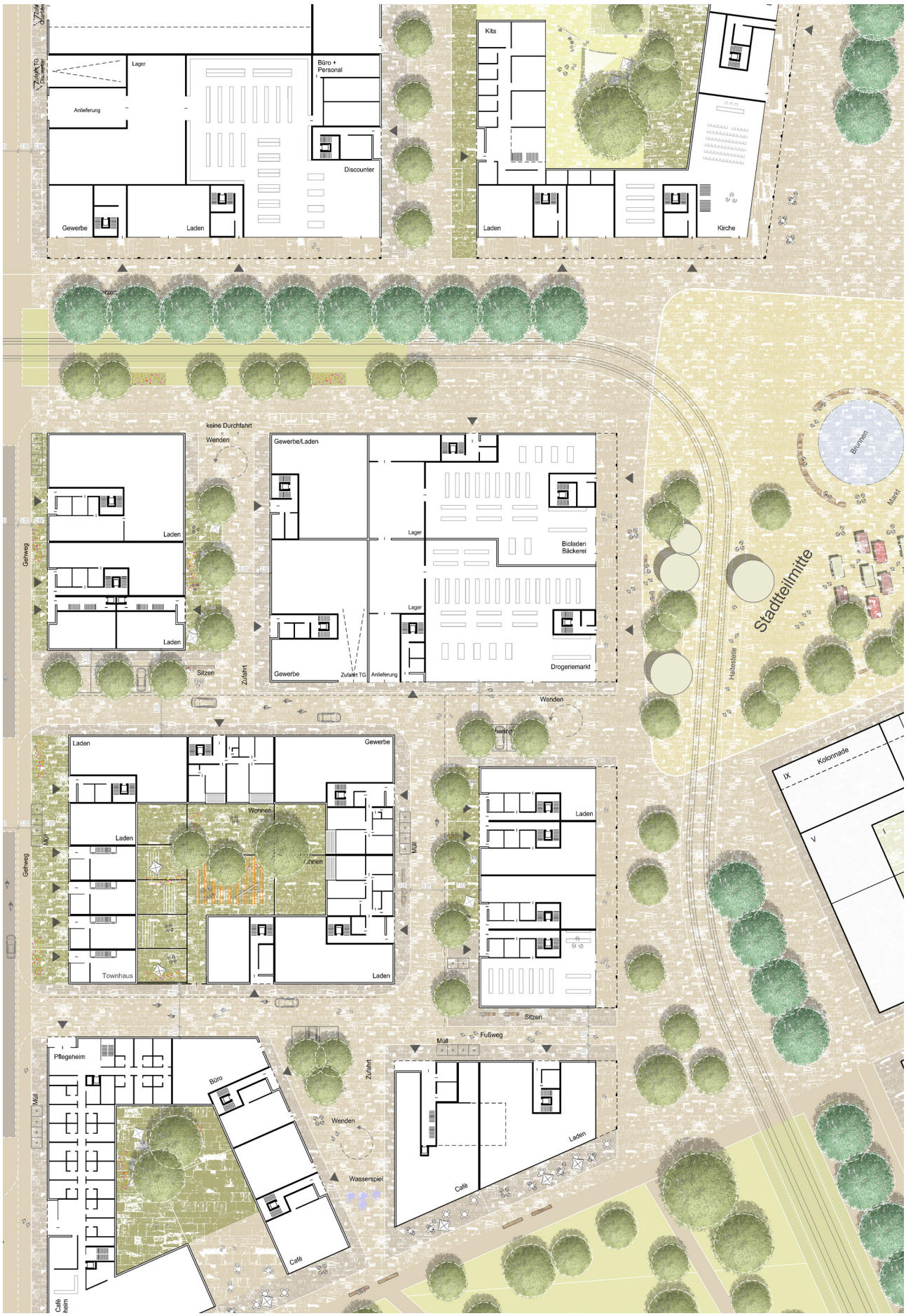


Abb. 167. Stadtteilmitte Erdgeschoss | Beispiel | 1:1.000



Fußweg
Gardening
gemeinschaftlicher Wohnhof
Spielen
Wohnen Uni-Klinik
Wohnen Uni-Klinik
Wohnstraße
Treffpunkt
Außenfläche ca. 500 m²
Auftakt
Ringboulevard
Einfahrt
Behindertenstpl.
KITA EG-1.OG
KITA EG
2 Kiss + Ride
Ringboulevard
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
2 Canaharing
Quartiersgarage
gemeinschaftlicher Wohnhof
Feuerwehr Zufahrt >
Treffpunkt
EG: Laden
EG: Laden
EG: Café
Freie Station
2 Behindertenstpl.
Fußweg
Urban Gardening
Fußweg
Quartiers-
platz
Markt
KITA + Quartierszentrum
Außenfläche ca. 1.200 m²
Spielfläche
Gemein. Wohnhof
Fußweg
Treffpunkt
KITA EG-1.OG
2 Kiss + Ride
2 Canaharing
< Feuerwehr Zufahrt



Abb. 168. Ausschnitt Gestaltungsplan BA 1 | 1:1.000

4.4. QUARTIERSPLATZ (1. BAUABSCHNITT)

4.4.1. Gestaltung Quartiersplatz

Die einzelnen Quartiersplätze besitzen individuellen Charakter und unterscheiden sich in ihrer räumlichen Gliederung. Sie sind stadtteilbezogene „Subzentren", die durch solitäre Kitas, Einrichtungen für den täglichen Bedarf und gastronomische Angebote belebt werden. Die Quartiersplätze sind wichtige Treffpunkte und Begegnungsräume für die Nachbarschaft eines Quartiers. Sie müssen verschiedenen Anforderungen und Nutzungen gerecht werden. Trotzdem stehen bei den Quartiersplätzen Erholungs- und Freizeitaspekte im Vordergrund. Sie sind ein erweitertes Angebot im öffentlichen Freiraum.

Der Quartiersplatz (Größe 2.400 m²) im 1. Bauabschnitt wird auf allen Seiten von einer viergeschossigen Bebauung gefasst und bespielt: die solitäre Kita im Süden, Wohnen mit gewerblicher Erdgeschossnutzung im Westen und Norden sowie Townhouses im Westen. Alle vier Seiten sind Anlieger am Platz. Der Platzbelag kann räumliche und visuelle Zusammengehörigkeit vermitteln. Über den Platz führen in Randlage die Erschließungsstraße des Teilquartiers, die sich vom Platz abhebt, sowie eine – als Sackgasse endende – Wohnstraße.

Die Anhebung und der Belagwechsel der Straße an den Platzrändern verdeutlichen den Übergang von einer Erschließungsstraße (Tempo 20) in den Platz und verlangsamen den Kfz-Verkehr. Entlang der Straßen sind Behindertenparkplätze sowie Fahrrad- und Lastenrad-Abstellplätze und eine Frelo-Station vorgesehen. Die zentrale Wertstoffsammelstelle (Glas- und Textilsammelstellen) ist von der Straße aus erreichbar.

Der Quartiersplatz bietet Räume mit unterschiedlichen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten. Auf der westlichen Seite des Platzes gibt es einen begrünten, baumüberstandenen Bereich, der zum Sitzen und Verweilen einlädt.

Weitere lockere Baumgruppen sind auf dem Platz verteilt und sorgen an heißen Sommertagen für Schatten. Zwei freistehende Bänke bieten bereits in der Übergangszeit besonnte Aufenthaltsorte an. Sie flankieren den Platz und lassen diesen zur Aktionsfläche werden: für temporäre Nutzungen wie kleine Märkte und Stadtteilfeste, aber auch für tägliche Begegnungen und für ein Miteinander aller Generationen.

Der Quartiersplatz gibt keine Nutzungen vor. Er soll vielmehr ein Raum sein, der die Besucher_innen motiviert und frei agieren lässt. Symbolisch für diesen Ansatz wird die Aufstellung eines großen Nachbarschaftstischs an der östlichen Seite des Platzes angeregt. Dieser lädt dazu ein, sich hier zu treffen, sich auszutauschen, zu spielen, zu essen; an einem anderen Quartiersplatz, in anderer Umgebung kann es eine andere Form geben, z.B. Wasserspiel. Der erste Quartiersplatz wird in einem Wettbewerbsverfahren zur Platzgestaltung entwickelt.

Die Baumarten, die für den Quartiersplatz vorgeschlagen werden, orientieren sich an einer wiederkehrenden Auswahl für die gesamten Plätze im neuen Stadtteil (markante mittelgroße bis große Bäume mit hohem Zierwert), um ein einheitliches Bild des gesamten Gebietes auch über die Vegetation zu erreichen.

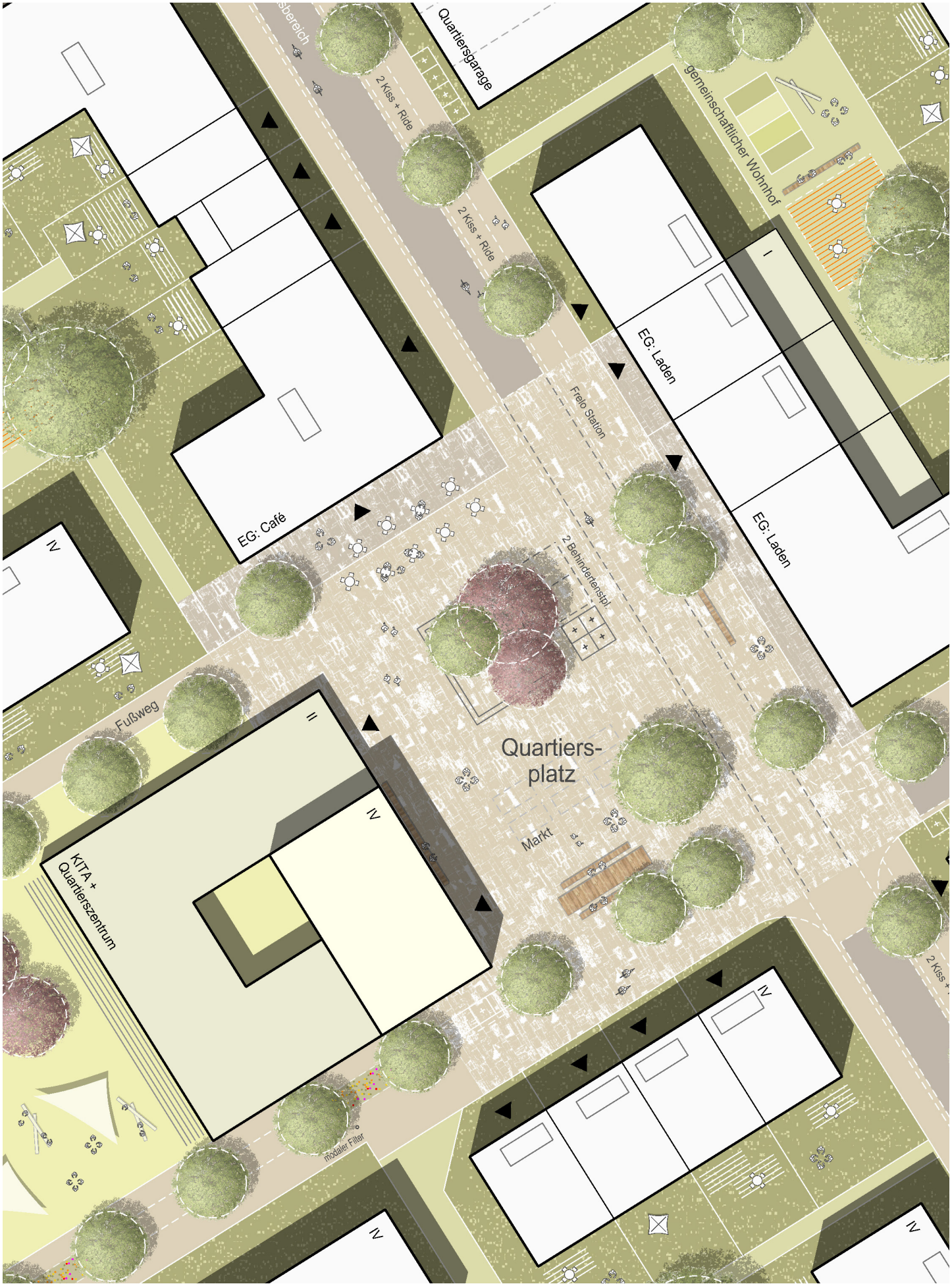


Abb. 169. Ausschnitt Gestaltungsplan BA 1 | Quartiersplatz | 1:500





Abb. 170. Skizze Wettbewerb | Quartiersplatz BA 1

4.4.2. Solitäre KiTa

Die städtische KiTa des ersten Bauabschnitts liegt im solitären Gebäude direkt am Quartiersplatz. Das Gebäude bildet einen Sonderbaustein mit eindeutiger Adresse zum Platz. Der Baukörper liegt freigestellt an der Nahtstelle zum Käserbachpark und unterstreicht durch seine zentrale räumliche Lage die Wichtigkeit als Bezugspunkt. Die Kindertagesstätte ist ein wesentlicher Motor für die Belebung des öffentlichen Raums.

Die Räume der Kindertagesstätte sind im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss untergebracht. Das Gebäude umfasst insgesamt etwa 2.500 m² mit ca. 1.200 m² Geschossfläche für die KiTa mit 6 Gruppen. Das Grundstück hat eine Größe von ca. 2.300 m², wovon etwa 1.200 m² unbebaut sind und als Außenspielflächen genutzt werden können.

Ab dem ersten Obergeschoss können zusätzlich, auf etwa 1.300 m² Geschossfläche, Räume für die Allgemeineinheit zur Verfügung gestellt werden. Denkbare Nutzungen sind zum Beispiel Mehrzweckräume, Räume für Vereins- und Quartierstreffen, Musikunterricht, Yoga, aber auch betriebsbezogenes Wohnen. Im ersten Bauabschnitt hat das Gebäude eine besondere Rolle: es ist Ausgangspunkt der Stadtteilbildung und nicht allein Betreuungseinrichtung, sondern auch sozialer Treffpunkt. Hier sollen die Bewohner_innen des Stadtteils von Anfang an einen Quartiersmittelpunkt vorfinden. Dieser dient der erforderlichen stadtteilweiten Vernetzung und wirkt besonders zu Beginn der Besiedlung identitätsstiftend. Das Gebäude bietet Raum zur Vermarktung regionaler landwirtschaftlicher Produkte, entweder als Markthalle oder in einem kleinen Quartiersladen auf einer Geschossfläche von rd. 200 m².

Die Anordnung des Baukörpers ermöglicht es, mehrere Eingänge in Richtung Platz auszubilden, wodurch die unterschiedlichen Nutzungen des Gebäudes separat zugänglich gemacht werden können. Das Haus steht auf dem Platz, der Außenbereich der KiTa orientiert sich zum Käserbachpark. Durch diese Anordnung wird das Grundstück klar zoniert und die Außenspielfläche liegt in einer geschützten Lage. Das Gebäude erhält vier Geschosse zur urbanen Platzseite und zwei Geschosse in Richtung Freiraum. Zusätzlich vermittelt der Baukörper auch zwischen den Strukturen in Ost-West Richtung und vervollständigt dadurch das städtebauliche Gefüge rund um den Platz. Eine Ausbildung der Dachfläche als bespielbarer Freiraum kann dem Gebäude eine zusätzliche Nutzung hinzufügen.

Die Hol- und Bringflächen für die KiTa sind in den Haltebuchten des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs angeordnet. In direkter Nähe der Eingänge werden ausreichend Flächen für Fahrräder aller Art geschaffen.

Südlich der Kindertagesstätte wird im unmittelbaren Umfeld markanter Bestandsbäume ein großflächiger Spielplatz hergestellt. Dieser kann durch die KiTa-Gruppen im Alltag als Ausflugsziel genutzt werden und lädt die Kinder und Familien auch nach der Betreuungszeit der Kinder dazu ein, gemeinsame Zeit zu verbringen, Freundschaften zu knüpfen und Nachbarschaft zu leben.

4.5. TYPISCHER BAUBLOCK (IM 1. BAUABSCHNITT)

4.5.1. Leitidee

Der neue Stadtteil setzt sich baulich aus den Quartieren, den Baublöcken und den Gebäuden mit ihren Wohnungen zusammen. Die Qualität des Stadtteils steht dadurch in unmittelbarer Beziehung diesen Bausteinen. Hierdurch entstehen wiederum besondere Anforderungen an die qualitätsvolle Gestaltung jedes einzelnen Hauses.

Im städtebaulichen Entwurf (Maßstab 1:1.000) ist der Baublock die kleinste räumliche Organisationseinheit und Bezugsrahmen für die zukünftig entstehenden Einzelhäuser, aus denen sich der Block zusammensetzt. Die offene Blockrandbebauung ist dabei die bestimmende Grundfigur für den Stadtgrundriss Dietenbachs. Die weitgehend einheitliche Grundstruktur der Baublöcke ermöglicht eine Stadtteilstruktur, die keine sozialen Unterschiede aufweist. In allen Baublöcken können sich alle Wohnungstypen wiederfinden. Eine kleinteilige Parzellierung schafft architektonische und soziale Lebendigkeit. Die Vermarktung muss sich nicht nur am Grundstück orientieren, sondern kann den Baublock als Bezugsrahmen einer konzeptionell orientierten Vermarktung nehmen, die die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme konsequent unterstützt.

Die Typologie des Baublocks definiert sich durch zwei wesentliche Kriterien: eine allseitig von Straßen umschlossene Bebauung und eine eindeutigen Ausrichtung der Außenseite zur Straße bzw. Orientierung der Innenseite zum Wohnhof. Durch diese Anordnung werden öffentliche und private Flächen klar definiert und können entsprechend ihrer Funktion gestaltet werden. Der Blockrand zeichnet klare städtebauliche Raumkanten, beschreibt eindeutige Straßenräume und erzeugt dadurch ein logisches Orientierungssystem.

Innerhalb des Baublocks können verschiedene Bautypologien und Nutzungen um einen gemeinsamen Innenhof angeordnet werden. Dadurch schafft der Blockrand ein geordnetes Layout und zeitgleich die Grundlage für das Neben- und Miteinander vielfältiger, städtebaulicher Einzelteile und architektonischer Ideen in unterschiedlichen räumlichen Konstellationen.

Weite Teile des Plangebiets erhalten Baufelder in länglicher Form, d.h. es entstehen Formate, die die Schaffung gleichwertiger wohnfreundlicher Verhältnisse mit natürlicher Belichtung und Belüftung gewährleisten. In Abhängigkeit von der räumlichen Position und Umgebung werden den Baublöcken offene bzw. geschlossene Bebauungszonen zugeordnet. Der Rahmenplan schenkt insbesondere den zur Straße hin orientierten Fassaden besonderes Augenmerk: An städtebaulich wichtigen Positionen sollen keine Nebenfassaden im Sinne einer Rückseite oder Brandwand entstehen. Die Ausbildung ansprechender Fassaden entlang aller Gebäudeseiten stellt ein wichtiges Ziel des städtebaulichen Rahmenplans dar.

4.5.2. Gebäudetypologien/ -struktur

Für die Erarbeitung des Rahmenplans wurden die Interessen unterschiedlicher Bauherr_innen und Nutzer_innen ermittelt und auf dieser Grundlage entsprechende Haustypologien entwickelt und verortet. Die wesentlichen, entwurfsrelevanten Kriterien sind:

- Größe der Gebäude,
- Größe der Grundstücke,
- Anzahl der Wohneinheiten,
- Grundrissorientierung,
- Bezug zu privaten/ gemeinschaftlichen/ öffentlichen Freiräumen,
- Eingänge und Erschließung,
- Ergänzende Nutzungen (z.B. KiTa),
- Funktion im Wohnhof (z.B. Ankernutzer).

Grundsätzlich können drei übergeordnete Kategorien dargestellt werden:

Kleinteilige Strukturen organisieren eine überschaubare Anzahl an Wohnungen pro Baukörper. Vor allem für Familien mit ihrem Platzbedarf stellt sie eine urbane und flächensparende Alternative zum freistehenden Einfamilienhaus dar. Das städtische „Townhouse“ ist dabei einer der wesentlichen Bausteine. Auf einer schmalen Parzelle werden hier in der Regel ein oder zwei Wohnungen übereinander organisiert. Jede Parzelle erhält einen eigenständigen Zugang von außen und eine direkte Verbindung zur eigenen Gartenfläche.

Diese Typologie wird im Rahmenplan um das sogenannte „große Townhouse“ ergänzt. Als Wohnform fällt es zwar in die Kategorie der Geschosswohnungen, es basiert aber auf ähnlichen Kriterien wie das konventionelle kleine Townhouse. Der Typus beinhaltet Gebäude mit Wohnungen, die ein ganzes Geschoss füllen. Vier bis fünf Parteien finden so in einem Haus Platz, als Angebot vor allem für Baugemeinschaften und Baugruppen, die auch mit gefördertem Wohnungbau „gemischt“ werden kann. Jede Wohnung erhält einen Eingang vom gemeinschaftlichen Treppenhaus, welches großzügig und barrierefrei gestaltet werden kann. Balkone, Loggien und Gartenanteile ergänzen den Typus um hochwertige private Freiräume.

Großteilige Strukturen beinhalten vorwiegend klassische Geschosswohnungsbauten. Hier sollen möglichst effizient Wohnungen in großer Zahl hergestellt werden, die einen sozial gemischten Stadtteil mit hohem Anteil an öffentlich gefördertem Wohnraum sicherstellen. Die großen Projekte erzeugen auf einem zusammenhängenden Grundstück jeweils mehr als 30 Wohneinheiten an mehreren Treppenhäusern. Als Ankernutzer übernehmen sie eine Art Patenschaft für den Baublock und organisieren unter anderem gemeinschaftlich genutzte Flächen wie den Innenhof mit Spielplatz, Radabstellmöglichkeiten, und technische Infrastruktur wie Energieerzeugung und Müllentsorgung. Zudem integrieren sie ergänzende Nutzungen im Erdgeschoss wie KiTas oder kleinere Läden und beleben damit die Nachbarschaft. Ankernutzer sind die Impulsprojekte des Gebiets.

Eine weitere Kategorie entsteht durch **kleine und mittlere Geschosswohnungsbauten**. Als Typologie bildet sie das Bindeglied zwischen kleiner und großer Parzelle und vervollständigt zeitgleich das Spektrum des Wohnungsangebots. Wie die Townhouses sind diese Gebäude auch geeignet für private Bauherrgemeinschaften aller Organisationsformen.

In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation variieren die Größen der Gebäude und Grundstücke. Trotz einer Vielzahl an Ausnahmen und Sonderfällen können folgende Maße weite Bereiche des Entwurfs umschreiben:

Die Baublöcke haben grundsätzlich kleine Parzellen, auf denen in der Regel viergeschossig gebaut werden kann. Der Hauptteil der orthogonal angelegten Blöcke misst von Hauskante zu Hauskante eine Tiefe von 55 bis 60 m. Die untersuchten Beispielblöcke im ersten Bauabschnitt (Block 1.18 und 1.19) sind ca. 56 m tief. Die Gebäudetiefe beträgt in der Regel 13 m, wodurch die privaten und gemeinschaftlichen Freiflächen eine Tiefe von etwa 30 m beanspruchen können. Die Parzellen haben eine Tiefe zwischen 25 und 30 m. Die Vorzone zur Straße weist 3 bis 5 m auf. Die Grundstücksbreiten sind je nach Typologie unterschiedlich: kleines Townhouse 6 m, großes Townhouse 10 – 15 m, kleinere Geschosswohnungsbauten ab ca. 20 m, große Geschosswohnungsbauten (Ankernutzer) ab ca. 60 m.

Der Beispielblock (1.18) besteht aus 11 Einzelprojekten und einschließlich Innenhof aus 12 Grundstücken. Das Baufeld setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- kleine Townhouses (1-2 Wohneinheiten)
- große Townhouses (3-5 Wohneinheiten)
- mittlere Geschosswohnungsbauten (15-20 Wohneinheiten)
- 1 großer Geschosswohnungsbau (ca. 30 Wohneinheiten – „Ankernutzer“)

Für eine bessere Durchlüftung des Innenhofs sowie für die Schaffung von barrierefreien Zugängen und die fußläufige Durchwanderbarkeit der Nachbarschaft wird die Blockrandbebauung mindestens an zwei Stellen geöffnet. Die Stirnseiten der vorwiegend durch Wohnen genutzten Baublöcke sollen eine Abstandsflächentiefe von mindestens 0,3, die Längsseiten von mindestens 0,4 haben.

Diese aufgezeigten Regelbausteine bilden in Verbindung mit weiteren Sonderbausteinen (wie den Baublöcken der Stadtteilmitte und den öffentlichen, gemeinschaftlichen Gebäuden) die eigentliche bauliche Substanz des städtebaulichen Entwurfs und bestimmen somit den zukünftigen Charakter des Stadtteils.

Bei der Überarbeitung der Blockstrukturen und der Verteilung der Typologien wurden die **Eckgebäude** besonders beleuchtet. Zeilenförmige Gebäudeenden und Blockeckenden weisen oft (fast) vollständig geschlossene bzw. fensterlose Fassaden auf. Die ästhetische Wirkung ist unbefriedigend und der Mehrwert für den öffentlichen Raum gering. Zudem fehlt die soziale Kontrolle. Ziel ist es, mehrseitig orientierte Gebäudeecken, die sich zum öffentlichen Raum bzw. zu beiden Straßenräumen präsentieren, auszubilden. Die Gebäudeecken im Nordosten der Baublöcke werden dafür durch Geschosswohnungsbauten besetzt und etwa 6 m um die Ecke in Richtung Westen fortgeführt. Durch entsprechende Organisation der Wohnungen und Grundrisse gilt es fensterlose Nebenfassaden zu vermeiden.

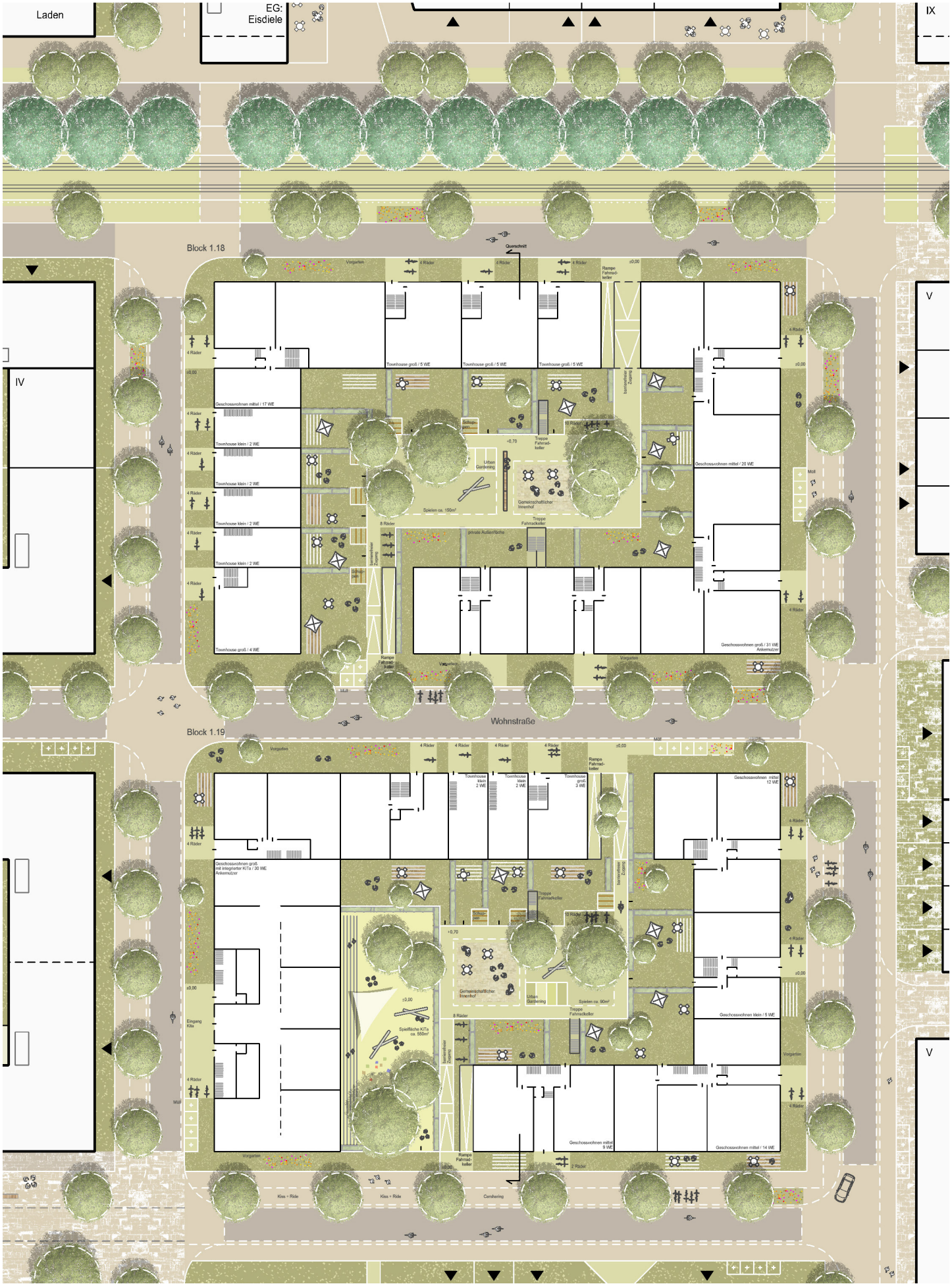


Abb. 171. Baublock BA 1 | Erdgeschoss | Beispiel | 1:750

4.5.3. Prinzip und Organisation

Die Eingänge der Häuser orientieren sich zur Straße und sorgen für eine klare Adressbildung nach außen. Öffnungen des Blockrands dienen der Durchlüftung. Hier liegen auch die barrierefreien Wege in den Wohnhof. Die Fläche des Hofs ist der Gemeinschaftsort der Menschen, die im Baublock leben.

Die kleinteiligen Parzellen befinden sich im Baublock an der nordwestlichen bzw. nordöstlichen Seite. Dadurch sind die schmalen und tiefen Gärten dieser Grundstücke in südlicher Richtung ausgerichtet und grenzen direkt an den gemeinschaftlichen Innenhof an.

Der Geschosswohnungsbau mit größeren Grundstücken befindet sich vorwiegend an der südwestlichen bzw. südöstlichen Seite. Loggien oder Balkone sind nach Süden zur Straße ausgebildet. Gemeinschaftliche Freibereiche liegen, angrenzend an den Innenhof, auf dem Grundstück.

Diese Systematik formuliert das leitende Prinzip zur Organisation und Ausrichtung der Blöcke. Zusätzlich modifiziert der Entwurf das Grundsystem in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten der einzelnen Baufelder und schafft dadurch eine Bandbreite unterschiedlicher Lösungen innerhalb des grundlegenden Systems, d.h. eine Vielfalt in der Einheit.

4.5.4. Freiraum

GEMEINSCHAFTLICHE INNENHÖFE

Die gemeinsamen Innenhöfe sind wichtiger und integraler Bestandteil des typischen Baublocks in Dietenbach. Sie garantieren eine intensive Begrünung des Stadtteils neben den öffentlichen Freiräumen und privaten Grünflächen. Terrassen und Balkone sind private Rückzugsorte, während der Wohnhof als gemeinschaftlich genutzte Fläche zum Treffen mit den Nachbarn einlädt. Da die Innenhöfe überwiegend von baulichen Anlagen freigehalten werden sollen, können hier offene und zugleich geschützte Bewegungsräume für alle Altersgruppen entstehen. Nach § 9 Abs. 2 LBO ist bei einem Gebäude ab drei Wohnungen ein Spielplatz für Kleinkinder zu errichten. Anstelle mehrerer kleiner Spielplätze sollte im Hof ein großer gemeinschaftlicher Spielplatzes hergestellt werden, es können gemeinschaftliche Aufenthaltsmöglichkeiten und Nutzflächen, wie z. B. Gemeinschaftsbeete oder Grillplätze, geschaffen werden. Lockere Baumgruppen, Rasenflächen und Wege zonieren die Innenhöfe und definieren gleichzeitig die wichtige Schnittstelle zwischen Privatheit und Gemeinschaft.

Die Hoffläche der beiden beispielhaft untersuchten Blöcke im ersten Bauabschnitt beträgt ohne zusätzliche Nutzung im Innenhof ca. 580 m² (Block 1.18) und unter Berücksichtigung der Außenspielfläche einer integrierten KiTa ca. 380 m² (Block 1.19). Aufgrund der städtebaulichen Struktur variiert die Größe der Höfe innerhalb des Gebiets stark.

PRIVATE FREIFLÄCHEN

Balkone, Loggien, Dachterrassen oder Bewohnergärten sind wichtige Orte des Rückzugs und der Erholung, können aber auch der Kommunikation mit Nachbarn dienen (von Balkon zu Balkon). Das Vorhandensein einer privaten Freifläche ist für viele Wohnungssuchende ein wichtiges Kriterium. Wohnungen mit solchen Freiraumangeboten sind nachgefragt, und dies ist auch für den Wert einer Immobilie relevant. Jede Wohnung in Dietenbach soll grundsätzlich Zugang zu einer privaten (zumindest gemeinschaftlichen) Freifläche haben. Die privaten Freiflächen sind in der Regel in den Innenhof orientiert. Die Townhouses sind von ihrer Ausrichtung so geplant, dass die Garten- und Terrassenflächen nach Süden liegen.

VORGÄRTEN UND VORZONEN

Als charakteristisches Element des neuen Stadtteils definieren die Vorgärten den Übergang zwischen privatem Grundstück und öffentlichem Straßenraum. Sie dienen als Pufferraum, dessen Aneignung, Gestaltung und Pflege durch die Bewohner die persönliche Identifizierung mit dem Quartier fördert und für ein lebendiges Straßenbild sorgt. Die Vorgärten sind nachbarschaftsorientierte Kommunikationsräume, die wesentlich zur Durchgrünung und Erscheinung der Straßenräume beitragen.

Je nach Gebäudetypologie sind die Vorgärten private Freiflächen (Townhouses), gemeinschaftliche Flächen (Geschosswohnungen) oder Vorzonen entlang des Ringboulevards. Die Vorgärten nehmen die Dimensionen der Parzellen- und Bebauungsstruktur auf und spiegeln diese im Straßenraum wider. Es ist denkbar, dass sich die Vorgartenbereiche in ihrer Höhe geringfügig vom umgebenden Straßenraum abheben, wodurch die Differenzierung dieser Bereiche zum öffentlichen Raum wahrnehmbar wird wie bei den Stadtvillen in Herdern und der Wiehre. Die barrierefreie Zugänglichkeit ist gesichert.

Je nach Typologie und Nutzung können die Vorgärten unterschiedlich gestaltet sein. Sie sollten als wichtiger Bestandteil einer vielseitigen Freiraumversorgung im neuen Stadtteil verstanden werden.

Im Bereich des Ringboulevards und der Straßen im Zentrum sollen vor den Erdgeschossen nutzbare Vorzonen mit Aufenthaltsmöglichkeiten oder Grünflächen entstehen. Als intensiv gestaltete Räume sollen sie Platz für Außenbestuhlung von Gastronomie, für repräsentative Vor- und Eingangsbereiche sowie für punktuelle Aufenthalts- und eventuell Spielangebote bieten. Auch abwechslungsreiche Bepflanzungen oder Fassadenbegrünungen sind hier erwünscht. Qualität und Ausstattungselemente (z.B. Bepflanzung, Sitzmöglichkeiten, Fahrradbügel, Signaletik und Beleuchtung) stärken, in Verbindung mit dem öffentlichen Raum, ein ablesbares und zusammenhängendes Ganzes.

Da die Innenhöfe freigehalten sind von baulichen Anlagen, bieten die Vorgärten teilweise auch den Raum für die geplanten Unterflurmüllsysteme sowie Fahrradabstellanlagen. Es wird aber Wert darauf gelegt, dass der Charakter einer grünen Vorgartenzone dominiert. In den Wohnquartieren ist diese Fläche, je nach Straßenquerschnitt und Gebäudetypologie zwischen 3 m und 5 m tief. Die Vorzonen im Bereich des Ringboulevards und der Stadtmitte sind in der Regel 2 m tief.





Abb. 172. Skizze Wettbewerb | Wohnhof

4.5.5. Fahrradparken

Das Fahrrad soll im neuen Stadtteil das wesentliche Verkehrsmittel für den fließenden Verkehr darstellen. Deshalb soll es im Stadtbild zum einen sichtbar gemacht werden und außerdem auch möglichst einfach zugänglich sein. Bei Wohnnutzung werden für Fahrräder vorläufig im Durchschnitt ca. 2,5 Radabstellmöglichkeiten je Wohneinheit geplant. Aufgrund der baulichen Dichte entsteht ein erheblicher Bedarf an Fahrradstellplätzen in den Baublöcken.

In den Wohnhöfen sollen Fahrräder nur in geringem Umfang in baulichen Nebenanlagen in den Innenhöfen entstehen. Mindestens zwei Fahrradgaragen je Baublock ersetzen konventionelle Tiefgaragen und fangen einen Großteil des Stellplatzbedarfs ab. Somit kann die Fläche des gemeinschaftlichen Innenhofs frei gestaltet und unterschiedlich genutzt werden. Die Garagen liegen unter einem Gebäude und sind über eine Rampe vom Vorgarten / von der Straße aus zugänglich. Die Garagen sind mit dem Untergeschoss des Ankernutzers baulich verbunden. Eine separate Treppe vom Innenhof macht die Garage auch für weitere Wohnungen im Baublock erreichbar. Je nach Größe des Blocks müssen mehrere Fahrradgaragen in entsprechender Dimension und Anzahl hergestellt werden.

Ergänzt werden die Fahrrad-Tiefgaragen durch weitere einzelne Radabstellanlagen in den Vorgärten und im Innenhof. Bei der Anordnung im Außenraum ist auf die Nähe zu den Hauseingängen und auf eine stadtbildverträgliche Anzahl zu achten. Für Überdachungen bzw. Einhausungen dieser Objekte gelten Gestaltungsrichtlinien.

In den beiden beispielhaft untersuchten Blöcken im ersten Bauabschnitt wurden 75% der Radstellplätze in unterirdischen Fahrradkellern und 25% oberirdisch in Vorgärten und im Innenhof verortet. Neben den Stellplätzen für konventionelle Fahrräder sollen auch Stellplätze für E-Bikes, Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern geschaffen werden. Ein komfortables und sicheres Benutzen, Abstellen und Abholen des Fahrrads unterstreicht seine Bedeutung als wichtigstes Verkehrsmittel im neuen Stadtteil.

Insgesamt stellt die Schaffung von Fahrradtiefgaragen hohe Anforderungen an das Vermarktungskonzept. Es bedarf großzügige Räume, nach Möglichkeit untergliedert in überschaubare Einheiten, damit sich bei den künftigen Nutzer_innen ein Verantwortungsgefühl für diese Anlagen in Verbindung mit dem Sicherstellen der Instandhaltung und Pflege bilden kann. Ausreichend groß bemessene Rangierflächen, flache Fahrradrampen, automatisch öffnende breite Türen oder die Beachtung einer angemessenen lichten Höhe, die ein Befahren des Kellers erlaubt, sind dabei wichtige Randbedingungen.

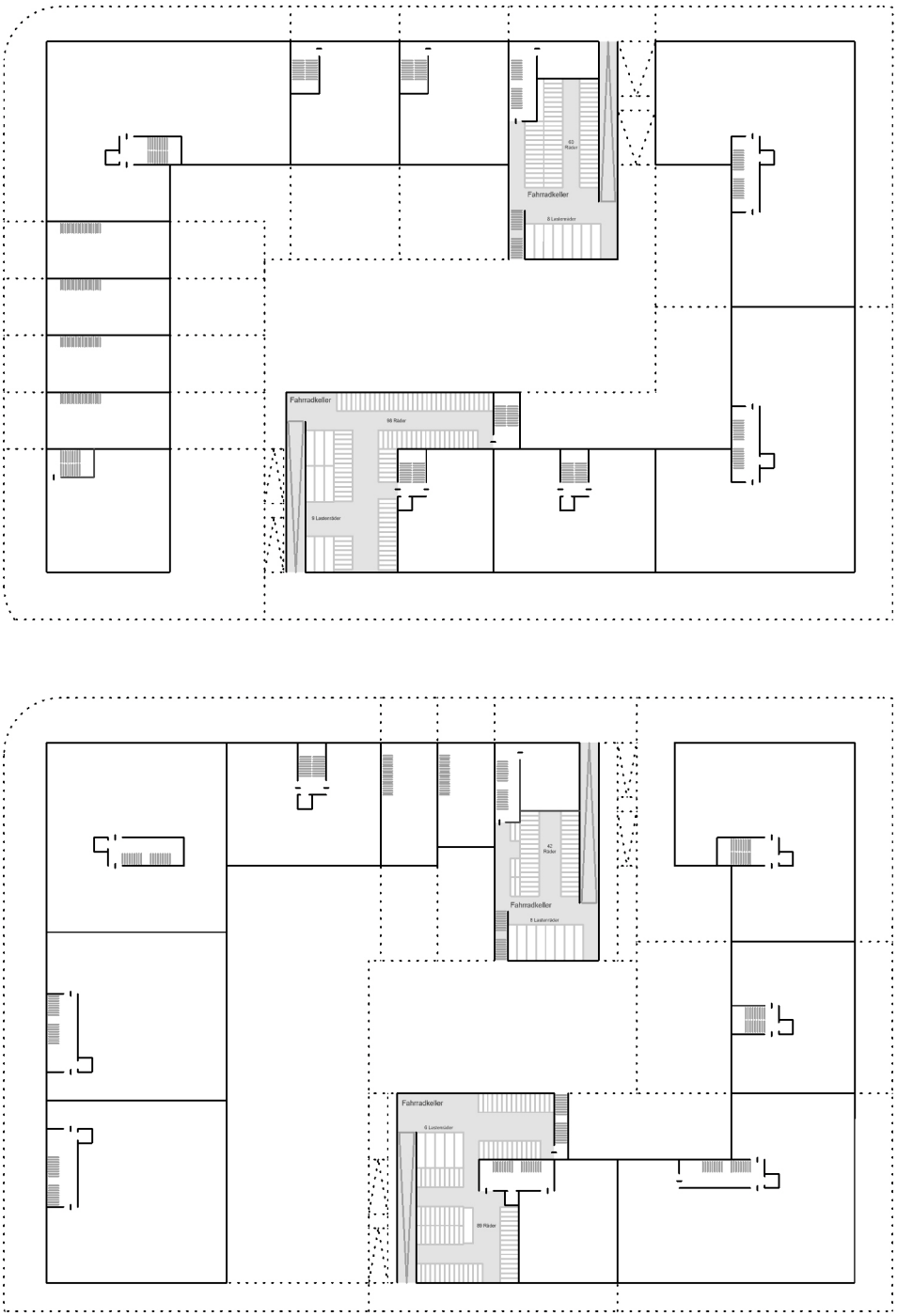


Abb. 173. Baublock BA 1 | Untergeschoss | Beispiel | 1:750

4.5.6. Feuerwehrrettung

Neben den Anforderungen, welche sich aus der Nutzung ergeben, wurden in der Bearbeitung des Rahmenplans auch technische und bauordnungsrechtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt. Die Anforderungen der Feuerwehr, insbesondere die Herstellung des zweiten Rettungswegs, sind dabei ein auf die städtebauliche Struktur einflussnehmender Faktor.

Nach Landesbauordnung muss jede Nutzungseinheit in jedem Geschoss mit Aufenthaltsräumen über mindestens zwei voneinander unabhängige Rettungswege erreichbar sein. Der erste Rettungsweg führt in den Obergeschossen regelmäßig über das Treppenhaus. Der zweite Rettungsweg kann über einen zweiten baulichen Rettungsweg (innen oder außen) oder über Rettungsgeräte der Feuerwehr erfolgen.

Ziel ist es, möglichst weite Bereiche des Plangebiets durch Rettungsgeräte der Feuerwehr erreichbar zu machen und somit zusätzlichen planerischen und wirtschaftlichen Aufwand für die einzelnen Bauvorhaben zu vermeiden. In Ausnahmefällen bzw. Sondersituation wird der 2. Rettungsweg auch über einen zweiten baulichen Rettungsweg (wie beispielsweise zusätzliche außenliegende Treppen) hergestellt werden müssen.

Der städtebauliche Entwurf berücksichtigt die Rettung der Feuerwehr auf Grundlage verschiedener Prinzipien. Der 2. Rettungsweg wird ab dem dritten Obergeschoss überwiegend durch Hubrettung vom ausreichend breiten Straßenraum aus sichergestellt, in Ausnahmefällen kann ein zweiter baulicher Rettungsweg erforderlich werden. Innenhöfe sollen nach Möglichkeit von Feuerwehraufstellflächen freigehalten bleiben. In Wohnstraßen sind Bäume mit einheitlichem Raster einseitig am nördlichen Fahrbahnrand platziert. Große Mehrfamilienhäuser befinden sich auf der Seite der Bäume, kleinteilige Townhouses liegen auf der baumlosen Südseite. Ein- bzw. Zweispänner (Häuser mit einer bzw. zwei Wohnungen pro Geschoss) orientieren sich zur Straße wie auch zum Innenhof und können aufgrund des durchgesteckten Grundrisses beiden Hausseiten angeleitert werden. Bei Baukörpern mit mehr als zwei Einheiten kann auch durch Gestaltung der Grundrisse oder Reduzierung der Wohneinheiten ab dem 3. OG sichergestellt werden, dass sie anleiterbar sind.

Einzelne Bereiche mit großkronigen Bäumen sind im weiteren Verfahren noch näher zu untersuchen.

Der Rahmenplan untersucht verschiedene Andienungsmöglichkeiten und zeigt unterschiedliche Möglichkeiten und Ansätze für den 2. Rettungsweg auf. Die tatsächlichen baurechtlichen Anforderungen müssen im Zuge der Hochbauplanung abgearbeitet werden.

4.5.7. Unterflurmüllentsorgung

Die effiziente Nutzung von Grund und Boden spiegelt sich auch in der Organisation der Abfallentsorgung von Dietenbach wider. Im neuen Stadtteil sollen zur Entsorgung flächendeckend Unterflurbehälter zum Einsatz kommen. Unter der Erde erfassen die Container dabei Restmüll, Papiermüll, Biomüll und gelben Sack in platzsparender, geordneter Weise.

Neben dem verringerten Platzbedarf befreit das System die Außenanlagen von baulichen Nebenanlagen im Innenhof sowie den Vorgärten. Unterflursysteme sind barrierefrei und auch für körperlich eingeschränkte Menschen komfortabel bedienbar.

Die Gefäße besitzen Sensorik zur Füllstandskontrolle, d.h. Leerungen können nach Bedarf durchgeführt und die Behältnisse müssen nicht zwingend in festen zeitlichen Intervallen abgeholt werden. Die Unterflurmüllbehälter sind elektronisch-mechanisch verriegelt und können durch einen Chip geöffnet werden. Die Wohnungen erhalten entsprechende Chips für den ihnen zugeordneten Behälter. Fremdeinwürfe werden so ausgeschlossen.

Der Platzbedarf für jeden der vier unterirdischen Behälter beträgt hierfür unterirdisch 11,2 m³ (Länge: 2,00 m, Breite: 2,00 m, Tiefe: 2,80 m). Ein Behälterstandort versorgt ca. 80 - 100 Wohneinheiten und dabei etwa 200 Personen. Die Entfernung zwischen Wohnung und Behälterstandort sollte nach Möglichkeit nicht mehr als 50 bis 60 m betragen. Pro Standort werden mindestens 4 Behälter mit einem Flächenbedarf von mind. 16 m² installiert. Der Mindestabstand der Behältnisse zum Gebäude beträgt 1 m.

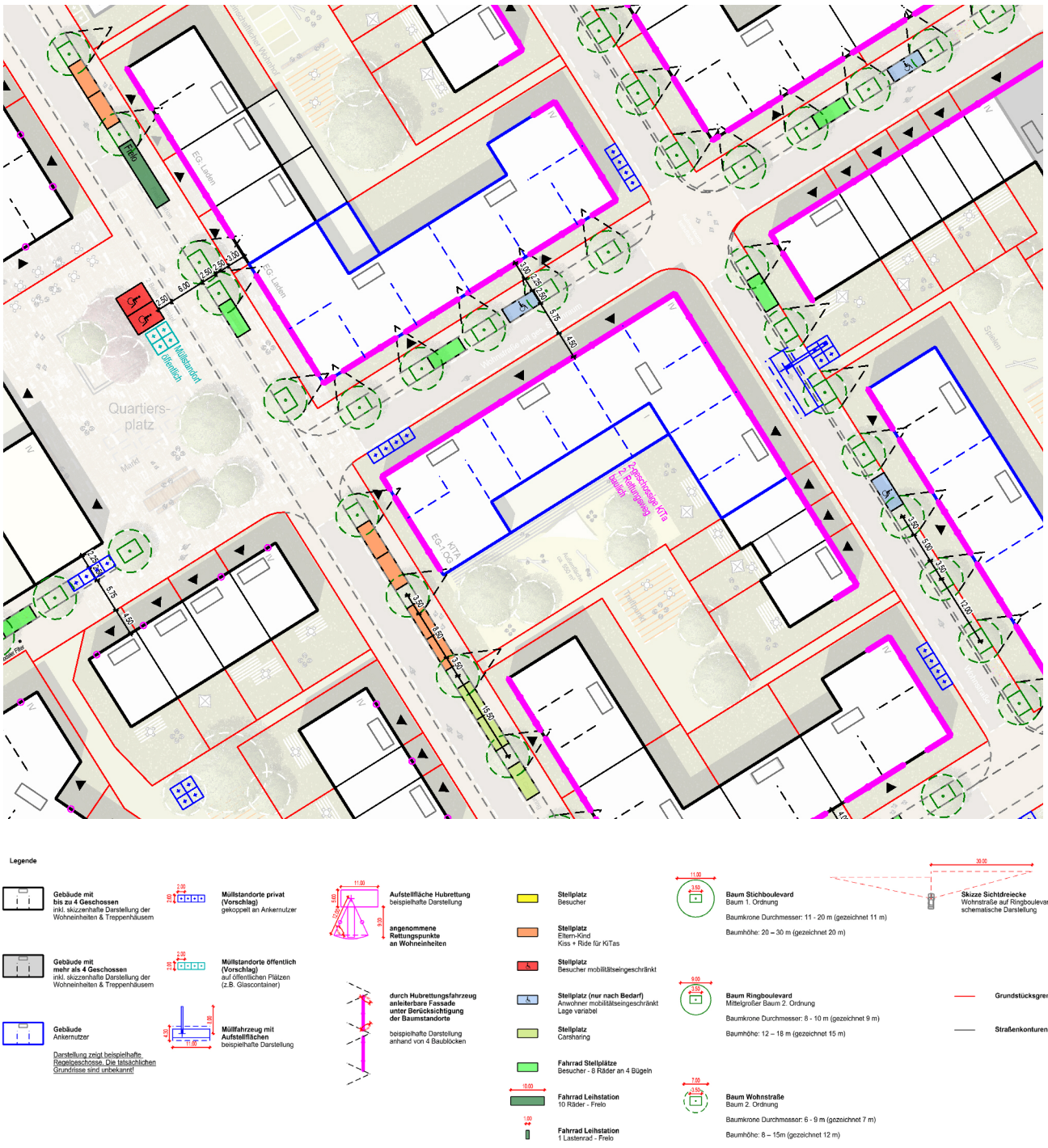


Abb. 174. Arbeitsplan BA 1 | Ausschnitt | 1:1.000

Die Standorte befinden sich im Vorgarten am Fahrbahnrand in direkter Nähe zum Innenhof, wodurch eine Vielzahl an Bewohnern einen kurzen Weg zum Container hat. Nur in Einzelfällen sollen diese im Innenhof angeordnet werden. Je nach Anzahl der Wohneinheiten und Distanzen sind im jeweiligen Baublock mehrere Müllstandorte notwendig. Die Müllentsorgung je Baublock soll v.a. durch den Ankernutzer organisiert werden, hierbei sind die Erschließungsleitungen der Gebäude zu berücksichtigen.

Der Entladevorgang wird von einem 26-Tonnen-Fahrzeug mit 3-4 Achsen durchgeführt. Die Fahrzeugbreite beträgt 2,50 m. Nach Ausfahren der Standfüße beträgt der Platzbedarf beidseits des Fahrzeugs jeweils 0,90 m und somit insgesamt 4,30 m. Der Standplatz muss leicht von den Entsorgungsfahrzeugen erreicht werden können, im Entwurf sind die Standorte daher von Bäumen freigehalten. Der Greifarm des Fahrzeugs hat einen Aktionsradius von 8 m von der Fahrzeugmitte zum Einwurfcontainer. Die Behälter lassen sich über parkende Pkw hinwegheben.

4.6. SONDERFORMEN

4.6.1. Quartiersgaragen

Private Stellplätze sowie ein Großteil des Besucherparkens werden in Dietenbach in Hochgaragen hergestellt. Die Garagen befinden sich an den Hauptverkehrsachsen (Ringboulevard und Stichboulevards). Hierdurch können Fahrzeuge früh abgefangen, die Wohnstraßen von Parksuchverkehr und parkenden Fahrzeugen freigehalten und somit verkehrsberuhigt ausgebildet werden. Insgesamt sind im Rahmenplan sechzehn Hochgaragen vorgesehen, vier davon als optionale Anlagen, die anderweitig genutzt werden können, wenn sich bei der Aufsiedlung der ersten Bauabschnitte zeigt, dass der Stellplatzbedarf geringer ausfällt als angesetzt. Die Quartiersgaragen beinhalten neben Stellplätzen auch weitere Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing) und komplementäre Nutzungen (z.B. Mikrologistikknoten).

Die Garagen erhalten eine benutzerfreundliche Gestaltung mit gutem Sicherheitskonzept: stützenfreie Parkebenen, gut befahrbare Rampen, breite Stellplätze und Fahrgassen, helle Treppenhäuser und eine offene, transparente Architektur, die in einem Wettbewerb entwickelt wird.

Der Grundtypus der Garagen ist das sogenannte Split Level-Parkhaus, in welchem sich zwei halbgeschossig versetzte Parkebenen gegenüberliegen, die über Rampen miteinander verbunden sind. 16 m breite Parkelemente mit einer 6 m breiten Fahrbahn und beidseitig angeordneten Stellplätzen von 5 m bilden dabei die Basis der Konstruktion. Die lichte Raumhöhe misst im Erdgeschoss mehr als 2,50 m und in den Obergeschossen ca. 2,10 m. Die Stellplätze haben eine Regelbreite von 2,50 m. Das System der Parkelemente kann in beliebiger Länge ausgebildet werden und ist dadurch flexibel in die städtebauliche Struktur integrierbar. Die Konstruktion und Organisation der Garagen wird in der Anlage „Studie Quartiersgaragen“ detailliert dargestellt.

Das Erdgeschoss mit Eingangsbereich, Ein- und Ausfahrten sowie öffentlichen Stellplätzen ist das „Aushängeschild“ des Parkhauses. Es verbindet die Garage mit der Umgebung, ist Ort des Ankommens und der Orientierung und fügt dem Gebäude durch zusätzliche Funktionen eine belebende Nutzung hinzu. Räume mit ca. 150 m² Flächen für Fahrradwerkstätten, Mobilitätszentrale, kleine Ladenlokale, vermietbare Schließfächer oder kleine Clubräume. Dadurch werden die Parkhäuser in Dietenbach zu multifunktionalen Gemeinschaftsorten. Zusätzlich werden im Erdgeschoss Technikflächen für Trafo-Stationen bereitgestellt.

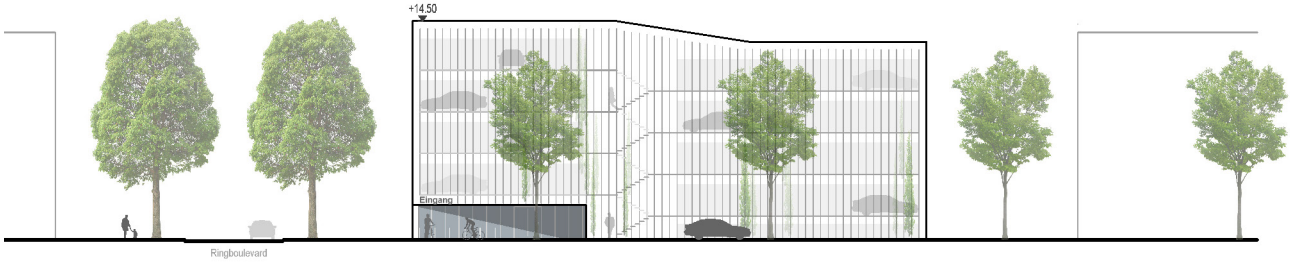


Abb. 175. Auszug Studie Quartiersgaragen | Systemansicht Quartiersstraße | 1:500



Abb. 176. Auszug Studie Quartiersgaragen | Systemansicht Ringboulevard | 1:500



Abb. 177. Auszug Studie Quartiersgaragen | Lageplan EG | 1:500

Die Parkhäuser werden im Einrichtungsverkehr ausgebildet und dementsprechend organisiert. Carsharing, Besucherparken und öffentliche Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Besucher_innen befinden sich im Erd- und Untergeschoss. Private Anwohnerstellplätze liegen in den Obergeschossen. Dadurch entsteht eine klare Trennung zwischen öffentlichem und privatem Parken. Diese Zonierung wird durch ein abgestimmtes Leit- und Kontrollsystem sowie leicht erkennbare Beschilderung ergänzt und macht die Orientierung innerhalb der Parkhäuser selbsterklärend.

Die Anzahl der PKW-Stellplätze je Garage liegt zwischen 250 und 450, wovon etwa 85 % als Bewohner-Stellplätze dienen. Zu den öffentlichen Parkplätzen in den Garagen zählen unter anderem familienfreundliche Eltern-Kind-Stellplätze (Breite: 2,70 m), Carsharing-Stellplätze (Breite: 2,70 m) und Behinderten-Stellplätze (Breite: 3,50 m), Stellplätze, welche seitlich an Wände angrenzen, werden jeweils um 0,35 m verbreitert. Für Nutzer_innen von Zweirädern werden öffentliche Motorradstellplätze und Stellplätze für Lastenräder angeboten.

Im privaten Parkbereich unterscheiden sich die Stellplatzgrößen in zwei Kategorien. Standard-Stellplätze mit einer Breite von 2,50 m und breitere Komfort-Stellplätze mit einer Breite von 2,70 m. Um den emissionsarmen und nachhaltigen Verkehr im Stadtteil Dietenbach zu unterstützen, können u.a. Carsharing-Stellplätze mit E-Ladestationen versehen oder nachgerüstet werden.

Individualität erhalten die Gebäude durch ihre Fassade. Die wechselnde Gestaltung der Fassaden in Materialität und Farbe machen jedes Parkhaus zu einem unverwechselbaren Unikat. Schall-, Blend- und Brandschutz sowie städtebauliche Rahmenbedingungen können im Zuge der Fassadengestaltung berücksichtigt werden. Dabei muss stets eine gute Durchlüftung gewährleistet werden. Das System der modularen Parkelemente ermöglicht eine einfache Konstruktion. Dieses wird durch Fassaden mit großem Gestaltungsspielraum ergänzt und erzeugt ein Potential für kreative Architektur. Die Fassade ist das Erkennungsmerkmal der Garagen und lässt die Gebäude in Verbindung mit den frequenzbringenden Nutzungen als markante Bausteine im Kontext des Stadtgefüges erscheinen.

4.6.2. Hochgarage Mundenhof

Im Zuge der Überplanung des Mundenhof-Überlaufparkplatzes und der Freiraumqualifizierung auf dem Gelände des Brieftaubenzuchtvereins soll der Parkplatz des Mundenhofs umstrukturiert werden. Wie beim Stadtteil steht dabei die effiziente(re) Nutzung von Grund und Boden im Vordergrund. Deshalb soll auf dem bestehenden Parkplatz des Mundenhofs eine Hochgarage errichtet werden, die den Bedarf an Überlaufstellplätzen bei größeren Veranstaltungen wie dem ZMF deckt und komfortable, überdachte Stellplätze schafft.

Die Mundenhof-Parkgarage baut auf dem Split-Level-Prinzip auf und hat bei vier Geschossen eine Höhe von ca. 14 m. Insgesamt lassen sich somit etwa 440 Parkplätze realisieren. Die vier aneinander gesetzten Parkhauseinheiten sind entlang der Längsachse verschoben.

Dadurch erhält der Baukörper Leichtigkeit, Bewegung und kann einfacher belichtet und belüftet werden. Durch eine Fassadengestaltung, beispielsweise mit versetzten Vertikalelementen, kann die wahrgenommene Größe des Gebäudes zusätzlich aufgelockert und damit optisch reduziert werden.

Die umgebenden Bäume überragen die insgesamt vier Parkebenen, fassen den Hochbau ein und ermöglichen einen sanften Übergang zwischen Bauwerk und Landschaft. Insbesondere die Bestandsbäume entlang der Mundenhofer Straße werden als schützenswert angesehen und sollten im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens erhalten bleiben.

Die für den Stadtteil notwendige Energiezentrale kann hier vorab errichtet und später ins Gebäude integriert werden (siehe hierzu auch Kapitel 5.2.4).



Abb. 178. Hochgarage Mundenhof | Foto Collage | Systemansicht Mundenhofer Straße | 1:750

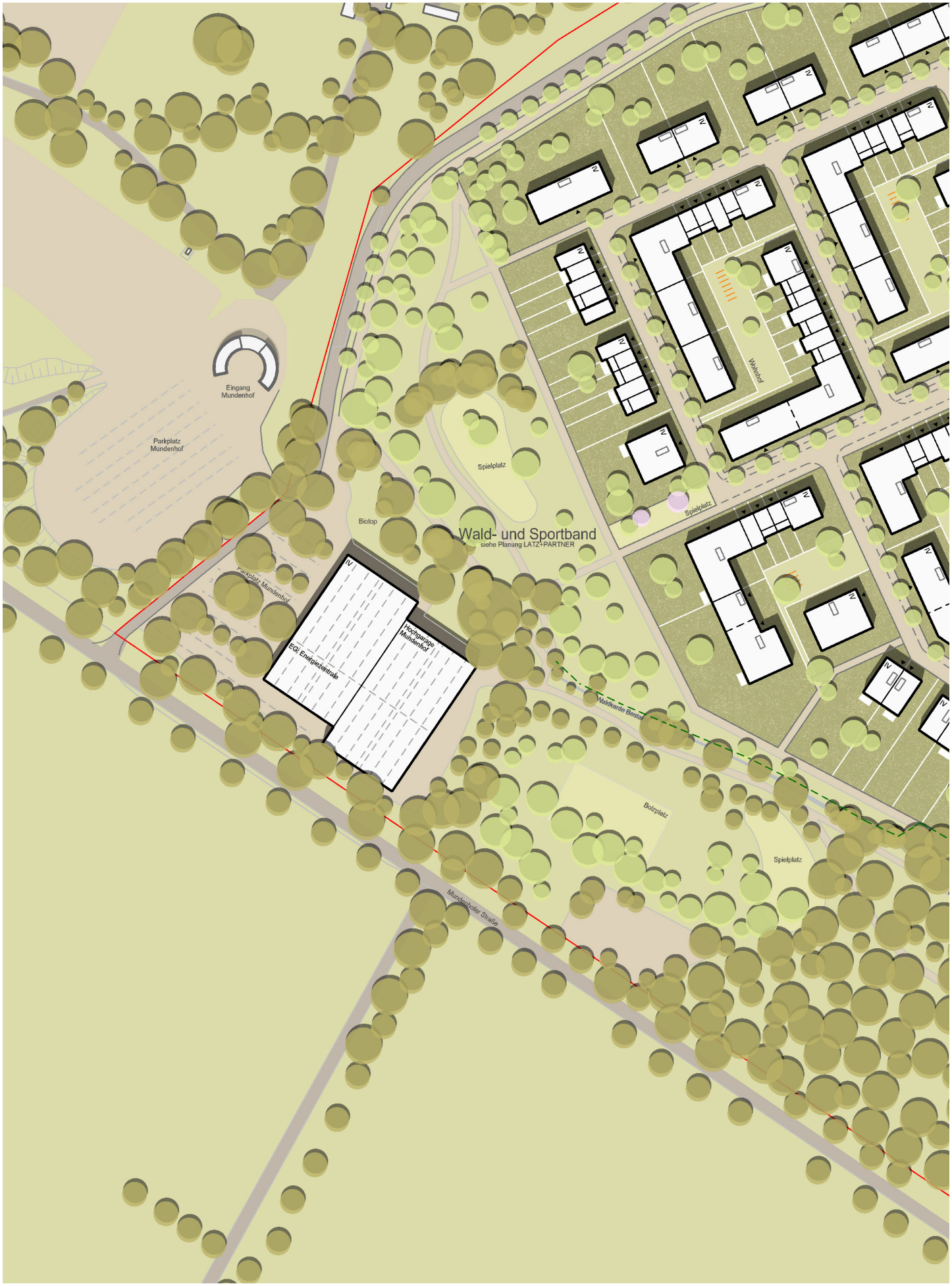


Abb. 179. Hochgarage Mundenhof | 1:2.000

4.6.3. Urban Factories

Urban Factories bieten Handwerkern und verarbeitendem Gewerbe im neuen Stadtteil eine Heimat. Durch die Ansiedlung von Gewerbe soll die Verflechtung von Wohnen und Arbeiten gefördert werden. Im Rahmenplan dargestellte Projekte dienen als Impulsgeber für eine lebendige, vielfältige und gemischte Stadt.

Kleinteilige, das Wohnen nicht störende Gewerbebetriebe sind z.B. Kaffeeröstereien, Fahrradwerkstätten, Galerien und Ateliers, Textildesigner, kleine Werkstätten und Handwerksunternehmen. Flächen für diese Betriebe sollen vorzugsweise in die Erdgeschosszone des Wohnungsbaus integriert werden, dabei aber separate Eingänge und Zufahrten erhalten und größere Räumlichkeiten durch tiefere Gebäude ermöglichen.

Nach dem Vorbild der Münchner Gewerbehöfe und der sog. Hamburger „Meistermeile“ soll am Stadtteileingang Nord ein zusammenhängendes gewerbliches Projekt entstehen. Auf mehreren Ebenen finden hier produzierendes Gewerbe, Handwerksbetriebe und Start-Ups modern ausgestattete Räumlichkeiten und eine ihren den Anforderungen entsprechende Infrastruktur. Das Gebäude sieht verstärkte Geschossdecken, Schalldämmung und große Lastenaufzüge vor und „stapelt“ auf mehreren Etagen flexibel nutzbare Gewerbeflächen für kleine und mittlere Handwerks- und Produktionsbetriebe, von der Tischlerei über Elektrotechnik, Sanitär und Fliesenlegerin bis zum Maler. Die „Meistermeile Dietenbach“ umfasst ca. 12.900 m² GF (davon 9.600 m² Gewerbe und 3.300 m² Azubi-Wohnen), wobei die einzelnen Gewerbeflächen von 50 m² bis 500 m² reichen. Sanitäranlagen können z.B. von mehreren Betrieben gemeinsam genutzt werden, die Gewerbeeinheiten können durch die Mieter_innen selbst ausgebaut werden, wodurch die Miete niedrig gehalten wird.

Von der Lage dieser Urban Factory im Stadtteil und den hieraus resultierenden kurzen Wegen profitieren Kunden und Mitarbeiter_innen. Unter einem Dach finden sich Dienstleistungen aller Art, Räume und Geräte können gemeinschaftlich genutzt werden, Synergieeffekte zwischen Betrieben entstehen. Inhaber_innen und Angestellte können ihren Arbeitsplatz potentiell in unmittelbarer Nähe zur Wohnung haben, für die Bewohner_innen wird eine wohnortnahe Versorgung mit handwerklich ausgerichteten Dienstleistungen gewährleistet.

Verschiedene weitere Standorte entlang der B 31a bzw. am Stadtteilrand ergänzen das Angebot an gewerblichen Flächen. Ein bunter Branchenmix stärkt die Entwicklung zu einem Wirtschaftsstandort für kleinteiliges Gewerbe. Technologie-Unternehmen bzw. forschungsnahes Gewerbe erweitern die Angebotspalette.



Abb. 180. Gewerbehof zwischen Ringboulevard und B31a | Beispiel | 1:1.000



Abb. 181. Urban Factories | 1:7.500

4.6.4. Wohnheime

Die Berücksichtigung unterschiedlicher Wohnformen ist wichtig für die Entwicklung des neuen Stadtteils. Zur Ansiedlung einer vielfältigen Bewohnerschaft werden im Rahmenplan Flächen für Wohnheime berücksichtigt und verortet. Klassische Wohnheimlösungen sowie auch alternative Wohnformen für Studierende und Angestellte des Universitätsklinikums werden dabei in das städtische Gefüge des Entwurfs integriert.

Im Rahmenplan sind drei Standorte für Wohnheime dargestellt. Einer der Standorte soll durch das Studierendenwerk und die beiden anderen durch das Universitätsklinikum entwickelt werden.

Südlich der Endhaltestelle der Stadtbahn, im Bauabschnitt 1, liegt ein Standort für das Universitätsklinikum. Die Baustruktur wird hier in den Baublock integriert, wodurch die übergeordnete Idee der Durchmischung aufgenommen wird. Die Gebäudetiefe beträgt 18 m. Familiengerechte Wohnungen, 1-Zimmer Appartements bis hin zu WGs können in dieser städtebaulichen Figur angeboten werden und berücksichtigen dabei die unterschiedlichen Bedürfnisse der Angestellten des Universitätsklinikums. Um die Entwicklung einer „bunten“ Nachbarschaft zu fördern, können sozial geförderte Wohnungen und kleinteilige Strukturen die Bebauung ergänzen. Der markante Baukörper kann dann leichter in die städtebauliche Struktur integriert werden. Die Lage am Stadtteileingang Nord erfordert ein hohes Maß an baulicher Qualität. Durch Architektenwettbewerb oder Mehrfachbeauftragung sollen Ideen aufgezeigt und somit die beste Lösung für den Ort sichergestellt werden.

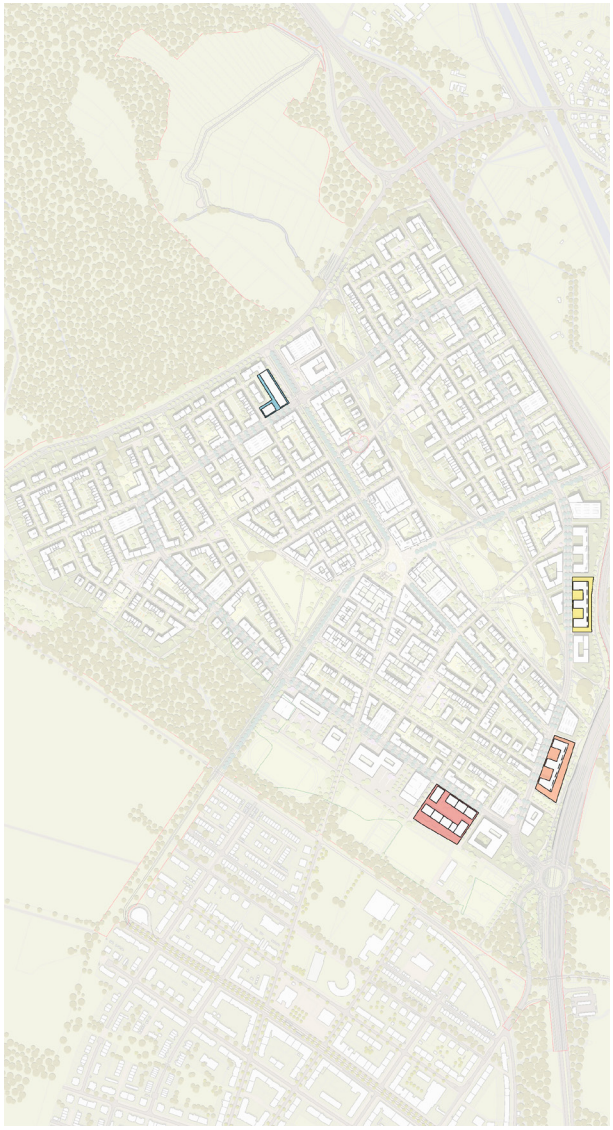


Abb. 182. Übersicht Wohnheime

Der zweite Standort des Universitätsklinikums liegt zwischen den beiden großen Freiräumen an der östlichen Plangebietsgrenze direkt an der Besançonallee und beinhaltet etwa 200 Wohneinheiten und ca. 290 Wohnheimplätze. Eine Kammbebauung ermöglicht trotz der durch den Verkehrslärm entstehenden baulichen Herausforderungen, benutzerfreundliche Grundrisse und Wohnungen mit Qualität. Größere Wohnungen und WGs können in den breiteren Kopfteilen der Kammstruktur untergebracht werden (Gebäudetiefe: 18 m).

Die zwischengehängten Laubengänge (Gebäudetiefe: 11 m), die sich zur lauten Straßenseite hin orientieren, erschließen beinhalten einseitig orientierte Single-Appartements zur straßenabgewandten, ruhigen Seite. Im südlichen Gebäudeteil befindet sich eine Kindertagesstätte. Ergänzende Nutzungen (z.B. Café oder Laden) bilden im Erdgeschoss das Foyer. Durch die städtebauliche Anordnung entstehen gemeinschaftliche Innenhöfe in Richtung Ringboulevard. Sie bilden die Adresse, beinhalten die Zugänge und sind Treffpunkt der Bewohnerinnen und Bewohner.

Das Baufeld des Studierendenwerks beherbergt etwa 310 Wohneinheiten und ca. 620 Wohnheimplätze. Es befindet sich östlich an den Schulcampus angrenzend im vierten Bauabschnitt und besteht aus vier Gebäuden mit 18 m Tiefe. Studierende leben hier in Wohngemeinschaften unterschiedlicher Größe. Auch Einzelapartments stehen zur Verfügung. Südlich des Ringboulevards umschließen vier Gebäuderiegel einen Gemeinschaftshof. Sport- und Freizeiträume, Veranstaltungsräume und Fahrradabstellmöglichkeiten werden im Erdgeschoss hergestellt und säumen den Innenhof. Sie sind wichtige Bezugspunkte zur Organisation des Zusammenlebens.

Das Wohnheim liegt direkt am Sport- und Freizeitband zwischen Dietenbach und Rieselfeld. Mit den angrenzenden Freizeitangeboten und attraktiven Wohnungen beinhaltet das Studentendorf ideale Standortfaktoren.

Die aufgezählten Wohnheime können im Bedarfsfall durch weitere ergänzt werden. Einer dieser optionalen Standorte ist im Rahmenplan festgehalten und liegt an der B 31a nördlich der Dietenbachaue im sechsten Bauabschnitt. Kleinere im Gebiet verteilte Projekte vervollständigen das Wohnungsangebot für Studierende und Auszubildende. Die notwendigen Stellplätze der Wohnheimplätze werden in den Quartiersgaragen hergestellt.



Abb. 183. Grundriss Wohnheim | Beispiel | 1:750

4.6.5. Schul- und Sportcampus

Im neu entstehenden Campus der Gemeinschaftsschule sollen zukünftig etwa 1.650 Schüler_innen zur Schule gehen. Das Gebäudeensemble beinhaltet eine Sekundarstufe mit gymnasialer Oberstufe (GF: ca. 11.200 m²), eine Grundschule (GF: ca. 7.200 m²) mit Verfügungsbau (GF: ca. 3.400 m² mit integriertem Jugendtreff), eine Zweifachsporthalle (GF: ca. 1.900 m²) sowie eine Dreifachsporthalle (GF: ca. 3.600 m²) und umfasst eine Grundstücksfläche von rd. 34.300 m².

Der Campus wird durch die Diagonalachse (der Verlängerung der Carl-von-Ossietzky-Straße aus dem ins Rieselfeld) in zwei Teile gegliedert und bildet zeitgleich den Gelenkpunkt zwischen den beiden Stadtteilen.

Der westliche Teil an der Stadtbahnhaltestelle beinhaltet den 3-geschossigen Grundschulbereich mit Räumlichkeiten für ca. 650 Kinder. Für Verwaltungsräume könnte bei Integration einer Musikschule ein Gebäudeteil auch viergeschossig ausgebildet werden. Die Spitzenbedarfe werden durch einen dreigeschossigen Verfügungsbau abgefangen. Das separate Gebäude integriert eine Mensa sowie einen Kinder- und Jugendtreff mit eigenem Eingang.

Der Verfügungsbau wird nutzungsneutral errichtet und kann dadurch ohne größeren Aufwand für andere Funktionen umgewandelt werden. Die Zweifachsporthalle ist baulich der Grundschule zugeordnet und kann zusätzlich als Aula oder Veranstaltungshalle genutzt werden. Ein nach Süden orientierter Schulhof bietet ausreichend Platz für Spielen und Toben in der Pause. Großzügige Vorplätze am Ringboulevard, ein Schulgarten sowie ein Bolzplatz und weitere Spielflächen machen den Außenraum ganzheitlich bespielbar.

Die Sekundarstufe der Gemeinschaftsschule mit angrenzender Dreifachsporthalle bildet den östlichen Teil des Bildungsclusters. Das Gebäude mit vier Geschossen ist für ca. 900 Schüler_innen ausgelegt. Der Baukörper besteht aus zwei Teilen, welche zueinander versetzt angeordnet sind. In Verbindung mit großzügigen Lichthöfen können so im gesamten Schulhaus natürlich belichtete und belüftete Räume geschaffen werden.

Die Sporthalle schließt das Schulband baulich ab. Ein Funktionsgebäude dockt im Süden an die Dreifachturnhalle an. Es beinhaltet auch die Ausrüstung und Geräte für die Freisportanlagen und wird mit einem Vereinsheim inklusive Außengastronomie mit Süd-West-Ausrichtung kombiniert. Die Außenmaße der neu entstehenden Sportfelder (Bruttoflächen) betragen: Kampfbahn C (167 x 86 m), Bolzplatz (44 x 26 m), Multifunktionsfeld (85 x 60 m / netto: 70 x 50 m), Minisoccer/Ballspiel (26 x 20 m / netto: 20 x 13 m), Kleinspielfeld (63 x 39 m / netto: 55 x 35 m), Großspielfeld (120 x 79 m / netto: 105 x 55 m).

Die westlichen Gebäude werden im ersten, die östlichen Gebäude im zweiten Bauabschnitt hergestellt. Radabstellmöglichkeiten liegen auf dem Grundstück. Die notwendigen PKW-Stellplätze können in der Quartiersgarage und/ oder einer gesonderten Tiefgarage entstehen.

Der Schulcampus muss dezentral entwässert werden. Das Grundstück kann damit nicht unabhängig von der Entwässerung geplant und bebaut werden, sondern muss diese flächensparend und gestalterisch optimal integrieren. Gestaltete Freiräume sollten nicht eingeschränkt, sondern multifunktional kombiniert werden. Einzelheiten werden im Architektenwettbewerb zu lösen sein.

Der gesamte Schulcampus soll Synergieeffekte für den Stadtteil ermöglichen, indem er einen sozialen Ankerpunkt im Sinne einer Bildungslandschaft aus Schulgebäuden, Plätzen und Sportanlagen bildet und darüber hinaus die Quartiere des Stadtteils miteinander vernetzt. Die Öffnung des Bausteins zum umgebenden Stadtgefüge soll weiterhin Raum für außerschulische, quartiersübergreifende und quartiersbezogene Aktivitäten bieten.



Abb. 184. Schulcampus | 1:2.000

5. Fachplanungen im Kontext des Rahmenplans

5.1. VER- UND ENTSORGUNG

5.1.1. Koordinierter Leitungsplan

Um im Zuge der Rahmenplanung die Erschließungsstraßen für die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen ausreichend zu dimensionieren, wurde parallel zum Rahmenplan ein Koordinierter Leitungsplan (KLP) erstellt. Er führt die Ansprüche der unterirdischen Leitungstrassen der jeweiligen Leitungsträger zusammen und dient als Grundlage für ihre weiteren Fachplanungen.

Es wurden alle vorhandenen Infrastruktur-Bestandsleitungen (z. B. Kanalisation, Trinkwasser, Strom, Gas, Fernwärme, Breitband, Fernmelde- und Hochspannungsleitungen) erfasst, um Randbedingungen frühzeitig zu erkennen. Dann wurden alle für den Stadtteil geplanten Ver- und Entsorgungsleitungen bei den zuständigen Versorgungsträgern erhoben und in einem gemeinsamen „koordinierten Plan“ zusammengetragen (u.a. Regenwasser-, Schmutzwasser-, Mischwasserkanäle, Wasserleitung, Fernwärme). Eine flächendeckende Versorgung durch ein Gasnetz ist nach Abstimmung mit dem Energiegutachter und im Hinblick auf die anzusiedelnden Gewerbezweige (urban factories) nicht vorgesehen, weil es kaum Einrichtungen mit relevantem Gasbedarf geben wird.

Im KLP erhält jeder Versorgungsträger eine Trasse im öffentlichen Raum „zugeteilt“, die er für die Verlegung seiner Leitungen in Anspruch nehmen kann. Neben der Dimension der zukünftigen Ver- und Entsorgungsleitungen sind insbesondere die geplanten Straßenquerschnitte relevant. Es gilt, die Bedürfnisse von „unterirdischem“ Platzbedarf für Versorgungsleitungen einerseits und „oberirdischer“ Straßenraumaufteilung andererseits auszugleichen.

Der öffentliche Straßenraum war in Teilbereichen um mehr als 1 m zu verbreitern, um den technischen Anforderungen der unterirdischen Leitungen Rechnung tragen zu können. Die Leitungskoordination lässt sich beispielhaft anhand eines Regelquerschnittes durch eine geplante Straße (z. B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) darstellen.

Da bei Fertigstellung des Rahmenplans noch keine konkrete Leitungsplanung (Detailplanung) der Leitungsträger möglich war, wurden die Leitungsträger bei Erarbeitung der Prognosen bzgl. Dimension und Lage von Leitungen beteiligt. Die Annahmen sind fortzuschreiben und an die Ergebnisse des Energiekonzeptes anzupassen.

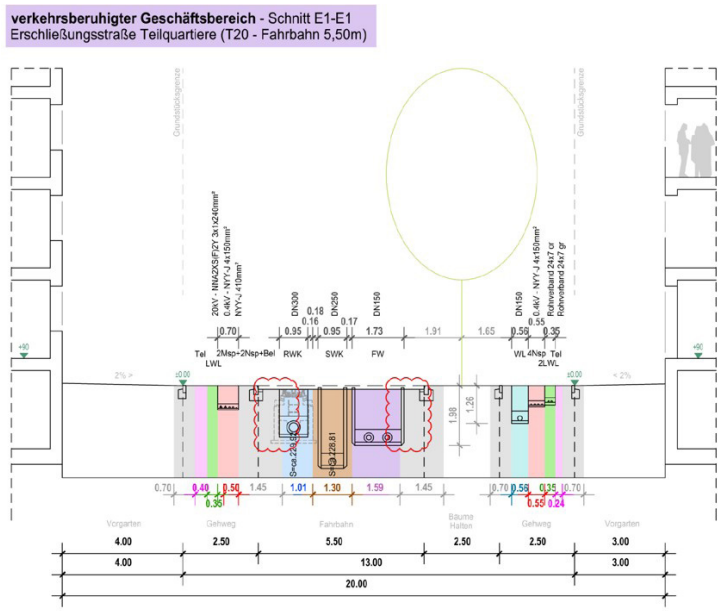


Abb. 185. Regelquerschnitt koordinierter Leitungsplan

5.1.2. Entwässerung

Der neue Stadtteil Dietenbach wird im Trennsystem entwässert.

Das anfallende **Schmutzwasser** des Stadtteils wird in Kanälen der Dimensionen DN 250 bis DN 400 gesammelt und auf Höhe des Mundenhof-Parkplatzes am Mundenhofer Graben zentral an den vorhandenen Hauptsammler des Abwasserzweckverbandes Breisgauer Bucht angeschlossen. Von hier aus wird das Schmutzwasser durch den überörtlichen Verbandssammler zur Kläranlage Forchheim transportiert und dort aufbereitet.

Das unbelastete **Niederschlagswasser** wird überwiegend ortsnah einer Versickerung zugeführt. Im Bereich des sog. „Schildkrötenkopfes" (nördlich der Straße Zum Tiergehege) entstehen zwei zentrale Versickerungsanlagen für den neuen Stadtteil. Um das Wasser dorthin transportieren zu können, ist die Verlegung von Regenwasserkanälen in den Dimensionen DN 300 bis 1200 erforderlich. Die Tiefenlage der Regenwasserkanäle ist durch die Einleitung in die Versickerungsbecken vorgegeben. Daher ist die Kanalisation, neben dem erforderlichen Abstand der Bebauung zum Grundwasser, der Straßenplanung und der Überflutungsvorsorge, einer der bestimmenden Faktoren für die Höhenentwicklung des zukünftigen Geländes im neuen Stadtteil.

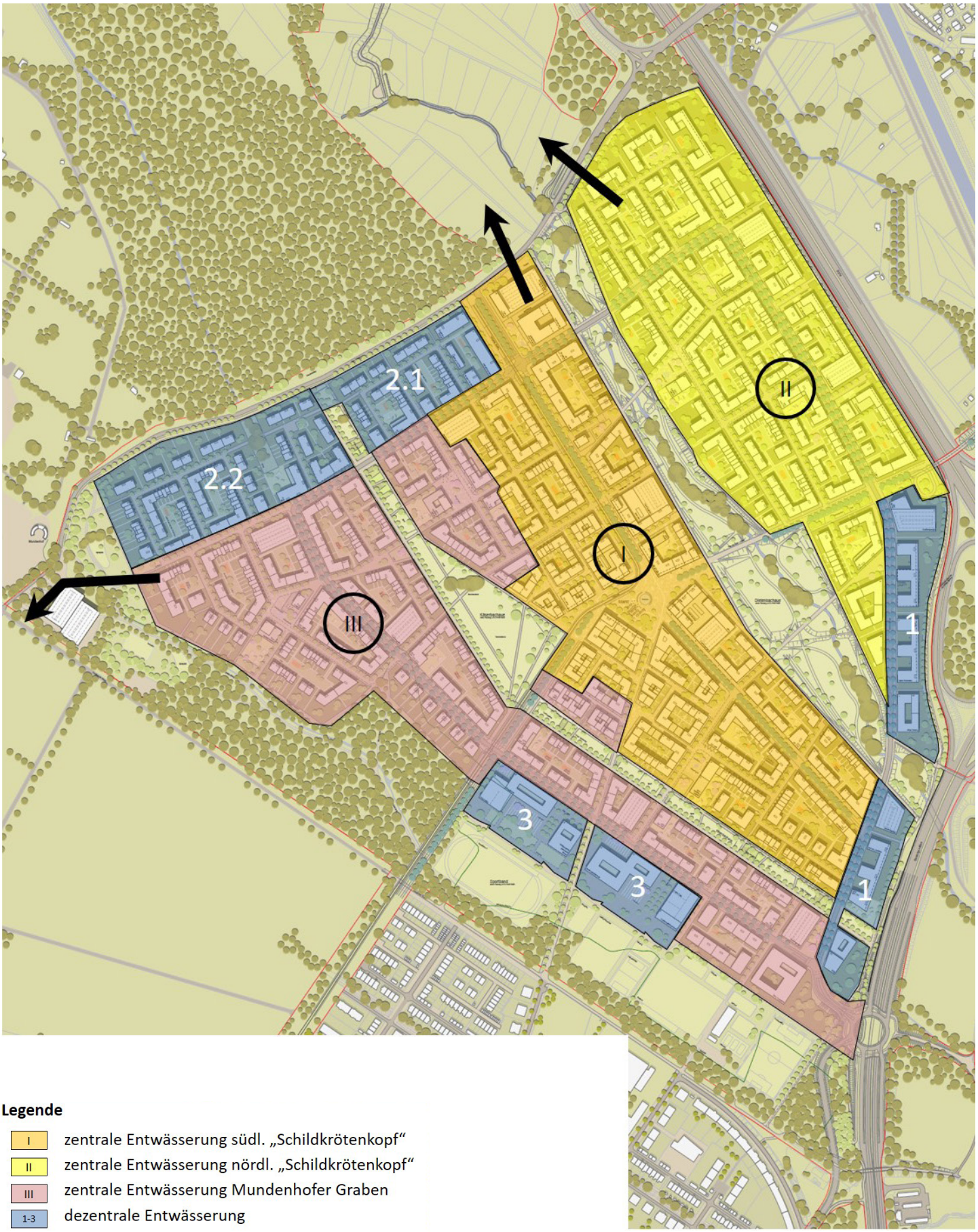
Das im südwestlichen Teilbereich (der überwiegende Teil des BA 3 und 4) anfallende Regenwasser wird mit einem Regenwasserkanal DN 300 – 1200 gesammelt, zwischengespeichert und gedrosselt über den Mundenhofer Graben abgeleitet. Hierbei wird der Spitzenabfluss des Mundenhofer Grabens unterhalb des derzeitigen Abflusses liegen.

Im Rahmen der Optimierung der Höhenplanung wurden drei Bereiche im Stadtteil identifiziert, in denen das anfallende Niederschlagswasser direkt auf den Grundstücken zu versickern ist und nicht über einen Regenwasserkanal zur zentralen Versickerung abgeleitet werden darf. Für die Entwässerung der öffentlichen Flächen wurden standortangepasste Lösungen entwickelt (siehe hierzu auch Abb. 186):

- Östlicher Abschnitt des Ringboulevards zwischen Käserbachpark und Radwegebrücke: Für die Entwässerung des Ringboulevards werden beidseitig zwischen den Bäumen Mulden-Rigolensysteme mit Überlauf in eine Rigole vorgesehen. Diese benötigen auf jeder Seite 2,80 m. Querungen für Fußgänger, Feuerwehr und einzelne Haltebuchten/ ggfs. Bushaltestellen sind vorgesehen, Carsharing- und Besucherparkplätze sind hier nicht möglich.

- Wohnstraßen zwischen Ringboulevard und Straße Zum Tiergehege: Die Entwässerung der Wohnstraßen erfolgt im nördlichen Bereich in einem kleinen Versickerungsbecken am westlichen Rand des Käserbachparks, wobei auf eine gute Integration in die Freiraumgestaltung zu achten ist. Die Zuleitung erfolgt über offene Rinnen. Das auf den Wohnstraßen im südlichen Bereich anfallende Regenwasser soll schadlos in das bestehende Biotop und den Käserbach eingeleitet werden.

- Die Entwässerung der öffentlichen Schulgebäude und Freiflächen des Schulcampus erfolgt auf dem Grundstück. Nach derzeitiger Planung ist etwa ein Drittel des 3,4 ha großen Schulcampus überbaut, so dass noch Platz für dezentrale Entwässerung besteht. Je nach Gestaltung (z.B. extensive, großzügige Einbindung in die Freianlagengestaltung), Gründachanteil (z.B. 50% auch in Kombination mit aufgeständerten PV-Modulen) und Technik (z.B. Rigole mit vorgeschaltetem Filterschacht) werden zwischen 5 und 20% der Grundstücksfläche benötigt.



Legende

- I — zentrale Entwässerung südl. „Schildkrötenkopf“
- II — zentrale Entwässerung nördl. „Schildkrötenkopf“
- III — zentrale Entwässerung Mundenhofer Graben
- 1-3 — dezentrale Entwässerung

Abb. 186. Entwässerung Teilbereiche

Die dezentralen Lösungen verringern die Aufschütthöhe für das Gesamtgebiet.

Für die spezifische Gefährdungslage aufgrund von Starkregen im neuen Stadtteil Dietenbach ist eine fachliche Einschätzung erforderlich. Diese beinhaltet neben einer Abschätzung der Gefahrenlage von außen und für Unteranlieger auch Aussagen zu Fließwegen, Notwasserwegen, Rückhalteräumen und Vorfluter innerhalb des Plangebiets. Bisher sind keine besonderen Gefährdungslagen von außen oder für Unteranlieger ersichtlich. Auf Gefährdungen innerhalb wird im Rahmen des Höhenkonzepts (s. Kap. 3.1.6.) reagiert.

5.1.3. Sonstige Ver- und Entsorgungsmedien

Oberirdisch werden 30 bis 40 **Trafostationen** von je rd. 30-40 m² vorgesehen, die verschiedene Spannungsebenen des Stromnetzes miteinander verbinden. Anzahl und Flächenbedarf ist jeweils abhängig von der Lage im Stadtteil. Eine Integration in Gebäuden (insbes. Quartiersgaragen, öffentliche Gebäude etc.) wird angestrebt, um die Seitenräume (Be- und Entladezonen, Parkflächen und Aufenthaltsflächen zwischen den Bäumen) im öffentlichen Raum möglichst nicht zu verbauen. Hierfür kommen die Erdgeschosse der 12 bis 16 Quartiersgaragen in Frage, die aufgrund ihrer ringförmigen Verteilung und entlang der Stiche zum Zentrum eine gute räumliche Verteilung gewährleisten (vgl. Kap. 4.6.1). Für den **Glasfaserausbau** sind bei Verteilung von 1 Kasten pro 50 Grundstücke zudem 18 Verteilerschränke (31 cm tief, 75 cm breit) – wo möglich - auf öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen.

Aus Sicht der **Feuerwehr** werden zwei Trinkwassernotbrunnen im Bereich der öffentlichen Flächen (z.B. an Kitas oder Sportplätzen) und zwei Sirenenstandorte (z.B. auf öffentlichen Gebäuden oder Quartiersgaragen) benötigt. Die freiwillige Feuerwehr Lehen soll neben der Feuerwehr des Rieselfelds den neuen Stadtteil mit versorgen. Das neue Feuerwehrhaus in Lehen, das in den kommenden Jahren entstehen soll, wird entsprechend größer gebaut. Zu den Anforderungen an die Feuerwehrrettung wird auf Kap. 4.5.6 verwiesen.

Für Dietenbach ist flächendeckend die Umsetzung von **Unterflursystemen** zur haushaltsnahen Erfassung von Restmüll, Bio-, Papier-, Pappe- und Kartonabfällen angedacht. Jeder Behälter umfasst unterirdisch 5 m³. Die Einrichtung von Unterflurmüllsystemen für Wohngebäude erfolgt auf dem Privatgrundstück und wird in Kap. 4.5.7. näher erläutert. Daneben werden für die Unterflurentsorgung von Glas, Textilien und Wertstoff im öffentlichen Raum insgesamt 10 Containerstandorte benötigt (9 Weißglas-, Grünglas-, Braunglascontainer, 9 Textiliencontainer, 1 Wertstoffinsel, Textilien, Elektroschrott/ Metalle). Ihr Platzbedarf beträgt für 9 Glasstandorte mit Textilien jeweils 16 m² (8 x 2 oder 4 x 4) und für die Wertstoffinsel 20 m² (10 x 2 m oder 5 x 4).

Die **VAG** benötgt im Bereich der Endhaltestelle einen baulich integrierten Technikraum für die Ladeinfrastruktur für E-Busse (30 m²) sowie ein Sozialraum (16 m², integriert im Büroturm an der Endhaltestelle). In unmittelbarer Nähe des Sport- und Schulcampus ist ein Gleisrichterwerk erforderlich in einem solitären Gebäude (15 m lang x 4 m breit und 3 m hoch).

Die Medien zur **Energieversorgung** werden in Kap. 5.2.6 erläutert.

5.2. BELANGE DES UMWELTSCHUTZES

5.2.1. Bodenschutzgebot

In § 1 a Abs. 2 BauGB wird klargestellt, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung gesteuert werden soll. Landwirtschaftliche Flächen und Wald sollen nur in notwendigem Umfang umgenutzt werden. Die Voraussetzungen dieser Abwägungsdirektive sind erfüllt.

Die Innenentwicklung ist zentrales Ziel der Freiburger Wohnbaupolitik. Aber auch bei gesteigerten Anstrengungen kann mit Maßnahmen der Innenentwicklung allein der Bedarf an bezahlbarem Wohnungsbau in Freiburg nicht annähernd gedeckt werden. Neben dem Mangel an verfügbaren Innenentwicklungsflächen können auch der Dachausbau und die Dachaufstockung im Bestand nur einen kleinen Teil des Bedarfs abdecken. Ihr Potenzial wird auf insgesamt 1.800 bis 3.200 neue Wohnungen beziffert[2], und setzt zudem private Initiative voraus. Um das Verhältnis von Angebot und Nachfrage wieder annähernd anzugleichen und damit den Mietmarkt zu entlasten, ist der Bau des neuen Stadtteils zur Deckung des erhöhten Wohnstättenbedarfs unerlässlich und erfordert die Umwandlung landwirtschaftlich genutzter Flächen und in geringen Teilen auch von Waldflächen (s. Drucksache G-18/114).

Gerade wegen der Außenentwicklung ist ein Augenmerk auf den schonenden Umgang mit Grund und Boden zu legen und mit der nicht vermehrbaren Fläche so effizient wie möglich umzugehen. Kompakte, platzsparend angelegte und gut vermarktbare Blockstrukturen mit hoher Baudichte (durchschnittliche GFZ von 1,8), multicodierte Freiräume, Nutzungsmischung und Integration öffentlicher Nutzungen in die Wohnbebauung, eine optimale Ausnutzung des Baugebietes bis zu seinen Rändern durch Verlegung von Bestandsleitungen (Hochspannungsleitungen, Gashochdruckleitung) oder Herstellung von Lärmschutz sowie flächensparend angelegte Kfz-Verkehrs- und Parkierungsanlagen (Hochgaragen statt ebenerdig) sind Beispiele für den hier verfolgten flächeneffizienten Städtebau. Im Stadtteil Dietenbach wohnen bei Umsetzung der Rahmenplanung im Durchschnitt 150 Einwohner_innen auf einem Hektar. Somit wird eine Dichte erreicht, die viel höher ist als in anderen Baugebieten in Freiburg und seinem Umland.

In Dietenbach werden nach derzeitigem Planungsstand über 9 ha **Waldfläche** erhalten. Dies umfasst den Waldstreifen an der Grenze zum Stadtteil Rieselfeld, der mindestens 30 m breit ist und sich in Richtung des Naturschutzgebietes auf 100 bis 200 m Breite ausdehnt (Langmattenwäldchen). Ein 2 ha großer und ökologisch wertvoller Kernbereich des Langmattenwäldchens wird – im Unterschied zum Siegerentwurf des Wettbewerbs – erhalten. Dem steht ein Verlust von rd. 4 ha Waldfläche gegenüber. Diese Flächen werden für die Stadtbahn, zusätzliche Sportanlagen und die Schulanlagen benötigt. Der in Anspruch genommene Wald wird flächengleich ersetzt. Ein Teil des Ersatzes kann direkt im Plangebiet erfolgen, wie z. B. durch Ausbildung eines dornreichen Waldrandes am Frohnholz, was einen zusätzlichen Puffer zum europäischen Vogelschutzgebiet „Mooswälder bei Freiburg“ schafft. In der Summe bestehen bis zu 0,8 ha Aufforstungsflächen im Gebiet. Somit verbleiben noch 3,2 ha Ersatzflächen, die andernorts entstehen.

Aufgrund der hohen Grundwasserstände ist eine Aufschüttung des Baugebiets vorgesehen. Nach derzeitigem Planungsstand sind Aufschütthöhen von 1 - 2 m zu erwarten. Unabhängig von der geplanten Aufschüttung des Gebietes ist annähernd flächendeckend der Abtrag von Oberboden sowie kulturfähigem Unterboden notwendig. Nur ein geringer Teil dieses anfallenden Bodenmaterials kann im Zuge der Realisierung der Planung im Gebiet wieder eingebaut werden. Um die großen anfallenden Mengen an wertvollem Oberboden sowie kulturfähigem Unterboden unter Wahrung der Bodenschutzaspekte bewältigen zu können, wird ein Bodenmanagementkonzept erstellt.

2 vgl. Stadt Freiburg 2020: Freiburg on top Potenzialanalyse Dachentwicklung

5.2.2. Arten-, Biotop- und Habitatschutz und naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die mit der Bebauung verbundenen Beeinträchtigungen der Umwelt erfordern umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich. Die wesentlichen Auswirkungen des geplanten Siedlungsgebietes auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind Flächenversiegelung und Inanspruchnahme von Lebensräumen. Flächenmäßig am meisten betroffen sind Ackerflächen, Wirtschaftswiesen und Weiden mittlerer Standorte (darunter anteilig auch Flächen des FFH-Lebensraumtyps Magere Flachlandmähwiesen, FFH-RL Anhang I) sowie Waldflächen. Die entstehenden erheblichen Beeinträchtigungen werden kompensiert. Auf Grundlage des Rahmenplans erfolgt eine Bewertung aller Eingriffe in Natur und Landschaft und die Ermittlung des Maßnahmenbedarfs für den Ausgleich für die einzelnen Bauabschnitte.

Im Rahmenplan wurden zur **Vermeidung und Minderung** von Eingriffen in Natur und Landschaft bereits einige Maßnahmen aufgenommen:

- Auf die Bebauung im sog. **Schildkrötenkopf** des nördlich der Straße „Zum Tiergehege“ wird aufgrund der besonders hohen Bedeutung für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft verzichtet. Die jetzt landwirtschaftlich intensiv genutzte knapp 20 ha große Fläche erfährt durch Extensivierung eine ökologische Aufwertung. Hier entstehen neue Lebensräume und Nahrungsflächen für durch das Bauvorhaben betroffener geschützte Arten, zum Beispiel für Vögel aus dem angrenzenden Vogelschutzgebiet „Mooswälder bei Freiburg“. Außerdem werden hier in direkter Nähe zum Eingriffsort Ausgleichsmaßnahmen bspw. für Zauneidechse und Goldammer umgesetzt und die Fläche somit weiter aufgewertet.

- Ein Großteil der innerhalb der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme liegenden besonders geschützten **Biotope** gemäß § 33 NatSchG i.V.m. § 30 BNatSchG wird von Bebauung freigehalten. Nur für die schmalen Feldhecken und Feldgehölze entlang der Besançonallee und B 31a sowie am SWR-Funkmast muss (in vollem Umfang) Ersatz geschaffen werden. Die Feldgehölze und Hecken auf rd. 0,8 ha am Parkplatz des Mundenhofs bleiben erhalten und bilden zugleich einen wichtigen Puffer zwischen Parkplatz, Baugebiet und Naturschutzgebiet. Das Feldgehölz am Käserbach im Übergang zum Mooswald (knapp 0,3 ha) wird eingebunden in den Stadtgrundriss, nur ein kleiner Teil entfällt durch die querende Straße. Auch die Stadtbahnverlängerung im Abschnitt Rieselfeld entlang des Bollerstaudenwegs verläuft neben den gesetzlich geschützten Biotopen, so dass nur mit minimalen Eingriffen zu rechnen ist. Besonders hervorzuheben sind die das Gewässer Dietenbach begleitenden wertvollen Biotopstrukturen, die – abgesehen von Eingriffen im Bereich der notwendigen Brücken – weitestgehend erhalten bleiben. Die durch die Brückenbauwerke entfallenden Auwaldflächen sollen entlang des Gewässers im Schildkrötenkopf und zwischen der Brücke an der Straße Zum Tiergehege und der Brücke des Ringboulevard Brücken F und E) und damit im Gebiet ersetzt werden.

- Der Ausbau des Dietenbachs im Vorfeld zur eigentlichen Bebauung des Gebiets hat eine ökologische Aufwertung im Vergleich zum jetzigen Zustand zum Ziel: Neophytenbestände sollen im Rahmen eines intensiven Unterhaltungsprogramms bekämpft werden, bestehende Bauwerke werden zur Verbesserung der Durchgängigkeit und Gewässerstruktur zurückgebaut, je 10 m Gewässerrandstreifen werden beidseits geschaffen, der Gewässerlauf und die Gewässersohle sowie wertgebende Biotope entlang des Bachs werden erhalten. Die teilweise 150 m breite Freiraumachse entlang des Dietenbachs übernimmt Funktionen als Lebensraum, im Biotopverbund, als Retentionsraum und Überschwemmungsgebiet sowie als stadtklimatisch wirksame Luftleitbahn.

- Mit dem Erhalt eines mind. 30 m tiefen Waldsaum zum Stadtteil Rieselfeld, der sich in Richtung Naturschutzgebiet auf 100 bis 200 m Breite ausdehnt, wird der Biotopverbundfunktion Rechnung getragen; wichtige Leitstrukturen für Vögel und Fledermäuse können so erhalten werden. Im Unterschied zum Siegerentwurf wird zudem ein 2 ha großer Kernbereich des Langmattenwäldchens erhalten, der mit einem hohen Anteil an Alt- und Totholz eine wichtige Habitatfunktion für Höhlenbrüter wie Spechte wahrnimmt.



Abb. 187. Qualitäten des Waldbestands



Abb. 188. Auswirkungsanalyse Städtebau

Auch zum **Schutz der angrenzenden Naturräume** werden Maßnahmen ergriffen. Zur Lenkung der Erholungssuchenden weg von Schutzgebieten und hin zu ökologisch weniger sensiblen Bereichen (u.a. in Richtung Dietenbachpark und Dreisam) ist u.a. der Bau einer neuen Rad- und Fußwegebrücke über die B 31a vorgesehen. Für die angrenzenden Landschaftsräume wie das Freiburger Rieselfeld (Naturschutzgebiet, FFH- und Vogelschutzgebiet), den Mooswald (Landschafts-, FFH- und Vogelschutzgebiet) sowie die Acker- und Grünlandflächen im „Schildkrötenkopf“ (Landschaftsschutzgebiet; nordwestlich der Straße „Zum Tiergehege“) wurden aufgrund ihrer ökologischen und artenschutzfachlichen Bedeutung keine Anschlusspunkte für eine direkte Fußwegeerschließung vorgesehen. Zwischen der Straße Zum Tiergehege und dem Mooswald wird innerhalb des Freihaltebereichs ein mind. 10 m breiter Streifens als Niederwald mit dornreicher Schicht angelegt, der einerseits den Zugang in den vor allem für brütende Vögel sensible Frohnholz erschwert und andererseits Ersatzaufforstungsfläche für Teile der Waldumwandlung ist. Auch der Höhensprung zwischen Baugebiet und Straße zum Tiergehege stellt eine Barriere dar.

Zum NSG Rieselfeld bildet ein 100 bis 200 m tiefer Waldsaum einen wichtigen Puffer zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch das Baugebiet. Auch die Stadtteilstruktur hat auf die Schutzgebiete reagiert. Um Beeinträchtigungen zu vermeiden, liegen die großen Freiflächen von Käserbachpark und Dietenbachaue zentral innerhalb des neuen Stadtteils und nicht an seinen Randbereichen mit den dort angrenzenden sensiblen Schutzgebieten. Insgesamt werden auf 22 ha Fläche Sport- und Freiraumangebote (und damit auch Entlastungsangebote) im Stadtteil geschaffen. Derzeit wird ein übergeordnetes Freiraumkonzept mit Besucherlenkungskonzept für neuen Stadtteil erarbeitet, um mit weiteren Maßnahmen den bestehenden artenschutzrechtlichen Herausforderungen noch besser begegnen zu können. Die erheblichen Beeinträchtigungen, die durch Vermeidung oder Verminderung nicht zu verhindern sind, werden vollumfänglich entweder im Gebiet selbst oder auf anderen Flächen kompensiert. Bereits jetzt wird auf Grundlage des Rahmenplans in einem Gutachten ermittelt, welche Ausgleichsbedarfe für die einzelnen Bauabschnitte notwendig werden und welche Maßnahmen auf welchen Flächen umgesetzt werden können.



Abb. 189. Übersicht Waldflächen | 1:10.000

Legende

Rahmenplan

- Rahmenplan Konturen
- Abgrenzung Plangebiet Rahmenplan

Wald im Plangebiet

- Wald Bestand im Plangebiet ca. 93.800 m²
- Wald Aufforstungsfläche im Plangebiet ca. 8.200 m²
- Waldinanspruchnahme im Plangebiet ca. 40.500 m²
- Ersatzflächen Auwaldim Plangebiet ca. 800 m²

Waldgrenzen

- Waldgrenze aus Vermessung 19.03.20 Layer: Waldgrenze_2020
- Waldgrenze aus div. Grundlagen (DGM/Luftbild/Flurstücksgrenzen) in Teilen abgeschätzt
- Waldgrenze aus BP Untere Hirschmatten Plandatum: 27.04.2010 / 05.10.2010 Plan-Nr: 6-122.6

Biotope im Plangbiet

- Biotop Bestand im Plangebiet übermittelt durch PGD/Stadt FR am 04.02.20
- in Rahmenplan erhaltene Biotop Flächen

aufgemessene Bestandsbäume im Plangebiet

- Baum Erhalt/Abbruch unklar Bereich nicht geplant
- Baum Erhalt
- Baum Abbruch (abgängig)
- Baum Abbruch

aufgemessene Bestandsbäume außerhalb Plangebiet

- Bäume außerhalb Plangebiet Baum Erhalt/Abbruch unklar

5.2.3. Lärmschutz

Durch die unmittelbare Nähe des Baugebietes zu der stark befahrenen Bundesstraße B 31a (Tempolimit 100 km/h, prognostizierte Verkehrsbelastung 2030: 84.000 Kfz/24h) sowie der ebenfalls stark befahrenen Besançonallee (2030: 66.000 Kfz / 24 h) besteht sowohl aus nördlicher als auch aus östlicher Richtung ein erheblicher Lärmeintrag in das Plangebiet. Im Zuge der Rahmenplanung hat das Gutachterbüro LÄRMKONTOR[3] eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die in einem ersten Schritt der Optimierung des städtebaulichen Entwurfs diente und im Bebauungsplanverfahren abgeschlossen werden wird. Im Zuge dessen wird die schalltechnische Untersuchung auch an die aktualisierten Verkehrsberechnungen und -prognosen sowie Geländehöhenmodelle der Stadtverwaltung angepasst. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Beurteilung des Schutzgutes Mensch/menschliche Gesundheit in der Umweltprüfung des Bebauungsplans und für die Begründung entsprechender Maßnahmen und Festsetzungen.

Die Abb. 192 zeigt die Berechnungsergebnisse als Schallimmissionsrasterpläne im Plangebiet bei freier Schallausbreitung ohne Lärmschutzwände entlang der verkehrlich hochbelasteten Straßen im Süd- und Nordosten. Die Plangebäude sind dabei als graue Hilfslinien zu Zwecken der Orientierung dargestellt, jedoch nicht als schallabschirmend bzw. -reflektierend bei der Berechnung berücksichtigt. Aus den Plänen ist zu entnehmen, wie weit der Schalleintrag ohne abschirmende Baukörper (Schallschutzanlagen und Gebäude) in das Plangebiet „Dietenbach“ hineinragt. Bei freier Schallausbreitung weist ein großer Teil des Gebiets Lärmpegel von mehr als 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts auf, die damit teilweise deutlich über dem nächtlichen Orientierungswert für Mischgebiete gemäß der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ liegen.

Auf Grundlage der Zwischenergebnisse des Gutachtens können für den Rahmenplan folgende Überlegungen zum aktiven und passiven Lärmschutz zugrunde gelegt werden:

Lärmschutzanlagen sind erforderlich entlang der gesamten B 31a, der Besançonallee und der Verbindung zwischen diesen am anschlussfreien Knotenpunkt der beiden Straßen.

Allein die Lärmschutzwände werden zur Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen nicht ausreichen. Der Rahmenplan reagiert deshalb auf die Lärmbelastung an B 31a und Besançonallee mit der Ausbildung einer Lärm abschirmenden Gebäudestruktur mit einer klaren baulichen Kante mit langgestreckten Baukörpern und nur wenigen Öffnungen, mit der Ansiedlung weniger empfindlicher Nutzungen in den stark verlärmten Bereichen (z. B. Quartiersgaragen, „urban factories“) und mit entsprechender Wohngrundrissorientierung. Die nahe den Straßen gelegenen Wohnnutzungen, wie z.B. ein Bediensteten- oder Studierendenwohnheim könnten mit einem verglasten Laubengang vor dem Straßenverkehrslärm geschützt werden, so dass es voraussichtlich nicht zu zusätzlichen Anforderungen an den baulichen Schallschutz kommt. Die ersten Gebäudereihen fungieren damit auch als Lärmpuffer für die dahinter liegenden Wohngebäude.



Abb. 190. Lärmquelle Besanconallee



Abb. 191. Lärmquelle B31a

3 LÄRMKONTOR 2019: Schalltechnische Untersuchungen zur Entwicklung des Stadtteils Dietenbach in Freiburg im Breisgau, Stellungnahme vom 13.11.2019

Für die Freibereiche – sowohl die gebäudebezogenen wie auch die öffentlichen Grünzüge Dietenbachaue und Käserbachpark, die nicht durch abschirmende Bebauung vor dem Lärmeintrag geschützt werden – wird die Lärmsituation unmittelbar durch die Höhe der Lärmschutzwand an der Besançonallee bestimmt.

In den Bebauungsplanverfahren für die einzelnen Bauabschnitte des neuen Stadtteils ist zu untersuchen, ab welchem Zeitpunkt die Lärmschutzwände sinnvollerweise zu errichten sind und welche Höhe erforderlich ist, um einen angemessenen Schallschutz herzustellen. Dabei sind auch Abhängigkeiten mit dem Betrieb des Erdlagers auf der Fläche nordöstlich des Dietenbachs und mit den Straßenbaumaßnahmen an der Besançonallee (Tieferlegung, Bau des planfreien Kreisverkehrs, Verbreiterung der Unterführung zum Dietenbachpark) zu berücksichtigen.

Die Planung der Bauabschnitte geht derzeit davon aus, dass die Lärmschutzwand entlang der Besançonallee mit dem 2. Bauabschnitt des Stadtteils Dietenbach zusammen mit dem Umbau der Besançonallee und der Anlage des planfreien Kreisverkehrs realisiert wird. Die Lärmschutzwand entlang der B 31a ist erst mit den letzten beiden Bauabschnitten vorgesehen, mit denen die Flächen zwischen dem Gewässer Dietenbach und der B 31a aufgesiedelt werden sollen.

Zu beachten ist ferner, dass die Lärmsituation ganz wesentlich durch den Baulärm geprägt sein wird. Hier sind in der Bauausführung die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Baulärm zu beachten. Es wird empfohlen, darauf hinzuwirken, den Baulärm möglichst gering zu halten.

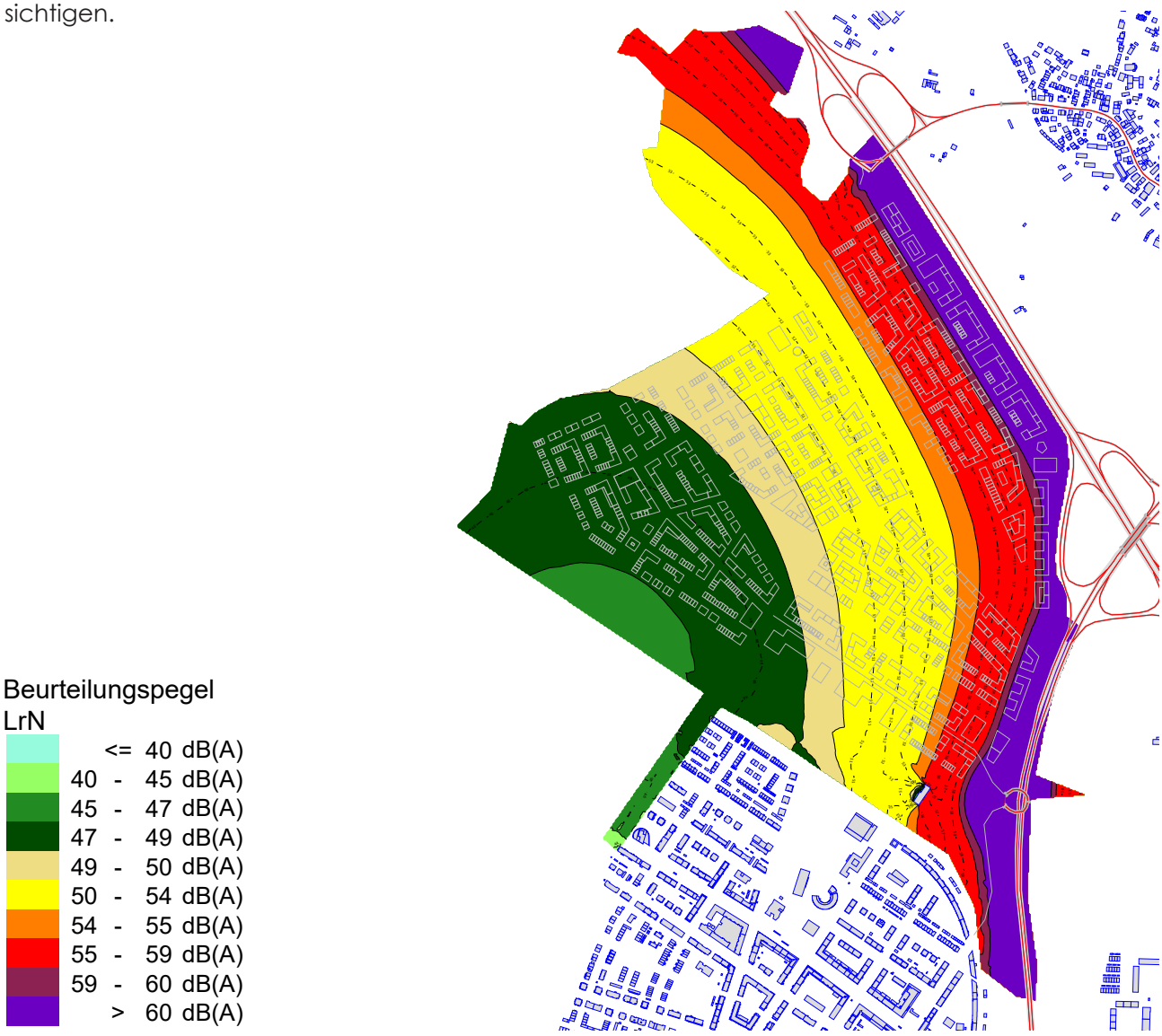


Abb. 192. Schallimmissionsplan Verkehr (Straße) Nacht, Variante 1, freie Schallausbreitung

5.2.4. Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Planung von Dietenbach erfordert eine Auseinandersetzung mit dem menschengemachten Klimawandel und den zwei in enger Beziehung zueinander stehenden Ansätzen Klimaschutz und Klimaanpassung. Beim Klimaschutz hat sich die Planung mit Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch Einsatz erneuerbarer Energien beschäftigt. Bei der Anpassung an den Klimawandel erfolgte eine Auseinandersetzung mit Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Empfindlichkeit menschlicher Systeme gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels bezogen auf Hitze- und Wärmeinseln führen.

KLIMASCHUTZ

HINTERGRUND

Der Ausstieg aus der Verbrennung fossiler Energieträger, der Bau energieeffizienter Gebäude, die umfangreiche Nutzung der erneuerbaren Energien und konsequente Vermeidung der Erzeugung von Treibhausgasen sind wichtige kommunalpolitische Zukunftsaufgaben. In Anlehnung an die städtischen Klimaschutzziele und angesichts der Langfristigkeit des Vorhabens (bis 2042) wird für das neue Quartier die Klimaneutralität angestrebt. Im Rahmen eines Energiekonzepts wird durch das Büro EGS-plan ermittelt, mit welchen planerischen, baulichen, technischen und infrastrukturellen Maßnahmen das Ziel der Klimaneutralität erreicht werden kann. Das Energiekonzept wird in der ersten Jahreshälfte 2021 fertiggestellt und anschließend in die Bauleitplanung und Vermarktung integriert. Der Rahmenplan berücksichtigt aber bereits wesentliche Zwischenergebnisse.

VARIANTEN DES ENERGIEKONZEPTS

Für das Energiekonzept werden die Energiebedarfe im Bereich der Gebäudeenergie, des Nutzerstroms und der Binnenmobilität berücksichtigt. Die Potenzialanalyse zur Nutzung erneuerbarer Energien umfasst als Energieträger die Solarenergie, oberflächennahe Geothermie, Abwasserwärme, Grundwasser, Abwärme (oder Überschusswärme) und Biomasse. Sofern die Systemgrenze ausschließlich auf das Baugebiet Dietenbach begrenzt wird, ist die Zielerreichung als sehr ambitioniert einzuschätzen.

Strom soll möglichst im Stadtteil selbst gewonnen werden, dies kann durch Photovoltaik (PV)- bzw. Photovoltaikthermie (PVT)-Module geschehen. Dafür müssen die Dächer möglichst flächendeckend und zusätzlich auch geeignete Teile der Fassaden mit Solarmodulen belegt werden. Zusätzlich sind Solaranlagen an Lärmschutzwänden und weiterer Infrastruktur erforderlich.

Ein wichtiger Baustein bei der Wärmeversorgung ist die Nutzung der Wärme aus dem Haupt-Abwasserkanal, der parallel zur Mundenhofer Straße am südlichen Rand des neuen Stadtteils verläuft und ganzjährig große Mengen an verhältnismäßig warmem Abwasser vorbeiführt. Eine Machbarkeitsstudie untersucht derzeit, wieviel Wärmeleistung aus dem Abwasser entzogen werden kann, ohne die Reinigungsleistung der Kläranlage zu beeinträchtigen. Oberflächennahe Erdwärmesonden als ergänzende Quellen wurden im Gebiet inzwischen weitgehend ausgeschlossen, weil die Erdsonden nur mit Wasser betrieben werden könnten und damit die Energienutzung eingeschränkt ist. Neben der Nutzung der Grundwasserenergie wird die Sonnenenergie bei der Wärmeversorgung eine wichtige Rolle spielen. In diesem Fall werden Photovoltaik-Thermie-Module (PVT) genutzt. Diese Module haben auf ihrer Vorderseite ein PV-Modul, das Strom erzeugt und auf der Rückseite einen Wärmetauscher, der die auftreffende Solarenergie thermisch nutzt.

Als mehrwertstiftendes Element für einen klimaneutralen Stadtteil wird die Erzeugung von grünem Wasserstoff mit bewertet. Hierbei soll der Wasserstoff als Kraftstoff in der Mobilität oder in der Industrie eingesetzt werden und die bei dem Herstellungsprozess anfallende Abwärme für die Wärmeversorgung des Stadtteils dienen.

Im Rahmen des Energiekonzeptes werden drei Versorgungsvarianten untersucht:

- Abwasserwärmenutzung und dezentrale Versorgungsbereiche mit Wärmepumpen, Eisspeicher und PVT, kaltes Nahwärmenetz
- Abwasserwärmenutzung, einer zentralen Wärmeversorgung über ein Niedertemperaturnetz mit u.a. Solarthermie und Wärmepumpen
- Niedertemperaturnetz, zentrale Wärmepumpen, Erzeugung von Wasserstoff, u.a. für ÖPNV.

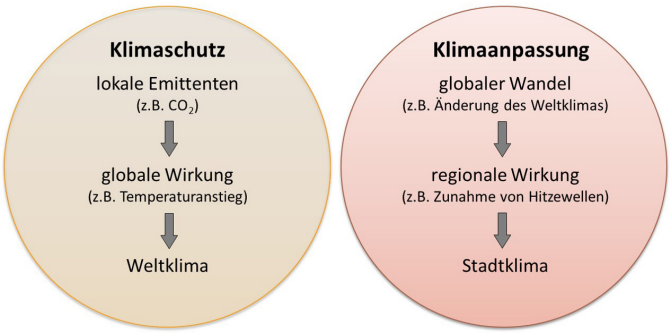


Abb. 193. Schema | Klimaschutz | Klimaanpassung

Nach Beschluss des Gemeinderats zur Untersuchung der geothermischen Potenziale im Oberrheingraben wird zusätzlich eine vierte Variante mit denkbarer Verwendung von Wärme aus Tiefengeothermie betrachtet. Ergebnisse werden hier auch 2021 erwartet.

BERÜCKSICHTIGTE ENERGIE-INFRASTRUKTUR IM RAHMENPLAN

Die Entscheidung für eine Versorgungsvariante kann voraussichtlich erst im 2. Quartal 2021 fallen. Daher werden im Rahmenplan maximale Ausbauszenarien berücksichtigt. Nachfolgende Flächenangaben wurden dem Rahmenplan zu Grunde gelegt, sind aber nur vorläufig und werden in der weiteren Planung plausibilisiert und vertieft:

Besonders hervorzuheben ist eine rd. 1.000 m² große und 4 m hohe Energiezentrale. Diese soll gemeinsam mit einem externen Abwasserwärmetauscher (knapp 300 m² und 3 m Höhe) und einer rd. 400 m² großen Fläche mit Pufferspeicher und Abfüllanlage zur Nutzung des grünen Wasserstoffs für die Mobilität im Quartier und zum Aufbau einer lokalen Energiekreislaufwirtschaft in der Nähe zum Abwasserkanal an der Mundenhofer Straße realisiert werden. Dabei muss auch die Anfahrbarkeit von Trailern (1x täglich mit bis zu 4 Stunden für einen H2-Tankvorgang) gewährleistet und den Anforderungen an Lärm-Emissionen Rechnung getragen werden. Außerdem wird der Raum für einen Saisonalspeicher in der Nähe der Energiezentrale berücksichtigt, der oberirdisch in den Außenanlagen untergebracht werden soll. Die Energiezentrale muss für die Versorgung des 1. Bauabschnitts bereits in Betrieb sein. Nach einer Variantenprüfung der möglichen Standorte soll die Energiezentrale im EG des neuen Parkhauses am Mundenhof integriert werden. Der Saisonalspeicher (= der Erdhügel) wird als markanter Abschluss- und Aussichtspunkt im Bereich der lichten Spielwiesen integriert und greift damit zugleich landschaftlich die Geländemodellierung des Mundenhofs auf.

Darüber hinaus sind in dem Rahmenplan neben der Nah-/ Fernwärmeleitungen (koordinierter Leitungsplan) auch die Platzbedarfe für Stromspeicher in den Quartiersgaragen (je 1 Container á 6 m x 2,50 x 2,6) sowie für die potenzielle Nutzung des Grundwassers als Wärmequelle durch eine Brunnengalerie mit bis zu 20 Förder- und Schluckbrunnen im Abstand von 50 m und einem Durchmesser von 0,6 m berücksichtigt worden. Für die Brunnengalerie wird ein 2,50 m breiter öffentlicher Grünstreifen (mit Baumreihe) zwischen Fuß- und Radweg und Privatgrundstück in den Randbereichen genutzt.

Nicht städtebaulich integrierbar scheinen nach derzeitigem Stand auf Grund ihres sehr großen Volumens (jeweils 6.000 bis 11.000 m³ und Höhen von 8 m) die in Variante 1 vorgesehenen Eisspeicher in den Quartiersgaragen. Zur Energieversorgung des Gebiets ist in dieser Variante ein kaltes Wärmenetz (0°C – 15°C) zusammen mit Eisspeichern vorgesehen. Die Wärmepumpen in den Gebäuden entziehen dem kalten Wärmenetz Energie zur Bereitstellung für Heizung und Brauchwasser. Die Regeneration der Eisspeicher (Zuführung von Wärme) würde im Südwesten des Plangebiets durch Abwasserwärme des Abwasser-Sammlers, im Nordosten durch PVT-Module auf den Dächern der Gebäude gewährleistet. Auch eine dezentrale Unterbringung der Eisspeicher in den Baublöcken ist aufgrund des Platzbedarfs (500 m² bei 3 m Höhe) weder in den Kellergeschossen noch unter den Privatgärten und dem Wohnhof sinnvoll, da hiermit erhebliche Einschränkungen für Gestaltung und Bepflanzung einhergingen und auch die Betreiberfrage offen ist. Dennoch werden Überlegungen weitergeführt, um ggfs. eine lokale Integration von Eisspeichern zu ermöglichen.

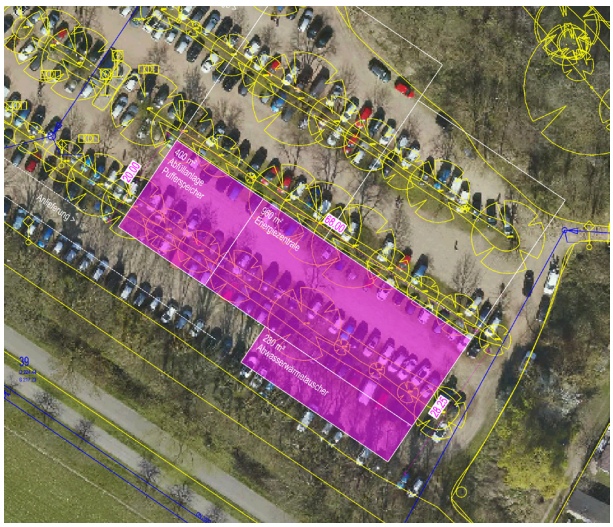


Abb. 194. Flächenlayout Energiezentrale

STÄDTEBAU IN WECHSELWIRKUNG MIT ENERGIE

Der Entwurf sieht Baufelder mit offener Blockrandbebauung und einer Mischung aus Geschosswohnungsbau und Stadthäusern vor. Für eine effiziente Energieversorgung und einen effizienten Betrieb sind somit eine relativ homogene bauliche Dichte, die mit der geplanten Energieinfrastruktur im Gebiet korrespondiert, sowie eine hohe Kompaktheit von Gebäuden gegeben. Die Bauweise aber auch die vorgesehenen Wohnungsgrößen mit weniger als 40 m² pro Person im Durchschnitt sind effizient angelegt.

Als energetischer Gebäudestandard für Dietenbach wird der Freiburger Effizienzhausstandard EH 55 (Wohnen) und EH 70 (Büro) sowie der aktuelle Passivhausstandard für städtische Gebäuden zugrunde gelegt. Aufgrund derzeit günstiger Förderung besonders vorteilhafte Kfw 40-Gebäude sind erwünscht. Die im Rahmenplan vorgesehene Blockrandbebauung führt zu einer Reduzierung der Wärmeverluste.

Die Gebäude sind überwiegend in Richtung Südwesten ausgerichtet, so dass solare Gewinne gut nutzbar sind. Die Gebäudehöhe ist in den Wohnquartieren relativ einheitlich und für die Solarnutzung somit vorteilhaft. Auch durch die drei vorgesehenen Hochpunkte mit 12 Geschossen sind aufgrund der Randlage nur geringe Verschattungen der Nachbargebäude (und damit von Solaranlagen) zu erwarten. Nur die zur Setzung von städtebaulichen Akzenten und Orientierungspunkten vorgesehene Höhenstaffelung im Zentrum führt zu Teilverschattungen von Dachflächen.

DACH- UND FASSADENNUTZUNG IN WECHSELWIRKUNG ZUM ENERGIEKONZEPT

Für die Strom- (und Wärmerzeugung) sind Dachflächen der Gebäude und Fassadenteile mit PV- bzw. PVT-Modulen zu belegen. Die im Entwurf bisher vorgesehenen Flachdächer ermöglichen eine flexible aufgeständerte Ausrichtung der PV-Anlagen (z.B. in West-Ost-Richtung), um eine gleichmäßigere Energieerzeugung zu erreichen.

Da Dachflächen auch für die Rückhaltung (Retention) des Regenwassers eine wichtige Rolle spielen, sollen Retentionselemente zur Drosselung des Regenwassers unter aufgeständerten Solaranlagen angebracht werden. Ein Substrataufbau, der vom Abflussverhalten mit einem herkömmlichen Gründach vergleichbar ist, ist unter den Modulen möglich.

Im Rahmen einer Potenzialstudie auf Basis eines typischen Dietenbacher Baublocks wurde der PV-Ertrag auf Fassaden im Vergleich zum Dach in Abhängigkeit ihrer Ausrichtung und Geschossigkeit ermittelt. Die Beiträge einzelner Fassadenabschnitte unterscheiden sich dabei deutlich. Die Innenhofseiten wie auch die Außenfassaden des EG und 1. OG sind wenig effektiv. Zum jetzigen Stand ist davon auszugehen, dass Außenfassaden ab dem 2.OG relevante Erträge bringen und sich somit grundsätzlich für die Solarnutzung eignen.

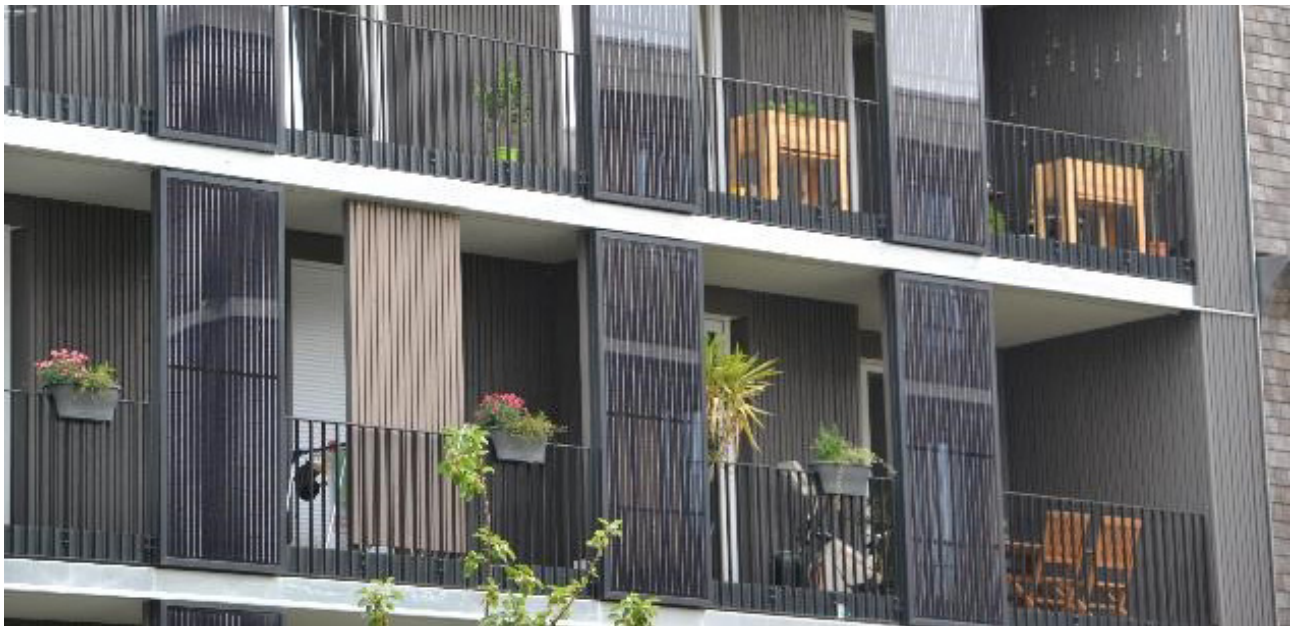


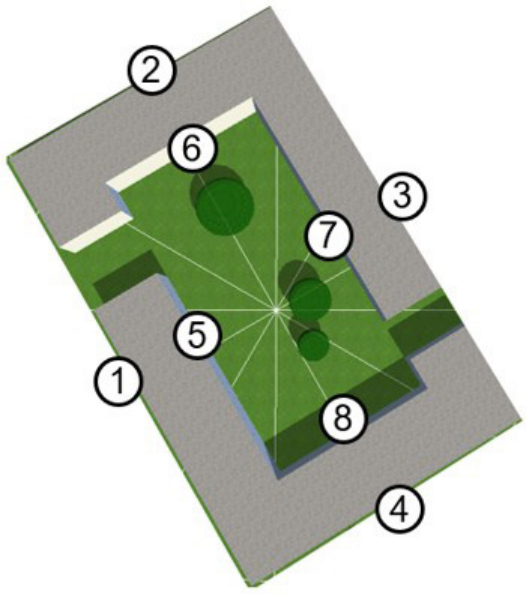
Abb. 195. Beispiel | Photovoltaik an Fassade

Die zum Erreichen der Klimaneutralität notwendigen sehr hohen Anteile der PV-Module stehen in einem Spannungsfeld zur Möglichkeit der Dachnutzung und der Architektur. Zur Ermöglichung von privaten Dachterrassen (z.B. für die familiengerechten Stadthäuser) oder auch gemeinschaftlicher Dachgärten (z.B. eines genossenschaftlichen Wohnprojektes) in Teilbereichen sollten v.a. Nicht-Wohngebäude wie die Fassaden und Dächern der Nicht-Wohngebäude, insbesondere der bis zu 16 Quartiersgaragen und der Hochgarage am Mundenhof oder der Turnhallen des Schulcampus großflächig für die Solarnutzung aktiviert werden, um die Möglichkeit einer Dachnutzungen und Fassadenarchitektur an anderer Stelle zu gewinnen. Des Weiteren wären aber auf Dächern auch durch Stützen getragene Solarterrassendächer denkbar, die Strom produzieren und gleichzeitig einen witterungsgeschützten und auch schattigen Aufenthalt im Freien ermöglichen. Die Lärmschutzwand am Autobahnzubringer und der Besançonallee soll auch mit Solarmodulen bestückt werden.

GRAUE ENERGIE

Als graue Energie werden die Energiemengen bezeichnet, die für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung eines Produktes benötigt werden. Der Umgang mit der grauen Energie ist und wird ein Thema der Planung von Dietenbach. Die in den Gebäuden verbaute graue Energie fließt zwar nicht in den Bilanzierungsrahmen des Energiekonzeptes ein, lässt sich aber durch die Verwendung heimischer Materialien und durch ressourcenschonendes Bauen minimieren. Auch durch die in Dietenbach angestrebte Reduzierung der Wohnfläche pro Kopf können Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen gespart werden. Ebenso ist das Mobilitätskonzept mit einem Vorrang für den Umweltverbund darauf ausgelegt, ohne eigenes Auto in Dietenbach leben zu können, wodurch wiederum die für die Herstellung eines Autos benötigten Energiemengen (auch für den Bau von Garagen) eingespart werden können.

Weitere Planungsziele zum Umgang mit dem Thema graue Energie und einer Suffizienz bei der Planung von Dietenbach werden im Ausblick – Die Kreislaufstadt von morgen (Kap. 7.2) – aufgeführt.



	kWh/ Modul	kWh/ (m²*a)	kWh/ (kWp*a)	Anz. Module	kWp	kWh/a
Fassade 1	123	74	435	192	54	24.200
Fassade 2	82	49	288	149	42	12.150
Fassade 3	93	55	328	192	54	18.010
Fassade 4	168	100	595	149	42	25.090
Fassade außen	116	70	414	682	192	79.450
Fassade 5	94	56	330	62	17	5.840
Fassade 6	58	34	200	25	7	1.450
Fassade 7	130	78	460	62	17	8.140
Fassade 8	27	16	93	25	7	660
Fassade Innenhof	92	55	335	174	48	16.090
Gesamtergebnis	**112**	**67**	**398**	**856**	**240**	**95.540**

Abb. 196. Leistung und Ertrag durch Photovoltaik an Fassaden am Beispiel eines Baublocks

KLIMAANPASSUNG

Gerade in dicht besiedelten und bebauten Gebieten speichern Gebäude und Straßen die Hitze und geben sie zeitverzögert wieder ab. Dietenbach wird auf einer noch überwiegend landwirtschaftlich genutzten Freifläche entwickelt. Über Freiflächen wird den dicht besiedelten, lufthygienisch und durch sommerliche Hitze belasteten angrenzenden Siedlungsbereichen Frischluft zugeführt. Mit der Planung sollen daher einerseits günstige umweltmeteorologische Bedingungen innerhalb des Stadtteils geschaffen und anderseits die Auswirkungen auf angrenzende Stadtteile minimiert werden.[4]

Im Rahmenplan wurden folgende Adaptionsmaßnahmen bei der städtebaulichen Struktur, der Erschließungsplanung und der Gestaltung des Freiraums und des öffentlichen Raums mitgedacht:

BEGÜNSTIGUNG VON LUFTAUSTAUSCH UND DURCHLÜFTUNG:

- Die beiden im Rahmenplan dargestellten Stadtteilparks Dietenbachaue und Käserbachpark fungieren als Belüftungsschneisen und entfalten ihre klimatisch begünstigende Wirkung vor allem während der Nachtstunden, wenn die Anströmung aus östlichen Richtungen kommt. Die Ventilationsbahnen nehmen die Anströmung des Bergwindes „Höllentäler" auf und sorgen auch intern, bereits in den frühen Abendstunden, für lokale Kaltluft, die langsam in die bebauten Bereiche hineinwirken kann.

- Die Straßenzüge sind aufgrund der Ausrichtung entlang der Anströmachsen gut belüftet.

- Je „geschlossener" die Baustruktur ist, umso eher ist die Wärme in den Innenräumen „gefangen". Der Rahmenplan setzt in der Regel auf offene Blockrandstrukturen, die einen Luftaustausch in den Wohnquartieren ermöglichen. Eine Ausnahme bilden jedoch die zentralen Bereiche mit einer hohen Nutzungs- und Baudichte und geschlosseneren Strukturen. Offene Strukturen sind hier bevorteilt, bieten aber weniger Schutz gegen Lärm, so dass ein Ausgleich zwischen den beiden Belangen gefunden werden muss.

VERMEIDUNG VON WÄRMEINSELN DURCH KÜHLOASEN MIT GRÜNFLÄCHEN:

- Zum Stadtteil Rieselfeld ist ein Freizeit- und Sportband in ausreichend Abstand geplant und mit schattenspendenden Bäumen und großzügigem Vegetationsanteil versehen. Im Unterschied zum Siegerentwurf wurde zusätzlich ein 2 ha großer Kernbereich des Langmattenwäldchens erhalten. Die Ausbildung einer Wärmeinsel ist nicht zu erwarten.

- Der zentrale Marktplatz mit Baumpflanzung und Wasserspiel ist zwischen den großen Freiräumen platziert und kann von deren Belüftungsfunktion profitieren. Die Bebauung weist allseitig Kolonnaden auf, die einen Aufenthalt im Freien – insbesondere zur Mittags- und Nachmittagszeit im Schatten – ermöglichen.

- Die drei Grünzüge dienen als Aufenthaltsflächen, am Dietenbach sogar am Wasser.

- Kleinere versiegelte Freiräume, Straßenräume oder Innenhöfe wärmen sich stärker auf. Diese Wärmeinseln sind räumlich begrenzt und auch nicht den gesamten Tag über hoch belastet. Die hier vorgesehenen Bäume spenden natürlichen Schatten.

- Die Gärten und grünen, gemeinschaftlich nutzbaren Hofflächen in den Baublöcken stellen ebenfalls kleine Kühloasen mit lokal begrenzter Wirkung dar.

- Die positive Wirkung von Straßenbäumen ist in den Simulationen zu erkennen. Die Alleen sind gut beschattet und haben ein eigenes, angenehmes Klima. Weitere großkronige Bäume sorgen für entsprechenden Schattenwurf und damit für Kühlung.

4 Das Büro INKEK GmbH hat die Erarbeitung des Rahmenplans begleitet, vgl. INKEK GmbH (2019): Neuer Stadtteil Dietenbach Klimasimulation und Planungshinweise zur Klimaadaption.

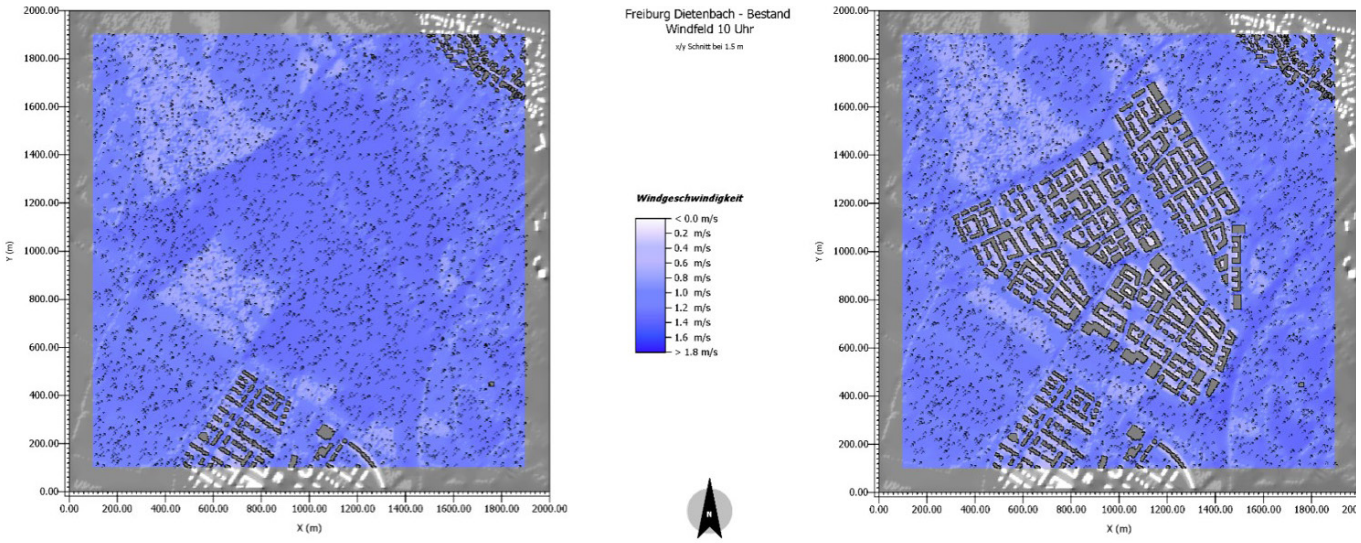


Abb. 197. Windströmung um 10 Uhr

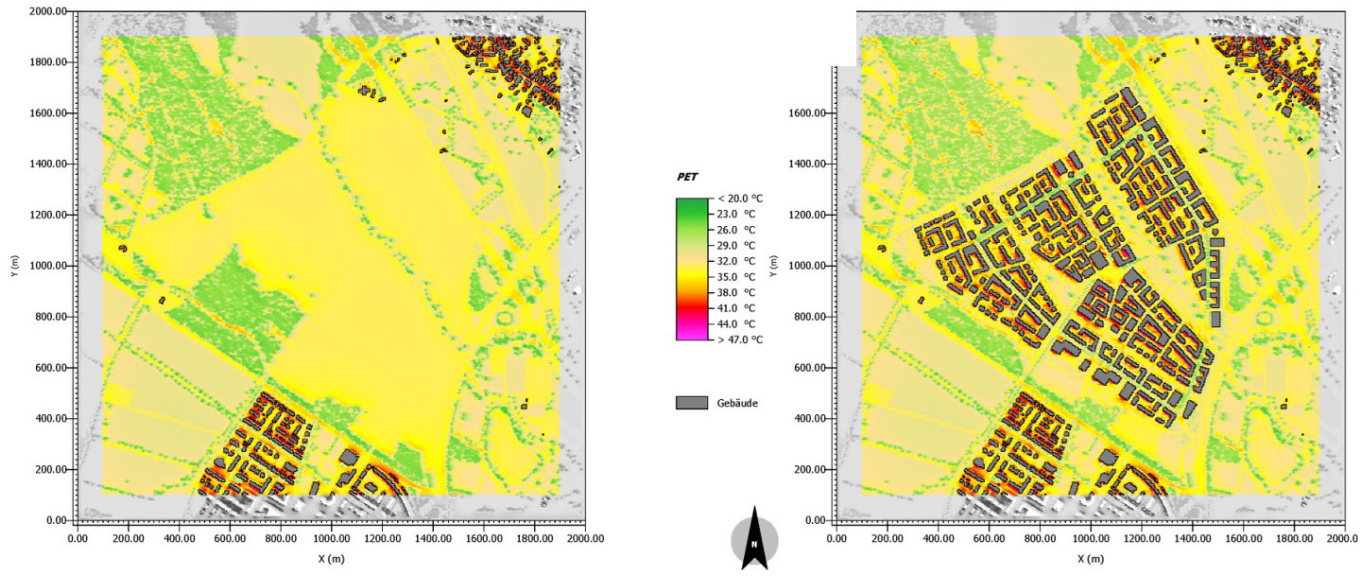


Abb. 198. Hitzebelastung

GRÜNE VERNETZUNG:
Das Gesamtgebiet und die nähere Umgebung sind geprägt von einer ausgewogenen Bandbreite unterschiedlicher Klimatope. Ein durchgängiges Radwegenetz mit Anbindung an die Stadt über die Dreisam und ein engmaschiges und gut erreichbares Netz aus aufenthaltsgeeigneten Freiflächen mit günstigen Wegeverbindungen ermöglicht auch weniger mobilen Bevölkerungsgruppen im Hochsommer einen Aufenthalt außerhalb der eigenen Wohnung. Insgesamt entstehen mehr als 20 ha Grün- und Sportflächen: die beiden großen innenliegenden Stadtteilparks sorgen dafür, dass aus jeder Wohnung in fußläufiger Entfernung ein Erholungsort im Freien zu finden ist.

Insgesamt betrachtet ist die Lage des neuen Stadtteils Dietenbach im Kontext des Freiburger Stadtklimas aus Sicht des Gutachters als unbedenklich zu bewerten. Vor allem die verdichteten Stadträume der Innenstadt werden nicht weiter belastet. Auch die direkt angrenzenden Nachbarstadtteile (Lehen Rieselfeld) werden keine klimatischen Nachteile erfahren. Das Gebiet nimmt die lokalen Zirkulationen durch eine geeignete Baustruktur sowohl am Tag als auch bei der Nacht gut auf und ist somit gut belüftet. Windstille Orte und die Gefahr der Ausbildung von vereinzelten kleinen Wärmeinseln sind bei verdichteten, urbanen Bebauungen nie ganz zu verhindern und finden sich in Dietenbach vor allem in den (semi-) geschlossenen Baublöcken im Zentrum. Deren Anzahl ist im Vergleich zur Gesamtbebauung gering.

Die Weiterentwicklung der Planung sollte daher die städtebauliche Struktur und Freiraumaufteilung beibehalten, so dass die positiven stadtklimatischen Bedingungen erhalten bleiben. Neben dem Temperaturanstieg sind dabei ebenfalls sich verändernde Niederschlagsbedingungen (Starkregen, Hochwasser, Niederwasser und Trockenheit) zu berücksichtigen. Weitere Detailuntersuchungen könnten u.a. für Verschattung oder alternative Blocköffnungen angefertigt werden, um eine Optimierung anzustreben. In der konkreten Planung kann die Nutzung wasserdurchlässiger oder begrünbarer Materialien auf sonst versiegelten Flächen wie Plätze, Parkplätze, Stadtbahngleisen und Wegeverbindungen dazu beitragen, dass sich diese Flächen nachts schneller abkühlen. Eine helle Oberflächengestaltung (z.B. heller Bodenbelag von Plätzen) würde das Aufheizen dieser Oberflächen verringern und so dem typischen Wärmeinsel-Effekt der Stadt entgegenwirken. Ebenfalls ist eine Begrünung der nicht für die Energieversorgung vorgesehenen Fassaden (insbesondere im Blockinnenbereich, aber auch an der Außenfassade bis zum 2. OG) denkbar. Diese könnten zudem einen ansprechenden Kontrast zu den PV-Anlagen bilden, das Potential der Regenrückhaltung vergrößern, die Umgebungstemperatur kühlen helfen (Mikroklima) und je nach Pflanzenauswahl die Biodiversität steigern.



Abb. 199. Übersicht öffentliche Freiräume

5.3. INKLUSION

Mit Dietenbach soll ein inklusiver Stadtteil entstehen, von dem alle Menschen profitieren – auch Menschen mit Behinderung, ältere Menschen oder Menschen mit Kinderwagen. Für die Umsetzung bedeutet dies v.a. die Schaffung einer inklusiven Infrastruktur und die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum.

INKLUSIVE INFRASTRUKTUR

Die kurzen Wege in Dietenbach zu den öffentlichen Einrichtungen, Läden, Dienstleistungen und Freiräumen sowie eine gute ÖPNV-Verbindung mit fußläufig erreichbaren Haltestellen erleichtern den Alltag im neuen Stadtteil. Die Schaffung von vielfältigen Orten der Begegnung (z.B. Marktplatz, Stadtteiltreff, Haus der Kirche etc.) und ferner von vier kleinen sublokalen Quartierszentren (Quartiersräume) bilden ideale Voraussetzungen für die soziale Teilhabe am Stadtteilleben. Mit dem Ringboulevard, der alle Quartiere miteinander verbindet und den Verkehrsachsen, die auf den zentralen Marktplatz münden, ist eine einfache Orientierung gegeben, die z.B. auch für sehbehinderte Menschen vorteilhaft ist. Die Verkehrsräume werden nach den Freiburger Standards gestaltet und erhalten zudem durch die Ausweisung als verkehrsberuhigte Wohnstraßen (Tempo 7) in weiten Teilen des Gebietes eine hohe Aufenthaltsqualität und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. In den Fällen, in denen Wohnstraßen ein Teil achsialer Verbindungen für Fahrradfahrer sind, ist zudem ein gesicherter Seitenbereich vorgesehen. Zwar wird der Großteil der Autos in Quartiersgaragen gebündelt; mit den Be- und Entladezonen und Behindertenparkplätzen bestehen aber breit gestreut Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung, für die die Wege zu den Quartiersgaragen zu weit sein könnten. Auch in Lagen an Bedarfsorten (z.B. nahe der Einkaufsmöglichkeiten am Marktplatz oder nah an den Quartiersplätzen) sind öffentliche Parkplätze für Menschen mit Behinderung vorgesehen.

INKLUSIVES WOHNEN

Dietenbach soll den wachsenden Bedarf sowohl an barrierefreiem Wohnraum als auch an Wohnraum für Wohngruppen mit abdecken, der nicht zuletzt durch den demografischen Wandel entsteht. Menschen mit Behinderungen sind dabei so unterschiedlich wie Menschen ohne Behinderungen. Der eine mag sein Umfeld eher lebhaft, die andere ruhig. Der eine lebt in einer vierköpfigen Familie, die andere ist Single. Die Vielfalt in den Wohnungstypen und Lagen ist daher auch für diese Bevölkerungsgruppe wichtig.

Die Verteilung von Wohnungen für Menschen mit Behinderung im Stadtteil wird unterstützt durch die gesetzlichen Regelungen, die angewandt auf die Bebauungsstruktur in Dietenbach folgende Forderungen stellen: In Gebäuden mit mehr als zwei Wohnungen müssen gem. § 35 LBO die Wohnungen eines Geschosses barrierefrei erreichbar sein. Abgesehen von den kleinen Townhouses mit 1 bis 2 WE betrifft das die deutliche Mehrheit der Gebäude im Gebiet (95% der Wohnungen). Darüber hinaus müssen Gebäude mit fünf und mehr Geschossen nach § 29 der LBO Aufzüge in ausreichender Zahl haben. Zur Wahrung der Privatsphäre sollen Wohnungen im EG rd. 90 cm über dem Niveau der Straße liegen. Der Zugang zu den Gebäuden wird dabei aber ebenerdig ausgestaltet. Die Überwindung der Höhendifferenz (für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc.) erfolgt durch den Aufzug. Im Rahmen der Vermarktung können weitergehende Anreize hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Integration von Menschen mit Behinderungen ausgelobt werden.

Die Blockstrukturen zeichnen sich durch eine Mischung verschiedener Typologien und unterschiedlicher Bauherren und Nutzergruppen aus. Ihre Adresse ist das individuelle Haus mit eigenem Vorgarten und privater Freifläche. Das Haus ist wiederum eingebunden in einen gemeinsamen Block, der alle Bewohner_innen in einem gemeinschaftlich nutzbaren Innenhof zusammenführt. Daneben entstehen mit angestrebten Gemeinschaftsräumen im Ankerprojekt und der nachbarschaftlichen Infrastruktur (wie Unterflurmüllstandorte, gemeinsame Fahrradkeller) weitere Nutzungen für die Blockeinheit. Diese „Vielfalt in der Einheit“ schafft Identifikation und ein Gefühl der Gemeinschaft und der Zugehörigkeit. Soziale Netze, eine Kultur der Nachbarschaften und gegenseitige Unterstützung werden somit gefördert.

6. Umsetzung

6.1. ZUSAMMENSPIEL ZWISCHEN RAHMENPLAN UND ANDEREN UMSETZUNGSINSTRUMENTEN ZUR ENTWICKLUNGSMASSNAHME

Der im Jahr 2017 ausgelobte städtebauliche Wettbewerb wurde von der Arbeitsgemeinschaft K 9 Architekten / Latz und Partner / StetePlanung gewonnen, die nach dem Bürgerentscheid Mitte 2019 den Auftrag erhielt, ihren Entwurf in Abstimmung mit der Stadt Freiburg zu einem Rahmenplan weiterzuentwickeln. Der Rahmenplan als informelle Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB erstreckt sich auf eine Fläche von ca. 152 ha, die im Wesentlichen identisch mit dem 130 ha großen Satzungsgebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist.

Aus dem Rahmenplan werden sowohl die Änderung des Flächennutzungsplans als auch die voraussichtlich sechs Bebauungspläne für den neuen Stadtteil Dietenbach entwickelt. Der Rahmenplan beinhaltet aber auch bereits Vorstellungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung einschließlich der Bauhöhen, er überprüft die erforderlichen Abstandsflächen, beinhaltet Vorschläge zur Mobilität im neuen Stadtteil und zur Erreichung des Ziels seiner Klimaneutralität. Er enthält zudem Empfehlungen zur künftigen Parzellierung der Grundstücke sowie zur Verteilung des geförderten Wohnungsbaus in den einzelnen Quartieren. Städtebaulich wichtige Fragen werden zudem vertieft untersucht.

Nicht alle Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und nicht alle Inhalte des informellen Rahmenplans können über einen Bebauungsplan umgesetzt werden. Es bedarf hierzu eines **Instrumentenmixes aus Bebauungsplan, LBO-Ortsbausatzung, konkreten Zielen der Entwicklungsmaßnahme**, die über die Genehmigung des § 144 BauGB i.V.m. § 169 Abs. 1 Nr. 3 BauGB gesichert werden, **und vertraglicher Bindungen** (in der Abwendungsvereinbarung mit der Sparkassengesellschaft EMD sowie den Grundstückskaufverträgen), die z.T. durch dingliche, z.T. durch schuldrechtliche Verpflichtungen und Vertragsstrafen ergänzt werden müssen. In der vertraglichen Umsetzung kommen unterschiedliche Gestaltungsformen zum Einsatz (beispielsweise können Preisbindungen im geförderten Mietwohnungsbau entweder durch Dienstbarkeiten oder vertraglich durch die Vergabe von Grundstücken im Erbbaurecht abgesichert werden). In einzelnen Fällen empfiehlt sich auch **aktives kommunales Engagement**, z.B. durch Errichtung geförderter Mietwohnungen über die stadteigene Freiburger Stadtbau GmbH (unter Beachtung der europäischen beihilferechtlichen Bestimmungen), die Beschaffung von Bodenmaterial durch die ebenfalls stadteigene EDG, oder die aktive Steuerung des Mobilitätsmanagements im neuen Stadtteil durch eine städtische Mobilitätsgesellschaft. Ergänzt werden diese unterschiedlichen Instrumente **durch Empfehlungen zur Gestaltung** von Gebäuden und Freiräumen im Gestaltungsleitfaden, durch aktive Vermittlung von Best-Practice-Beispielen und durch **Wettbewerbe** für städtebaulich wichtige Bereiche. Das Vermarktungskonzept fördert nicht nur die Herstellung preiswerten Wohnraums, sondern auch die soziokulturelle Vielfalt, ökologischen Zielvorgaben und die städtebaulich-architektonische Qualität durch **konzeptionelle Vergabeverfahren**, die ihrerseits die europarechtlichen Transparenz- und Gleichheitsvorgaben beachten müssen.

Die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind zudem nur in konstruktiver Zusammenarbeit mit der Entwicklungsmaßnahme Dietenbach GmbH & Co. KG (EMD), einer Tochtergesellschaft der Sparkasse Freiburg-Nördlicher Breisgau, zu erreichen, der voraussichtlich ca. 60 % der Flächen gehören werden. Mit ihr ist eine Abwendungsvereinbarung zu schließen, die einerseits die Umsetzung der Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sichert und andererseits Regelungen zur Ablösung der Ausgleichsbeträge enthält.

Der Parzellierungsplan sowie die Vorschläge des Rahmenplans zu Art und Maß der baulichen Nutzung bilden schließlich die Grundlage für die wechselseitigen vertraglichen Bindungen, die Stadt und EMD zur Umsetzung der Entwicklungsziele eingehen.

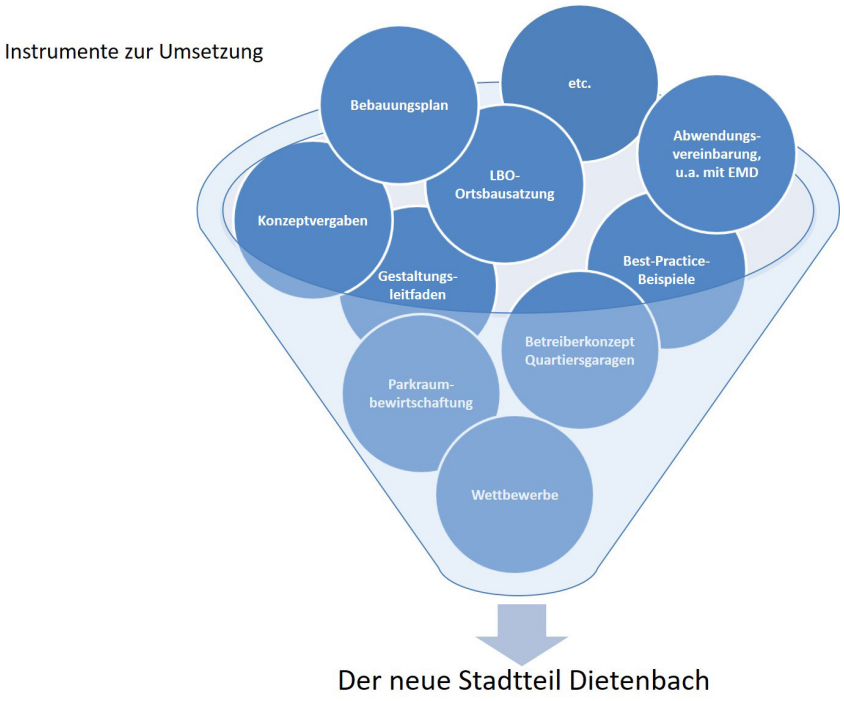


Abb. 200. Schaubild | Instrumente der Umsetzung

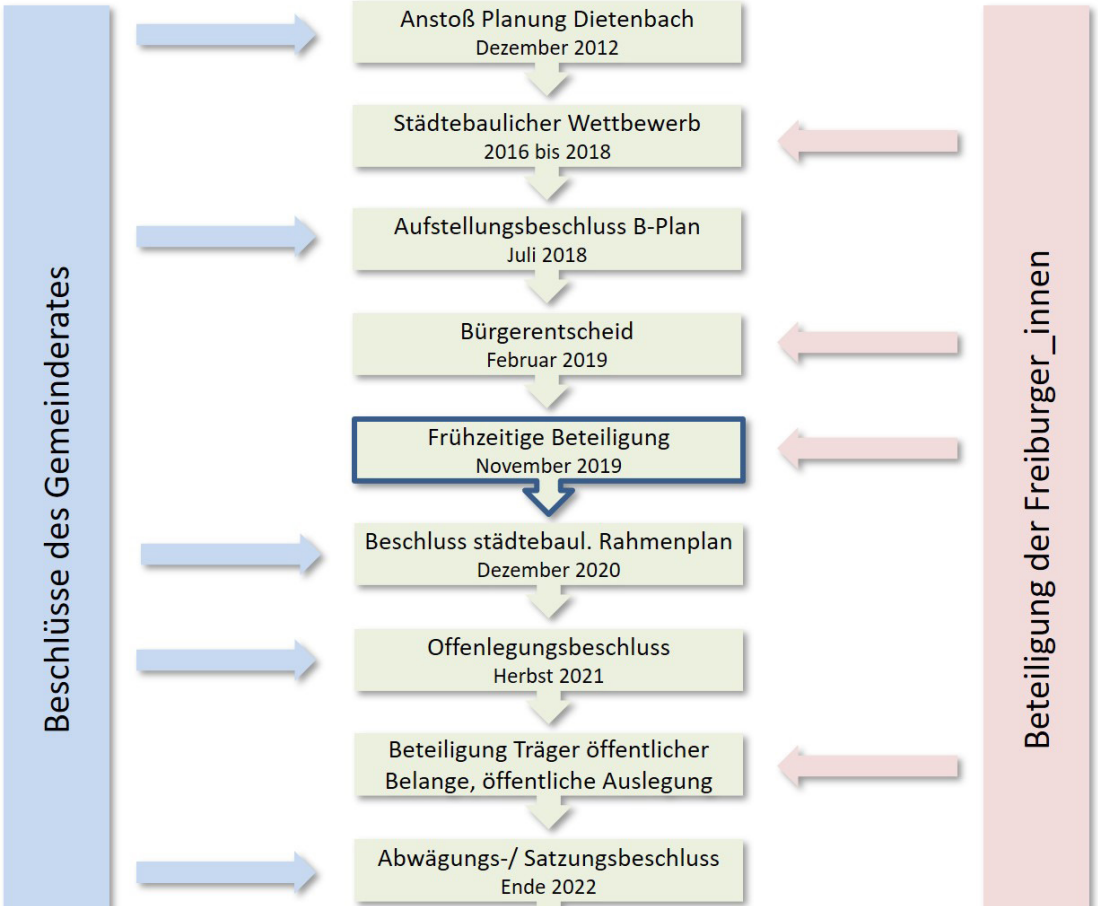


Abb. 201. Schaubild | Prozess

6.2. INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG DER RAHMENPLANUNG

6.2.1. Bebauungsplan und Ortsbausatzung

Der Bebauungsplan ist das klassische Mittel zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung in einem neuen Stadtteil. Entwicklungsrechtlich hat die Gemeinde für den städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen (§ 166 Abs. 1 S. 2 BauGB). Im Hinblick auf die Größe des städtebaulichen Entwicklungsbereichs von 130 ha und der des Rahmenplans von mehr als 150 ha empfiehlt es sich, das Plangebiet entsprechend der jeweiligen Erschließungsabschnitte in Bebauungspläne aufzugliedern.

Da die Erschließung eines so großen Gebietes grundsätzlich der Entwässerung und den Randbedingungen der Baufeldfreimachung folgt, liegt der erste Bauabschnitt / Bebauungsplan zwischen dem zentralen Platz und der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie südlich des Dietenbachs. Er umfasst darüber hinaus auch den ersten Bauabschnitt des Schul- und Sportcampus sowie die wichtigen Anbindungen an das Stadtbahn-, Straßen- und Radwegenetz sowie das neue Parkhaus am Mundenhof. Das nördlich der Straße Zum Tiergehege und westlich des Dietenbachs liegende Regenwasser-Versickerungsbecken sowie die Flächen für Ausgleichsmaßnahmen werden ebenfalls Bestandteil des ersten Bebauungsplans.

Nach § 8 Abs. 1 BauGB enthält der **Bebauungsplan** in zeichnerischer und textlicher Form die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Der Bebauungsplan trifft damit konkrete Regelungen für die jeweiligen Grundstücke, die normativ verbindlich sind; er wird als Satzung nach § 10 BauGB erlassen. Das Instrumentarium des Bebauungsplans ist dabei darauf beschränkt, bodenbezogene Regelungen nach § 9 Abs. 1 bis 3 BauGB zu treffen. Aus dem bodenrechtlichen Charakter des Bebauungsplans, der Folge der (beschränkten) Gesetzgebungskompetenz des Bundes ist, folgt, dass in einem Bebauungsplan keine handlungsbezogenen Pflichten festgelegt werden können. Ein ergänzendes ordnungsrechtliches Instrumentarium steht mit der Ortsbausatzung nach § 74 LBO zur Verfügung. In der **Ortsbausatzung** können einzelne Gestaltungselemente, insbesondere aber die Anforderungen an die Stellplatzpflicht als Baustein des Mobilitätskonzepts geregelt werden.

Die wesentlichen Inhalte des Bebauungsplans betreffen Festsetzungen über die Bauhöhe, die Art und das Maß der zulässigen baulichen Nutzung, die Bauweise, Baugrenzen und Baulinien und die in § 1 BauNVO enthaltenen Möglichkeiten der Feindifferenzierung insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung. Hierdurch wird es möglich, die zulässige Nutzung in den sensiblen Erdgeschosszonen konkreter zu beschreiben oder für einzelne spezifische Nutzungen, wie z.B. eine Kindertagesstätte, nicht störendes Handwerk oder Anlagen für kulturelle, soziale oder gesundheitliche Zwecke vorzuhalten. Der Rahmenplan beinhaltet hierfür bereits Vorschläge. Der neue Stadtteil wird insbesondere durch allgemeine Wohngebiete (WA), Mischgebiete (MI), aber auch durch den neuen Baugebietstyp des urbanen Gebiets (MU) geprägt werden. Diese werden ergänzt durch einzelne Sondergebietsflächen für großflächigen Einzelhandel (§ 11 Abs. 3 BauNVO) wie in diesem Fall für den Vollsortimenter und den Lebensmitteldiscounter oder spezifische Flächen, die für die Wohnformen des Studierendenwerks und des Universitätsklinikums nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 und 8 BauGB festgesetzt werden. Aus dem Gebot planerischer Zurückhaltung folgt u.a., dass im Bebauungsplan für die öffentlichen Flächen weniger detaillierte Festsetzungen erfolgen müssen, weil deren Gestaltung langfristig in der Hand der Stadt liegt und durch entsprechende Beschlüsse des Gemeinderats (z.B. in Folge eines Architektur- oder Freiraumwettbewerbs) gesteuert werden kann.

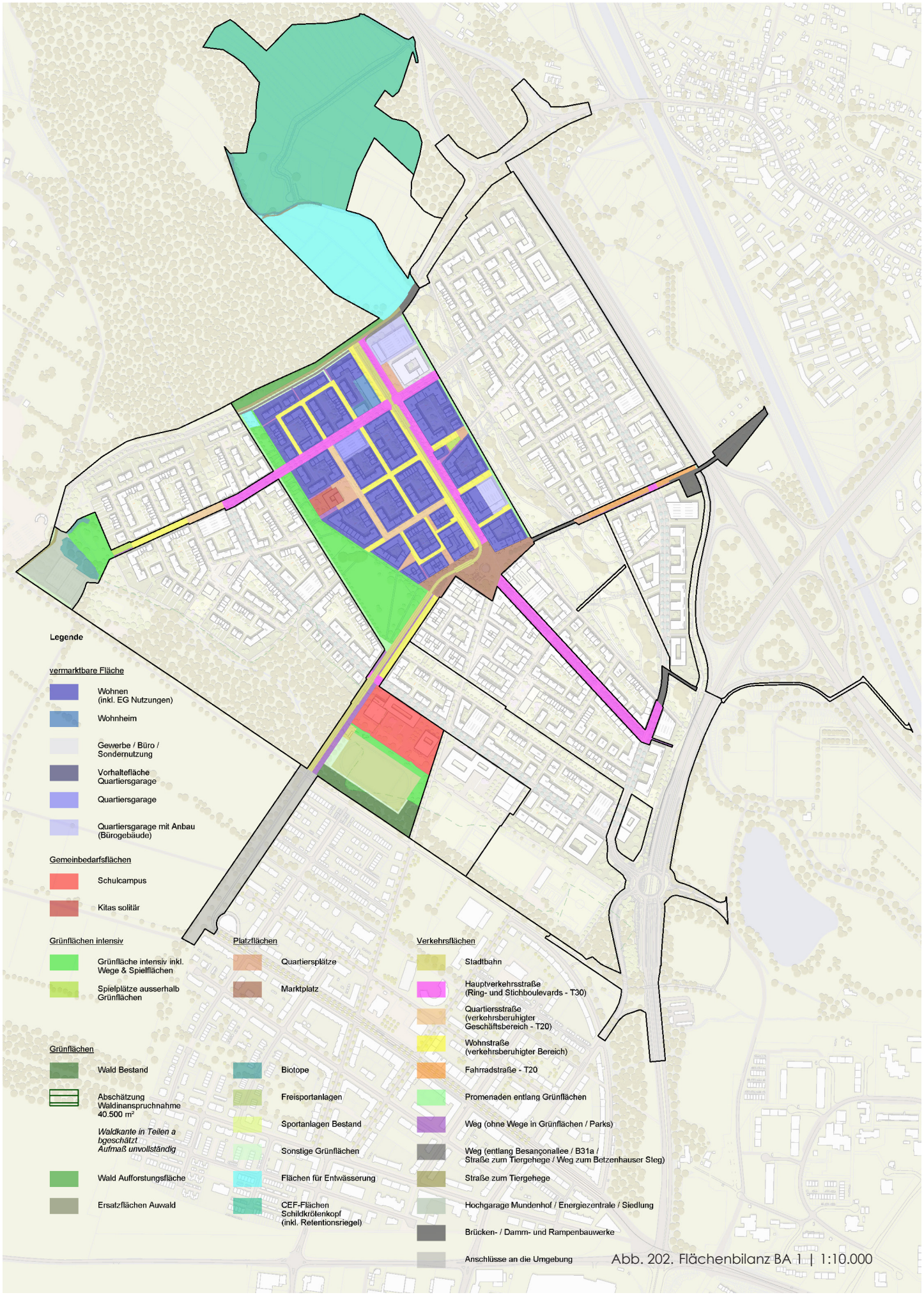


Abb. 202. Flächenbilanz BA 1 | 1:10.000

6.2.2. Wettbewerbe und Beteiligung

Für städtebaulich wichtige Bereiche sollen Architektur- oder freiraumplanerische Wettbewerbe durchgeführt werden. Soweit es sich um öffentliche Vorhaben handelt, kann dann die Regelungsdichte in den jeweiligen Bebauungsplänen zurückhaltend gehandhabt werden. Für private Grundstücke werden nach wie vor Rahmenvorgaben - insbesondere hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung - gemacht, soweit diese nicht im Grundstückskaufvertrag abgesichert werden können.

Wettbewerbe sind geplant für öffentliche Gebäude mit Quartiersausstrahlung und hohen Anforderungen an Repräsentation wie den Schul- und Sportcampus, die erste solitäre KiTa mit Quartierstreffunktion und den Stadtteiltreff. An exponierten Lagen wie am Marktplatz (z.B. Haus der Kirche) oder an den Stadtteileingängen mit ihren markanten Hochpunkten werden zur Sicherung der städtebaulichen Qualität auch auf privaten Grundstücken Wettbewerbe oder Mehrfachbeauftragungen angestrebt. Im Bereich wichtiger Achsen oder der Ecksituationen im Baublock soll die architektonische Gestaltqualität im Zuge der Grundstücksvermarktung ein wichtiges Vergabekriterium sein. Auch bei stadtteilrelevanten öffentlichen Freiflächen wie dem zentralen Marktplatz, den Quartiersplätzen oder den Stadtteilparks Dietenbachaue und Käserbachpark sind Wettbewerbe und Mehrfachbeauftragung wichtige Instrumente zur Entwicklung qualitäts- und projektorientierter und v.a. auch nachhaltiger Lösungen. In Bereichen wie dem zentralen Stadtteilplatz ist für ein hohes Maß an Aneignung und Identifikation eine Beteiligung der Nutzer_innen, d.h. der schon in Dietenbach lebenden Bewohner_innen, im Vorfeld der Auslobung vorgesehen.

In der Abb. 203 werden für den 1. Bauabschnitt herausgehobene Lagen und Bereiche vorgeschlagen, für die ein „Wettstreit der Ideen“ um die beste Lösung sinnvoll ist.

Im Rahmenvertrag mit der EMD ist vereinbart, dass die Stadt für bis zu sechs städtebaulich wichtige Flächen, die der EMD zugeteilt werden, die Durchführung eines Architektenwettbewerbs nach RPW (oder einer Mehrfachbeauftragung) verlangen kann.



Abb. 203. Wettbewerbe im Bauabschnitt 1

6.2.3. Gestaltungsleitfaden

Ergänzend zum Rahmenplan und den jeweiligen Bebauungsplänen soll ein Gestaltungsleitfaden erarbeitet werden, mit dem den Bauherren, Wohnungseigentümern und Architekten Empfehlungen zur Gestaltung der Gebäude sowie der jeweiligen privaten Freiflächen und Blockinnenbereiche an die Hand gegeben werden. Im Gestaltungsleitfaden werden die fachübergreifenden Prinzipien, die dem städtebaulichen Rahmenplan zugrunde legen, näher erläutert und durch Grafiken und Beispielbilder illustriert. Ziel ist es, z.B. durch Best-Practice-Beispiele die an der Realisierung beteiligten Planer_innen anzuregen, in ihren eigenen Entwürfen ein besonderes Augenmerk auf bestimmte Fragestellungen zu legen und hierfür attraktive, funktionierende Lösungen zu entwickeln. Der Gestaltungsleitfaden geht über die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus und könnte auch Hinweise und Beispiele für Artenschutz an Gebäuden, naturnahe und umweltfreundliche Gestaltung von Außenbereichen wie Vorzonen der Gebäude, Fassaden und Blockinnenbereiche enthalten.

Ein weiteres Thema des Leitfadens kann zudem die Gestaltung der unterschiedlichen Straßentypologien sein. So werden Vorschläge zur Materialität der Straßen und zu Stadtmöbeln gemacht, die eine gut ablesbare Netzhierarche unterstützen und Funktionen wie einer verkehrsberuhigten Wohnstraße/ Spielstraße auch gestalterisch zu unterstreichen.

Der Gestaltungsleitfaden wird auch ein Handbuch zum klimaneutralen Bauen im neuen Stadtteil Dietenbach enthalten, mit dem der Verbrauch grauer Energie bei Neubauten minimiert werden soll.

6.2.4. Betreiberkonzept Quartiersgaragen

Die Quartiersgaragen im neuen Stadtteil Dietenbach sollen durch eine städtische Mobilitäts-Gesellschaft betrieben werden. Durch die (sechs) Bebauungspläne wird der Bau von Stellplätzen auf dem jeweiligen Wohnbaugrundstück ausgeschlossen. Gleichzeitig werden Standorte für Quartiersgaragen ausgewiesen. Mit einer Ortsbausatzung nach § 74 Abs. 2 S. 1 LBO kann die Stellplatzpflicht „auf Null“ gesetzt werden. In allen Grundstückskaufverträgen ist dann abzusichern, dass Wohnungseigentümer_innen bzw. Wohnungsmieter_innen verpflichtet sind, einen Stellplatz in der Quartiersgarage anzumieten, sobald und solange eine Person im Haushalt einen PKW besitzt. Der erforderliche Datenabgleich zwischen Melde- und Kfz-Zulassungsregister ist zu regeln. Nur diejenigen, die tatsächlich einen Stellplatz benötigen, müssen ihn mieten. Der Grundstücksanteil der Quartiersgarage wird durch die Bauherr_innen entsprechend dem Stellplatzschlüssel mitfinanziert. Wenn also eine Quartiersgarage mit 400 Stellplätzen auf einem 2.000 m² großen Grundstück errichtet wird und fiktiv 1.000 €/m2 zu bezahlen sind (das gesamte Grundstück kostet dann 2 Mio. €), dann muss ein Bauherr/ eine Bauherrin für 20 Wohnungen, die er baut, bei einem Stellplatzschlüssel von 0,7 einen Kostenanteil von 14/400 tragen, also 70.000 € (5.000 € pro Stellplatz). Die Baukosten und die laufenden Betriebskosten würden durch die Mieteinnahmen finanziert.

Die Vermietung der Stellplätze kann ein steuerndes Element enthalten: Ein fixer Stellplatz kostet mehr als der bloße Anspruch, das Fahrzeug in der Quartiersgarage auf irgendeinem freien Platz abzustellen; ein Stellplatz mit Stromanschluss hat nicht den gleichen Preis wie ein Stellplatz ohne; Stellplätze für Elektrofahrzeuge können geringer bepreist werden als Stellplätze für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren; ein Standard-Stellplatz mit Breite von 2,50 m ist günstiger als ein Komfort-Stellplatz mit 2,70 m Breite usw.

6.2.5. Verkehrsmanagement

Das Verkehrskonzept im neuen Stadtteil erfordert ein Ineinandergreifen unterschiedlicher Steuerungsinstrumente: die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen für den öffentlichen Straßenraum werden ergänzt durch straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Regelungen, mit denen die Hierarchisierung über Tempo-30-Regelungen, Tempo-20-Geschäftszonen, verkehrsberuhigte Bereiche (umgangssprachlich: Spielstraßen) und Fußgängerzonen oder die Beschränkung der Verkehrsarten auf Fahrradfahrer_innen und Fußgänger_innen umgesetzt werden. Das Stellplatzregime wird einerseits durch eine Ortsbausatzung, andererseits durch Finanzierungsbeiträge bzw. Anmietverpflichtungen von Stellplätzen in den Kaufverträgen einerseits und den Betrieb der Quartiersgaragen durch eine städtische Gesellschaft andererseits umgesetzt. Die Bewirtschaftung der Quartiersgaragen geht mit einem gesamthaften Mobilitätsmanagement für den Stadtteil einher, das von der städtischen Gesellschaft gesteuert wird. Die Quartiersgaragen können Carsharing-Plätze, Elektro-Tankstellen, eine Fahrradstation, an der Lastenfahrräder gemietet werden können und Paketverteilungszentren enthalten. Die Gesellschaft schließt Kooperationsverträge mit CarSharing-Firmen und Anbietern von Fahrradverleihern (z.B. Frelo) ab und könnte auch eine Dietenbach-Mobilitäts-Card vermitteln, die für vergünstigte Angebote sorgt.

Das Mobilitätskonzept für den neuen Stadtteil muss von einer Parkraumbewirtschaftung im Stadtteil und den angrenzenden Randgebieten anderer Stadtteile begleitet werden. In der Erschließungsplanung wird berücksichtigt, dass oberirdische Parkplätze nur in geringem Maß zum Be- und Entladen, für Handwerker und Behinderte zur Verfügung gestellt werden. Das Parken für Handwerksbetriebe und für Fahrzeuge von Pflegekräften wird über Ausnahmen geregelt (Handwerkerplakette der IHK Südlicher Oberrhein und der Kreishandwerkerschaft bzw. Ausnahmegenehmigungen der Straßenverkehrsbehörde für Pflegedienste). Verkehrsberuhigte Bereiche und das eingeschränkte Halteverbot sollen für den neuen Stadtteil Dietenbach in die Ausnahmeregelung aufgenommen werden.

6.2.6. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme - Abwendungsvereinbarung

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme muss die Gemeinde grundsätzlich alle Grundstücke im Satzungsgebiet erwerben (§ 166 Abs. 3 BauGB). Sie kann davon absehen, wenn anderweitig gesichert wird, dass die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erreicht werden und der/ die bisherige Eigentümer_in einen Ausgleichsbetrag an die Gemeinde entrichtet, der der entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerung entspricht. Das ist beim neuen Stadtteil Dietenbach voraussichtlich der Fall.

Nach gegenwärtigem Stand ist davon auszugehen, dass die Sparkassengesellschaft Entwicklungsmaßnahme Dietenbach GmbH & Co. KG (EMD) etwa 80 ha Grundstücksflächen erwerben wird, so dass dann von den rd. 57,5 ha Wohnbauflächen im Entwicklungsgebiet rund 22-23 ha der Stadt und rund 35-36 ha der EMD zugeteilt werden. Die Stadt wird mit der EMD in den kommenden Jahren eine sog. Abwendungsvereinbarung (eine Sonderform des städtebaulichen Vertrags) verhandeln, die parallel zum Bebauungsplan beschlossen werden soll. Die Abwendungsvereinbarung wird nicht nur die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme absichern müssen, die der Gemeinderat beispielsweise am 24.07.2018 in der Drucksache G-18/114 beschlossen hat (vgl. Kap. 2.3.1), sondern auch Rahmenbedingungen des Energiegutachtens beinhalten. Da der neue Stadtteil klimaneutral werden soll, müssen Vorgaben hinsichtlich des Anschlusses der Gebäude an eine Nahwärmeversorgung, der Bau- und Wärmestandards (PV-Anlagen auf dem Dach oder an der Fassade usw.) gemacht werden.

Die Abwendungsvereinbarung ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, in dem auch einzelne Inhalte des städtebaulichen Rahmenplans oder des Gestaltungsleitfaden abgesichert werden können. Als weitere Bindungen kommen – nicht abschließend – die Duldung des ZMF in der Nachbarschaft, Aspekte der Inklusion und Barrierefreiheit, die Errichtung von Kindertagesstätten, die Umsetzung eines bestimmten Stellplatzschlüssels in den Baublöcken, die Mitfinanzierung der Grundstückskosten für die Quartiersgaragen, die Regenrückhaltung auf Dachflächen, die gestalterischen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen, die Rolle von Ankernutzern in Baublöcken und schließlich

auch die Mitwirkung bei Wettbewerben und Konzeptvergaben in Betracht. Die EMD muss sich verpflichten, bestimmte mit der Stadt Freiburg vereinbarte städtebauliche Ziele und Inhalte den Käufer_innen – mit Weitergabeverpflichtung – aufzuerlegen.

6.2.7. Vermarktung

Alle Aspekte des städtebaulichen Rahmenplans, die nicht durch die Bebauungspläne oder die Ortsbausatzung abgesichert werden können, sind ebenso wie die Ziele der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme oder bestimmte Inhalte des Gestaltungsleitfadens, die dauerhaft umgesetzt werden sollen, im Rahmen der Vermarktung und (soweit es Grundstücke Dritter wie EMD betrifft) durch Abwendungsvereinbarung abzusichern. Sie werden Inhalt des Kaufvertrags. Die Kaufverträge, die der EMD abschließt, sind erforderlichenfalls echte Verträge zu Gunsten Dritter (der Stadt Freiburg).

Die Vermarktung der Grundstücke kann entweder als Direktvergabe, in einem Bieterverfahren oder über eine Konzeptvergabe erfolgen. Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist zu einem Festpreis (Verkehrswert des entwickelten Grundstücks) zu verkaufen, so dass ein Bieterverfahren für städtische Grundstücke ausgeschlossen ist. Eine Direktvergabe kommt beispielsweise zugunsten der Freiburger Stadtbau GmbH oder der zukünftigen Mobilitäts-GmbH in Betracht. Im Übrigen wird die Vergabe von Grundstücken grundsätzlich über Konzeptverfahren, die sich auf den gesamten Baublock beziehen können, erfolgen. Beim Konzeptverfahren wird die Entscheidung, wer ein Grundstück kaufen darf, vorwiegend nach qualitativen Kriterien getroffen. Es findet also ein Wettbewerb um das beste Entwurfs- und Nutzungskonzept statt. Im Freiburger Baugebiet Gutleutmatten hat die Konzeptvergabe dazu geführt, dass ein höherer Anteil öffentlich geförderter Mietwohnungen gebaut wurde und die Laufzeiten der Mietbindungen teilweise über denen der einschlägigen Förderprogramme lagen. Kriterien in der konzeptionellen Vergabe können auch hohe Umweltstandards oder die mögliche Abgabe des Grundstücks im Erbbaurecht sein.

Entscheidend für den Erfolg eines Konzeptverfahrens ist es, Ziele für das Verfahren zu definieren. Akteure des gemeinwohlorientierten Bauens werden insbesondere durch niedrige Einstiegsschwellen angezogen:

Der Bewerbungsaufwand muss in einer ersten Phase möglichst gering sein. Wohnungspolitische und baukulturelle Vorgaben können kombiniert werden. Die Anforderungen an Konzepte können auf mehrere Grundstücke im Baublock aufgeteilt werden, anstatt jedes Grundstück mit jeder einzelnen Vorgabe zu belasten.

Aufgrund mehrerer Schnittstellen in einem Baublock (z.B. gemeinschaftlicher Wohnhof, innere Erschließung, gemeinsame Fahrradkeller, integrierte Kita) ist ein zweistufiges „Anker-Anliegerverfahren“ sinnvoll. Dabei wird zunächst das Ankergrundstück mit zusätzlichen Anforderungen an die Bewerbung vergeben (z.B. Erstellung eines Konzepts für den gemeinschaftlichen Innenhof). Für die Übernahme der gemeinschaftlichen Aufgaben erhalten die Ankernutzer größere Grundstücke. Nach Vorliegen der Ankerkonzeption bewerben sich die weiteren Anlieger_innen des jeweiligen Baublocks.

Das zentrale Ziel der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, 50 % öffentlich geförderte Mietwohnungen zu schaffen, wird durch Bauverpflichtung innerhalb einer bestimmten Frist und durch Belegungs- und Benennungsrechte sowie Mietpreisobergrenzen schuldrechtlich und dinglich gesichert.

Der städtebauliche Rahmenplan untersucht für den ersten Bauabschnitt bereits detailliert die Möglichkeiten einer Parzellierung und unterbreitet hierfür Vorschläge, auch für die Lage der Ankerprojekte. Auf dieser Basis kann die Grundstücksneuordnung vorbereitet und die Flächenaufteilung zwischen Stadt einerseits und EMD andererseits vorgenommen werden. Der Parzellierungsplan ist wichtige Grundlage für die konzeptionelle Vermarktung, weil er sicherstellt, dass sich unterschiedliche Gebäudetypen in allen Baublöcken wiederfinden können und darüber hinaus der geförderte Wohnungsbau gerecht im gesamten Stadtteil verteilt wird.

Die Stadt wird die Anforderungen an das Vergabeverfahren in einem neuartigen Beteiligungsprozess durch eine Gruppe zufällig ausgewählter Einwohner_innen, die einen repräsentativen Querschnitt der Stadtgesellschaft darstellen, mit erarbeiten lassen. Dieses Dialogverfahren, das von der Universität Freiburg wissenschaftlich begleitet wird, hat im Jahr 2019 begonnen und soll 2021 zu Ende geführt werden.

6.3. BAUABSCHNITTE

Das Gebiet wird in sechs Abschnitten entwickelt, die sich aus den jeweiligen Bebauungsplänen ergeben.

PHASE DER PLANUNG BIS ZUR SCHAFFUNG VON BAURECHT (BIS ENDE 2022)

Die Bauleitplanung wurde durch Gemeinderatsbeschluss vom 24.07.2018 (Drs. G-18/116) eingeleitet. Auf Grundlage eines früheren Projektstandes des Rahmenplans fand die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 07.11.2019 bis zum 09.12.2019 statt, hierbei wurde auch die Einwohnerversammlung am 11.11.2019 als Anhörungstermin genutzt. Der Offenlagebeschluss des 1. Bebauungsplans wird für Herbst 2021 angestrebt, der Satzungsbeschluss für Ende 2022. Voraussetzung für den Satzungsbeschluss ist u.a., dass die Flächen im Bereich des Bebauungsplans nicht mehr als gesetzliche Überschwemmungsgebiete i. S. d. §§ 76, 78 WHG gelten und dass vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG, sog. CEF-Maßnahmen) bereits vor dem ersten Eingriff funktionieren.

PHASE DER ERSTEN ERSCHLIESSUNG UND VERMARKTUNGSBEGINN (2023 BIS ENDE 2025)

Sobald Planungsrecht besteht (zumindest durch sog. Planreife nach § 33 BauGB) kann das Baufeld freigeräumt und die Ausführungsplanung für die öffentliche Erschließung erarbeitet werden. Daran schließt die Herstellung der Baustraßen und der technischen Infrastruktur an. Bereits ab Planreife können die einzelnen Baugrundstücke zum Verkauf angeboten werden. Vorab wird das Vermarktungskonzept auf Grundlage des Parzellierungsvorschlags im Rahmenplan entwickelt und vom Gemeinderat beschlossen.



Abb. 204. Grundstücke BA 1 | Beispiel | 1:4.000

PHASE DER AUFSIEDLUNG IN SECHS BAUABSCHNITTEN (ENDE 2025 BIS 2042)

Aufgrund seiner Größe wird das Gebiet in sechs Bebauungsplänen entwickelt. Die Abgrenzung der Bauabschnitte erfolgte in Abhängigkeit der technischen Randbedingungen (Umfang der Baufeldfreimachung, Orientierung anhand der Vorflut der Freispiegelkanäle, Erschließungsvoraussetzungen für Straßen und Leitungen) und der Vermarktungsüberlegungen (Schaffung zusammenhängender kompakter Quartiere). Die Phase der Aufsiedlung beträgt für den gesamten Stadtteil schätzungsweise 17 Jahre und inkl. der Erschließung und Baufeldfreimachung rd. 20 Jahre.

Der **erste Bauabschnitt** (Erschließung bis Ende 2025, 43 ha bzw. 50 ha inkl. CEF-Flächen für u.a. Erdaushubzwischenlager, 1.600 WE) liegt zwischen der Stadtbahn-Endhaltestelle, dem Marktplatz und dem Käserbachpark, Zu ihm gehören auch die Stadtbahntrasse in Richtung Rieselfeld und die Radwegeverbindung über den Autobahnzubringer an das Radvorrangnetz FR 1 sowie die Hochgarage am Parkplatz des Mundenhofs. Der Bauabschnitt konzentriert sich um den Quartiersplatz mit solitärer Kita, die vor dem Bau des Stadtteiltreffs im 2. Bauabschnitt auch eine wichtige Quartierstrefffunktion übernimmt und bis Mitte 2027 fertiggestellt sein soll. Der erste Bauabschnitt der Gemeinschaftsschule soll 2028 betriebsbereit sein (dazu gehören eine Sporthalle und die Leichtathletikbahn). Mit dem Handwerkerhof, dem Wohnheim des Universitätsklinikums, einem Standort für großflächigen Einzelhandel, dem Pflegeheim und dem Haus der Kirche sind wichtige Projekte mit Bedeutung für den Gesamtstadtteil im ersten Abschnitt enthalten.

Der **zweite Bauabschnitt** (Erschließung bis Ende 2027, 28 ha, 1.400 WE) erstreckt sich zwischen Marktplatz und Besançonallee und beinhaltet auch den Anschluss an diese Straße über den projektierten Kreisverkehr. Dieser kann jedoch erst nach Verlagerung der derzeit noch dort geführten Hochspannungsleitungen (mögliche Fertigstellung der neuen Gemeinschaftstrasse voraussichtlich Sommer 2025) gebaut werden. Der 2. Bauabschnitt umfasst dann auch die noch fehlende Randbebauung des Marktplatzes. Als öffentliche Einrichtungen entstehen entlang des Infrastrukturbandes parallel zur Mundenhofer Straße der zweite Abschnitt der Gemeinschaftsschule, Dreifachturnhalle und weitere Sportanlagen im Umfeld der bestehenden Anlage Untere Hirschmatten.

Der **dritte Bauabschnitt** (Erschließung bis Ende 2029, 27 ha, 1.300 WE) umfasst dann das Quartier zwischen Käserbachpark und Mundenhof mit überwiegender Wohnnutzung. Der **vierte Bauabschnitt** (Erschließung bis Ende 2031, 16 ha, 700 WE) komplettiert den südlichen Bereich zum Rieselfeld hin. Nach Verlagerung des SWR-Funkmastes kann dann das Erdaushubzwischenlager schrittweise verkleinert und nach Osten verlagert werden, um den **fünfte Bauabschnitt** nördlich des Dietenbachs von der Anschlussstelle Lehen her zu entwickeln (Erschließung bis Ende 2033, 26 ha, 1.400 WE). Der **sechste Bauabschnitt** (Erschließung bis Ende 2037, 5 ha, 300 WE) wird mit der Auflösung des Erdaushubzwischenlagers folgen.

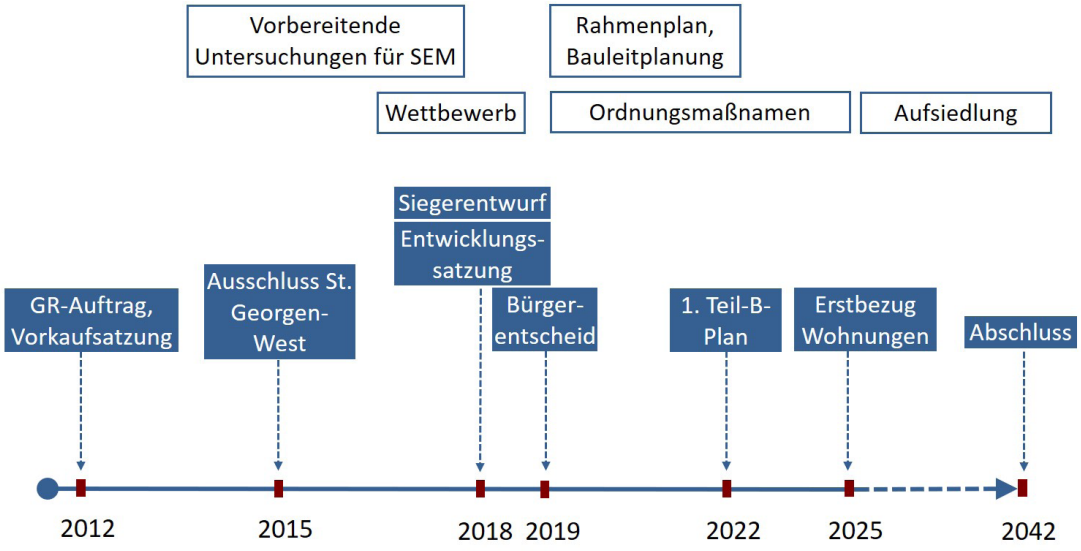
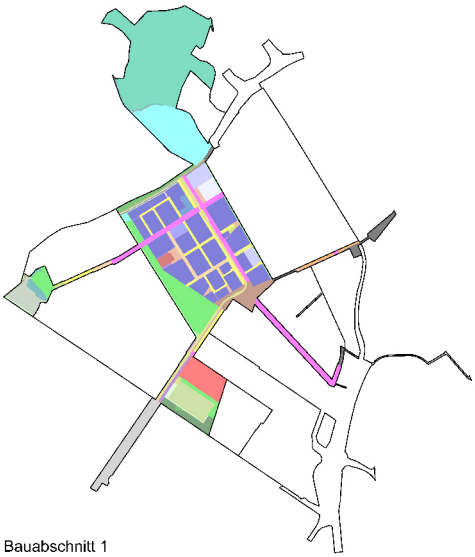
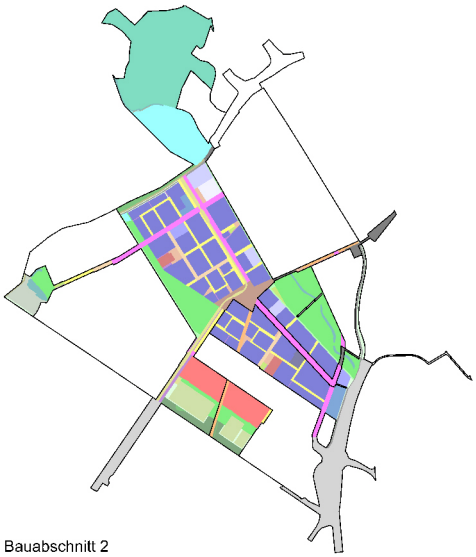


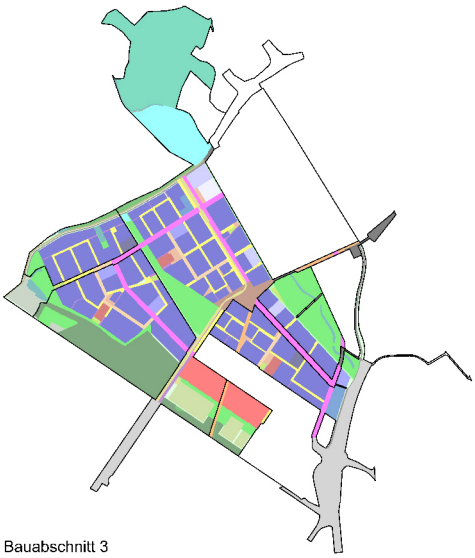
Abb. 205. Schaubild | Fahrplan Dietenbach



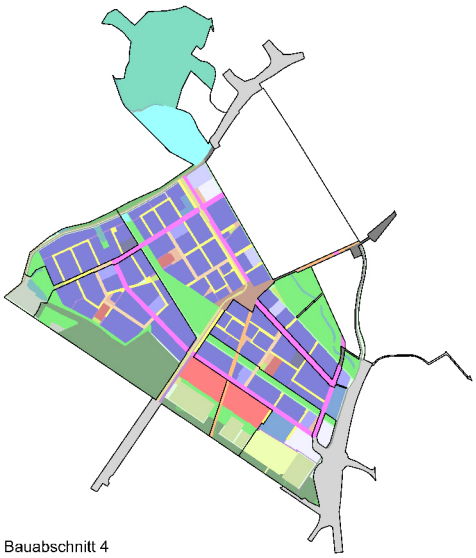
Bauabschnitt 1



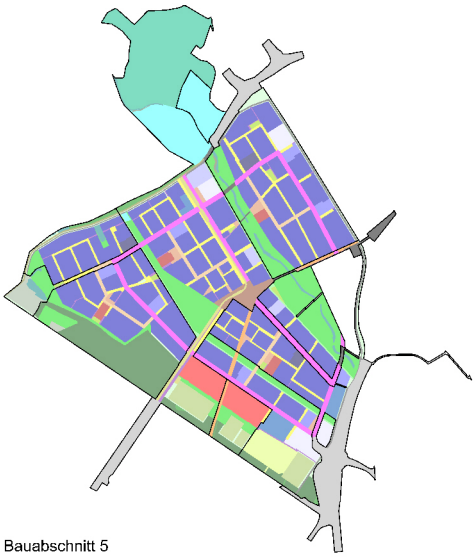
Bauabschnitt 2



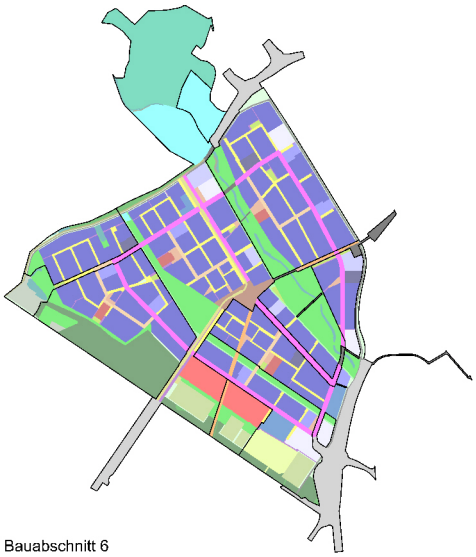
Bauabschnitt 3



Bauabschnitt 4



Bauabschnitt 5



Bauabschnitt 6

Abb. 206. Flächenaufteilung nach Bauabschnitten | 1:30.000

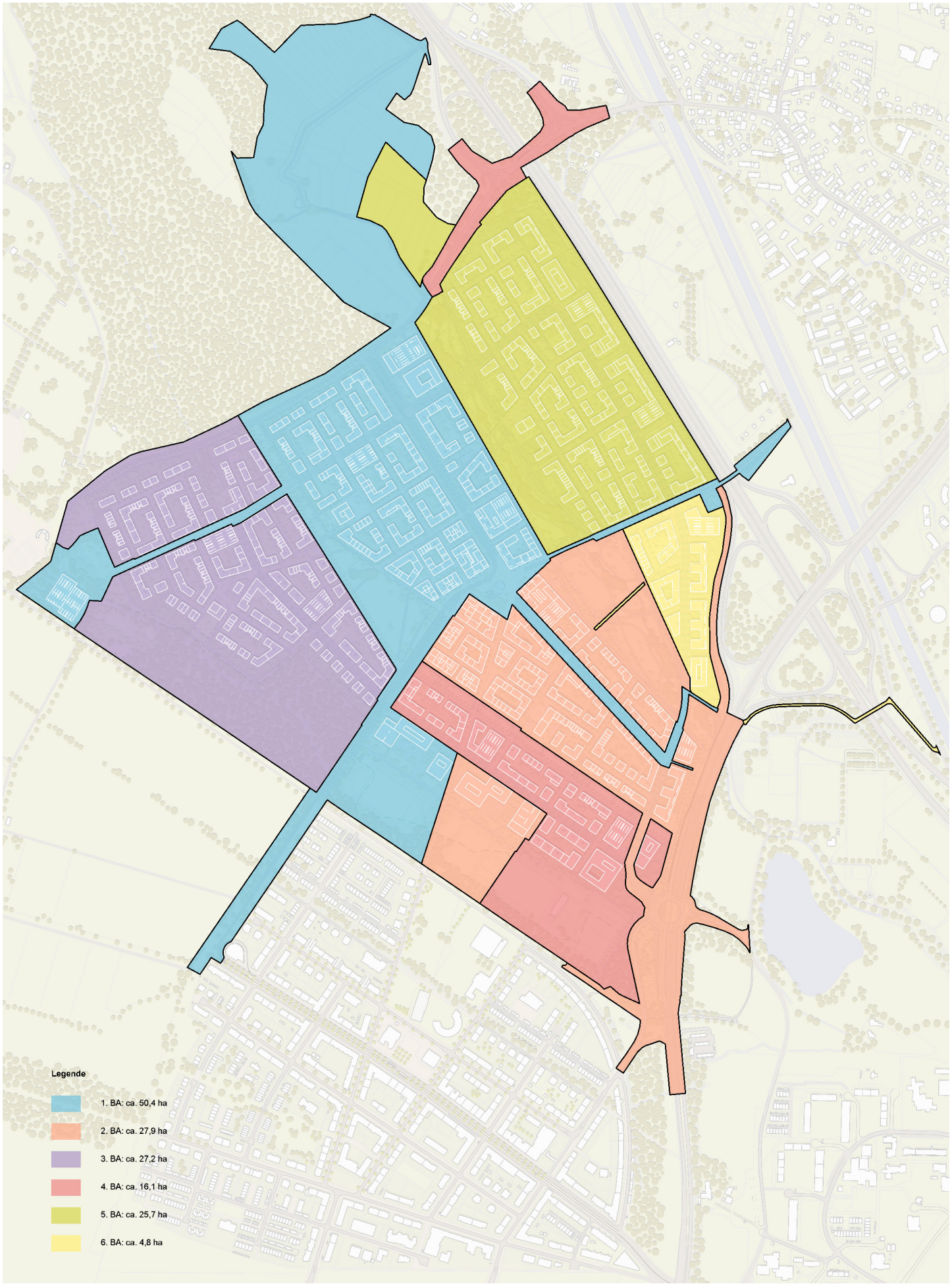


Abb. 207. Bauabschnitte | 1:10.000

7. Ausblick: Die Kreislaufstadt von morgen

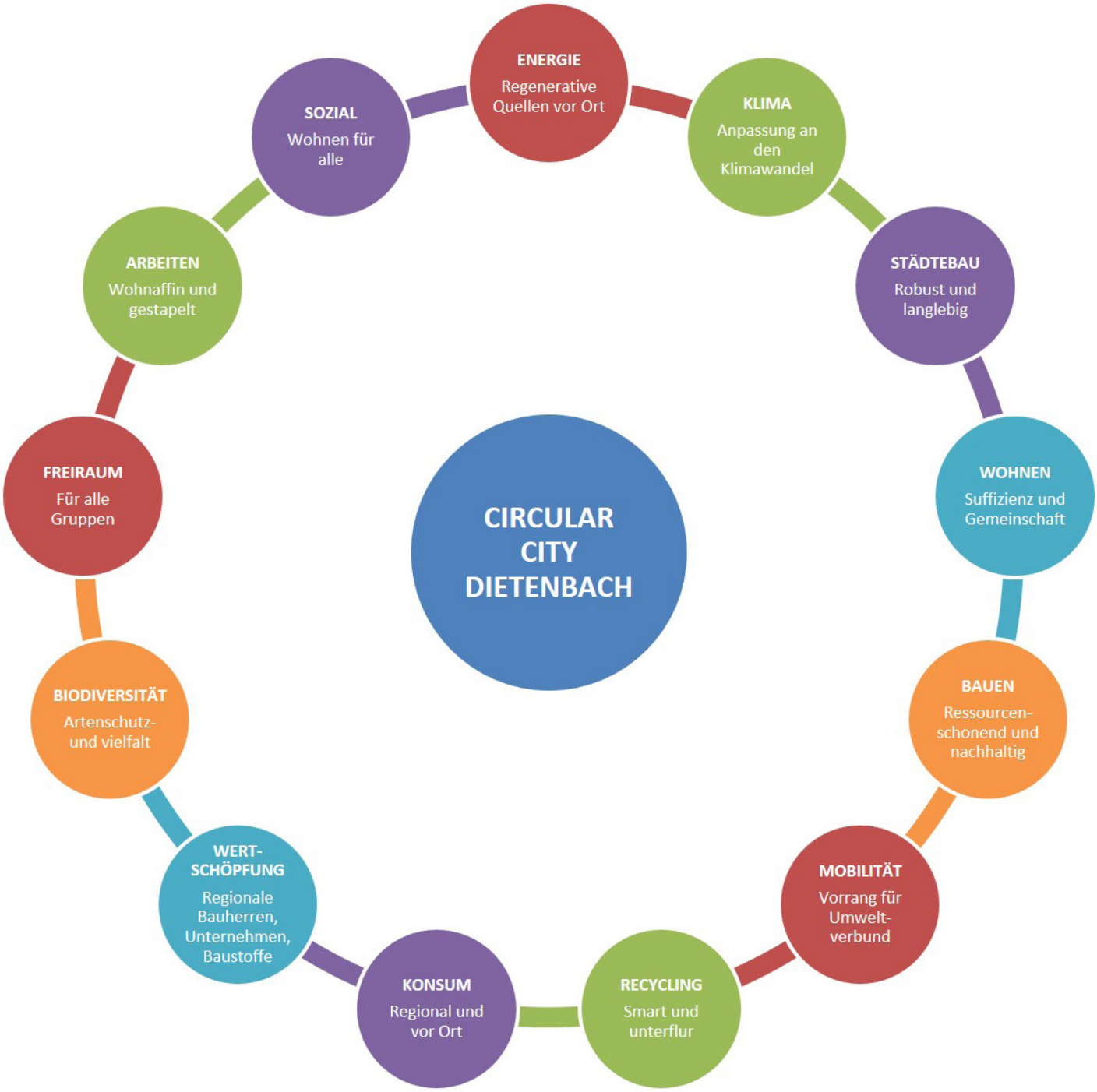


Abb. 208. Schaubild | Circular City Dietenbach

Der neue Stadtteil Dietenbach baut auf einem Fundament der nachhaltigen Entwicklung auf. Die Planung verzahnt Ziele der Stadtentwicklung, des Wohnungsbaus, der Freiraum- und Verkehrsplanung mit umweltpolitischen und sozialen Zielen. Die aus der Entwicklung des neuen Stadtteils sich ergebende Verantwortung ist hoch, da es sich um eine klassische Außenentwicklung mit entsprechenden Eingriffen in Natur und Umwelt handelt. Der neue Stadtteil Dietenbach wird angesichts der Größe einer Kleinstadt, seines langen Aufsiedlungszeitraums (bis 2042) und seiner angestrebten Langlebigkeit (mit Strukturen, die 100 Jahre und mehr Bestand haben) Antworten finden müssen auf aktuelle Entwicklungen und wichtige Zukunftsfragen: Wie bauen wir in Zukunft? Wie arbeiten wir? Wie ernähren wir uns? Wie wohnen wir? Wie bewegen wir uns? Kurzum: Wie leben wir in Zukunft?

Bevölkerungswachstum, Klimaschutz und -anpassung, demografischer Wandel, soziale Ungerechtigkeit, Schutz der natürlichen Ressourcen, Erhalt der Artenvielfalt, Mobilitätswende sind Aspekte, die bei einer nachhaltigen Stadtentwicklung berücksichtigt werden müssen.

Der Stadtteil Dietenbach ist wie jedes Baugebiet zunächst ein Ort des Verbrauchs. Das Bemühen um einen möglichst geringen Rohstoff- und Energieverbrauch setzt dabei eine Auseinandersetzung mit einer Vielzahl sich bedingender Kreisläufe voraus, die ganzheitlich unter dem Leitbegriff einer „**Circular City**“ mitgedacht werden. Dieses Leitbild soll dabei auch Antworten auf zentrale urbane Herausforderungen geben und Material- und Energiekreisläufe, Lebenszyklen, Ernährungs- Bildungs- und Produktionszyklen in den Blick nehmen. In dem Schaubild und im Nachfolgenden werden die Einzelkreisläufe kurz skizziert:

- **Energie – Klimaneutralität und regenative Quellen vor Ort:** Angestrebt wird eine klimaneutrale, nachhaltige und wirtschaftliche Energieversorgung. Dabei soll der Strom und die Wärme, die durch die Bewohner_innen verbraucht werden, vor Ort erzeugt werden. Sonne und Umweltwärme, mehrere Energieträger stehen hierfür in Dietenbach zur Verfügung.

- **Klima – Anpassung an den Klimawandel:** Neben effektiven Maßnahmen zum Klimaschutz werden vorausschauende Maßnahmen zur Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels entwickelt. Durch den Erhalt von Ventilationsbahnen, offene Blockrandstrukturen und das überwiegend orthogonale Straßenraster wird der Luftaustausch begünstigt. Mithilfe der Stadtteilparks, der begrünten Innenhöfe, rd. 2.000 Bäumen im öffentlichen Raum sowie der vielen schnell erreichbaren Entlastungsräume bzw. Kühloasen können Wärmeinseln vermieden und die grüne Vernetzung gestärkt werden.

- **Städtebau – robust und langlebig:** Der Schwerpunkt des Rahmenplans liegt auf der parzellenorientierten, kleinteiligen Blockrandbebauung, wie sie auch Gründerzeitquartiere aufweisen. Diese Strukturen haben sich als deutlich robuster und langlebiger als beispielsweise Großwohnsiedlungen der 1960er und 70er Jahre erwiesen, da Einzelgebäude in einem Block leichter an aktuelle Anforderungen aller Art angepasst oder auch ersetzt werden können, als dies bei Großstrukturen der Fall ist.

- **Wohnen - Suffizienz und Gemeinschaft:** Auch wenn Freiburg eher ein Ausreißer ist - statistisch geht der Trend immer noch zu größeren Wohnungen. In Dietenbach sind eher kleinere Wohnungen geplant (Ø 75 - 85 m² im Geschosswohnungsbau, 110 - 120 m² bei familiengerechten Wohnformen). Das reduziert den Energieverbrauch pro Bewohner_in und senkt die Wohnkosten. Vermeintliche Nachteile in der Wohnqualität werden durch einen hohen Freiraumanteil aufgefangen (private Freiflächen, gemeinschaftlich nutzbare Höfe, drei Stadtteilparks und an Dietenbach angrenzende Freiräume). Da auch Bauherrenkonzepte mit eine höheren Innovationskraft angesprochen werden (Baugruppen, genossenschaftlichen Bauprojekte), ist die Chance zur Umsetzung von Projekten mit Gemeinschaftsorientierung wahrscheinlicher: integrative Wohnformen, Mehrgenerationen-Wohnen, Wohngruppenmodelle, Co-Housing-Projekte und Cluster-Wohnungen bieten die Möglichkeit, gemeinschaftlich zu wohnen und sich trotzdem in einen individuellen Privatraum zurückziehen zu können. Auch das verringert den Wohnflächenverbrauch. Gemeinschaftlich wohnen kann zudem auch bedeuten, zu teilen: Schwere Werkzeuge, Partyzelte, Hochdruckreiniger etc. beanspruchen Platz und könnten zur gemeinsamen Nutzung in Gemeinschaftsräumen z.B. des Ankerprojektes im Block vorgesehen werden. Die Suffizienz (also das Sparen von Material und Energie) kann auch beeinflusst werden, wenn beim Bauen auf nutzungsneutrale und veränderbare Grundrisse

geachtet wird. So werden z.B. 18 KiTas im Geschosswohnungsbau integriert und können - sollte kein Bedarf mehr bestehen – in andere Nutzungen umgewandelt werden. Auch der Stadtteiltreff, der Verfügungsbau auf dem Schulcampus oder die Nicht-Parkierungsflächen in den Quartiersgaragen können auf sich verändernde Bedarfe reagieren.

- **Bauen – ressourcenschonend und nachhaltig:** Die Bauweise in Dietenbach ist kompakt und zeichnet sich durch eine hohe Bau- und Einwohnerdichte aus, die deutlich flächensparender ist als die Bebauung im Einzugsbereich des Oberzentrums Freiburg mit oftmals freistehenden Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhäusern. Durch die Verwendung heimischer Materialien und ressourcenschonendes Bauen lässt sich die im Gebäude verbaute „graue Energie" minimieren: Bauen mit Holz oder Recyclingbeton, aber auch das modulare Bauen, wie es für die Quartiersgaragen angedacht ist, können dabei helfen. Bei den öffentlichen Gebäuden hat es die Stadt selbst in der Hand. Bei der Vergabe der privaten Baugrundstücke werden Qualitätskriterien entwickelt, die neben städtebaulichen und sozialen Gesichtspunkten gleichberechtigt Aspekte der Nachhaltigkeit beinhaltet. Auch im Rahmen des geplanten Gestaltungshandbuchs für Dietenbach sollen für Bauherren_innen und Architekten_innen Empfehlungen gegeben und Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden.

- **Mobilität - Vorrang für Umweltverbund:** Die Herstellung eines Autos (einschließlich der Herstellung von Stahl, Aluminium und Kunststoffen) benötigt viele tausend Kilowattstunden – genauso wie der Bau eines Parkplatzes oder einer Garage. Zudem wird für PKWs und Zufahrten viel Fläche benötigt, die anderen Nutzungen nicht zur Verfügung steht. In Dietenbach sollen die Voraussetzungen für ein Leben ohne eigenes Auto geschaffen werden (ein Stadtteil der kurzen Wege, Car-Sharing, ein starker Umweltverbund, Fahrradverleihstationen, niedriger Stellplatzschlüssel, Parken nicht auf dem eigenen Grundstück sondern mit Wegedistanz zu den Quartiersgaragen usw.). Die dadurch gewonnenen Flächen sollen allen Menschen im Stadtteil und alternativen Mobilitätsformen zur Verfügung stehen.

- **Recycling – smart und unterflur:** Wenn Recycling konsequent praktiziert wird, kommt das der Energiebilanz zu Gute. In Dietenbach soll der entstehende Abfall nicht auf jedem Grundstück einzeln, sondern in Unterflursystemen zentral gesammelt werden – mit Vorteilen für das Stadtbild, die Bedienung durch z.B. ältere Menschen und letztlich die Akzeptanz. Die Abfallsammler sind mit einem Chip ausgestattet, der den Füllstand misst. Der Abfall muss nur bei Bedarf abgeholt werden, so dass Wege für die Abfallwirtschaft eingespart werden können. Auch das Bauen mit recycelten Baustoffen gewinnt mehr an Bedeutung und findet im neuen Stadtteil Anwendung.

- **Konsum - regional und vor Ort:** Die Herstellung von Lebensmitteln und anderen Produkten des täglichen Bedarfs ist teilweise sehr energieaufwendig. Dazu kommt, dass Produkte und Lebensmittel, die mit dem Flugzeug befördert wurden, z.T. stark mit grauer Energie belastet sind, während der Energieaufwand für lokal erzeugte Nahrungsmittel sehr gering sein kann. In einem neuen Stadtteil, der insbesondere den Auftrag zur Schaffung von preiswertem Wohnraum hat, kann dieses Thema zwar nur untergeordnet, aber dennoch unterstützend durch kleinere Projekte aufgegriffen werden. Zu nennen sind hier die vorgesehenen „urban gardening"-Standorte im Käserbachpark, bei der die Bewohner_innen des Quartiers eigenes Gemüse anbauen können. Auch in den Blockinnenbereichen sind Nutzergärten sinnvoll. Auf dem zentralen Stadtteilplatz, der zugleich auch die Funktion eines Marktplatzes hat, soll ein Bauermarkt entstehen, der – ggfs. sogar gekoppelt mit einer kleiner Markthalle in einem kleinen Quartiersladen – den Landwirten aus der Region und den durch die Dietenbach-Planung betroffenen Landwirte die Möglichkeit gibt, ihre Produkte direkt vermarkten können. Durch das Vorhandensein aller wichtigen Einzelhandels- und Lebensmittelgeschäfte für den kurzfristigen Bedarf erfolgt eine Nahversorgung im eigentlichen Sinne, d.h. der Konsum erfolgt vor Ort.

- **Wertschöpfung - regionale Bauherren, Unternehmen und Baustoffe:** Regionale Wertschöpfungsketten können auch im Rahmen der Dietenbachplanung genutzt werden. So werden mit dem für die Dauer der Erschließung des neuen Stadtteils temporär eingerichteten Erdaushubzwischenlager in Dietenbach Transportketten eingespart; das Erdmaterial anderer Bauprojekte der Region wird hier gelagert und anschließend direkt auf dem Gelände wiederverwendet. Bei

der Vermarktung der Grundstücke können lokale und regionale Bauherrenkonzepte Berücksichtigung finden (Freiburger Wohnungswirtschaft, Genossenschaften, Mietshäusersyndikat, Baugruppen), die wiederum auch eher mit lokalen und regionalen Unternehmen, Architekten und Handwerkern zusammenarbeiten. Damit werden Arbeitsplätze in der Region erhalten und neue geschaffen. Bei der Energieversorgung werden Strom und Wärme verbrauchernah produziert, womit sich Transportwege verringern und die kommunale Autonomie gefördert wird.

- **Biodiversität - Artenschutz und -vielfalt:** Die Stadtgestaltung muss dem dramatischen Verlust an Biodiversität, an Arten und Lebensräumen einschließlich Insektensterben entgegenwirken und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität in naturnahmen Räumen sichern. Dabei spielen umliegende Landschaften eine große Rolle. Ökologisch sensible Bereiche müssen vor zu vielen Besucher_innen aus dem neuen Stadtteil geschützt werden, z.B. durch Pufferstreifen, Abgrenzungen oder den Verzicht auf direkte Wegebeziehungen aus dem neuen Stadtteil. Ökologisch weniger bedeutende Flächen hingegen sollen naturnah aufgewertet werden. Dies ermöglicht eine Kombination aus Naturschutz und Naturerleben im Umfeld des neuen Stadtteils. Die Bereitstellung naturnaher Räume zur Regeneration von Mensch und Natur ist ein wichtiger Baustein des Freiraumkonzepts des neuen Stadtteils. Der naturnahe Gewässerausbau Dietenbach und das Baumkonzept mit einer Vielzahl an Baumarten betreffen den öffentlichen Raum. Aber auch private Bauherren_innen, Architekten_innen und Mieter_innen sind gefordert und sollen motiviert werden, naturnahe Gärten und Randbereiche zu gestalten, mit heimischen Arten und hoher Strukturvielfalt für eine Vielzahl an wilden Tier- und Pflanzenarten. Ein Gestaltungshandbuch, entsprechende Förderprogramme der Stadt (z.B. zum Artenschutz am Haus) und Vorgaben im Bebauungsplan werden dies unterstützen.

- **Freiräume - für alle Gruppen:** Die Grünflächen in neuen Stadtteil werden teils intensiv gestaltet, teils naturnah belassen, z.B. entlang des ökologisch aufgewerteten Dietenbachs. Durch die entstehende strukturelle Vielfalt werden unterschiedliche Nutzungsinteressen und -gruppen unterstützt. Gleichzeitig fördert das Mosaik unterschiedlicher Freiflächen auch die Vielfalt wilder Tier- und Pflanzenarten. Naturnahe Bereiche im Stadtteil dienen zudem dem Biotopverbund, z.B. als Trittsteine oder Wanderrouten für viele Tierarten aus den umliegenden wichtigen Schutzgebieten. Gleichzeitig bieten diese den Bewohner_innen Naturerleben für Jung und Alt in direkter Wohnnähe sowie vielfältige Möglichkeiten für Umweltbildung.

- **Arbeiten - wohnaffin und gestapelt:** Durch die Nutzungsmischung von Wohnen, Geschäften, Schulen und Urban Factories entstehen wohnortnahe Arbeitsplätze in Freiburg, die auch Pendlerbewegungen in die Region und damit den CO2-Ausstoß reduzieren können. Die Nähe vom Arbeitsort zum Wohnort wird durch Projekte wie der Handwerkermeile mit Azubi-Wohnen oder den Wohnheimen des Studierendenwerks und des Universitätsklinikums unterstützt. Mit den urban factories entstehen wohnverträgliche, auf mehreren Etagen „gestapelte“ flächeneffiziente Einheiten, die flexibel nutzbar sind. Die hier ansässigen Handwerks- und Produktionsbetriebe können dabei mithelfen, das Gebiet mit aufzubauen und stellen gleichzeitig eine Ergänzung des Versorgungsangebotes dar.

- **Sozial - Wohnen für alle:** Der Stadtteil soll sozial nachhaltig konzipiert werden und eine Antwort auf die zunehmende soziale Ungerechtigkeit und Ausgrenzung einkommensschwacher oder sozial benachteiligter Gruppen an der Teilhabe des gesellschaftlichen Lebens und der Versorgung mit preisgünstigem Wohnraum in Freiburg sein. Ein sozial durchmischter Stadtteil an Stelle räumlicher Trennung sozialer Gruppen, 50% geförderter Mietwohnungsbau und viele Begegnungsmöglichkeiten (Stadtteiltreff, Haus der Kirche, Vereinsleben, vielfältige Treffpunkte, wie Marktplatz etc.) tragen hierzu u.a. bei.

Zur Umsetzung des Leitbildes der „Circular City Dietenbach“ und ihrer Einzelkreisläufe ist das Engagement eine Vielzahl an Akteuren erforderlich – Politik, Planer_innen, Wohnungswirtschaft etc. Am Ende tragen v.a. aber auch die neuen Dietenbacher_innen eine Verantwortung zur Zielerreichung. Ein Umzug in ein neues Stadtquartier Dietenbach mit den entsprechenden Strukturen und Angeboten ist ein neuer Lebensabschnitt und dabei auch eine Chance für die neuen Dietenbacher_innen, eigene Verhaltensmuster zu hinterfragen, wie z.B. das Leben mit eigenem Auto oder die bisherigen Wohnformen. Mit der Entwicklung eines komplett neuen Stadtteils mit seinen vielfältigen Angeboten sind die Voraussetzungen daher besser als in Bestandsgebieten.

8. Exkurs: Leitideen des städtebaulichen Entwurfs

Nachfolgend sind übergeordnete Leitgedanken, städtebauliche Haltung und spezifische Qualitäten des Planungsgebietes Dietenbach beschrieben, die eine wesentliche Grundlage für die Planung waren.

IDEE, HALTUNG UND LEITGEDANKEN

Form und Gestalt europäischer Städte haben immer zwei wesentliche Ausgangspunkte: Seinen Ort und seine Menschen.

Zuerst gibt es den **Ort**, an dem eine Stadt entsteht. Es ist diese eine, unverwechselbare Stelle auf unserem Planeten, mit all ihren natürlichen, geografischen und mittlerweile auch vom Menschen geschaffenen Eigenheiten. Eine Entwurfsidee, die auf diesen Qualitäten aufbaut, verbindet sich mit dem vorgefundenen Ort, übernimmt Eigenheiten, orientiert sich an vorhandenen Geometrien und entwickelt daraus seinen spezifischen Charakter.

Der zweite Ausgangspunkt für die Gestalt einer Stadt sind ihre **Menschen**, die diesen Ort formen und bewohnen werden. Menschen mit all ihrem Wissen, ihren Wünschen und Bedürfnissen. Jeder einzelne und jede Gruppe, die innerhalb dieser Stadt zusammenkommen, ist ebenfalls einzigartig. Diese Individualität soll sich entfalten können, für sie gilt es einen guten Rahmen zu schaffen. Ziel ist eine Stadt, mit der sich ihre Bewohner_innen identifizieren, Ziel ist eine Stadt für den Menschen.

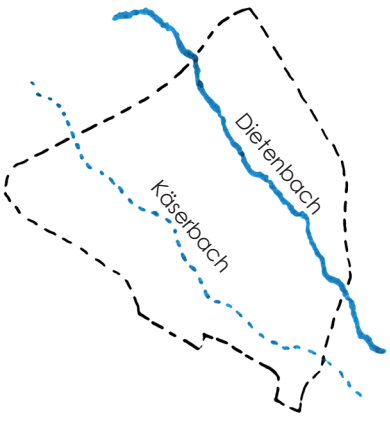


Abb. 209. Pikto | Gliederung durch Topos und Locus

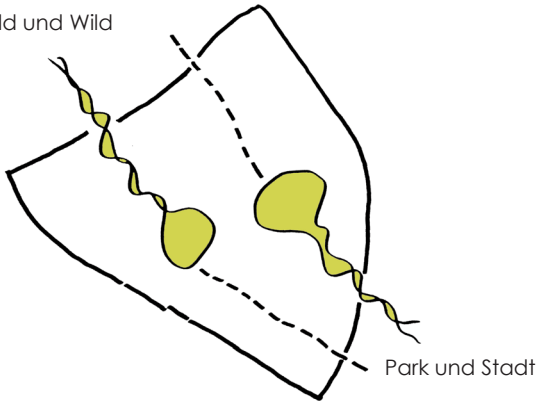


Abb. 210. Pikto | Idee der internen Freiräume

QUALITÄTEN UND LEITGEDANKEN ZU EINEM SPEZIFISCHEN ORT

Gesamtform: Der heutige Ort ist zunächst durch seine unterschiedlichen Ränder definiert. Im Nordosten sind es die Dreisam und der Autobahnzubringer B31a, im Nordwesten das Frohnholz mit seiner Straße „Zum Tiergehege“ zum Mundenhof, im Südwesten der unterschiedlich breite Waldsaum zum Stadtteil und Naturschutzgebiet Rieselfeld und im Osten ist es die Besançonallee. Es sind klare Ränder, die einen Rahmen schaffen und eine erste Grundgeometrie für den neuen Stadtteil festlegen.

Dietenbach und Käserbach: Prägend für den Ort ist der geschützte Bachlauf des Dietenbachs, der sich parallel zur Dreisam durch das Gebiet schlängelt. Er teilt die Fläche in zwei unterschiedlich große Bereiche. Auf alten Karten und auch bei der Begehung des Ortes ist ein zweiter Bachlauf zu finden. Der Käserbach ist schon viele Jahre trockengefallen und teilweise verschüttet. Er führte einst ebenfalls in gleicher Richtung durch das Gebiet. Ein paar Bäume, Sträucher und alte Flurgrenzen markieren noch heute seine Lage. Auch wenn kein Wasser mehr fließt, der Käserbach ist wiedergefunden und sein Ort wird zum Paten einer städtebaulichen Idee.

Gliederung: Beide Bachläufe zusammen gliedern die Fläche in harmonischer Form. Es entstehen drei annähernd gleich große Zonen, in denen sich der neue Stadtteil entwickeln wird. Und noch wichtiger: Entlang des Dietenbachs und des ehemaligen Käserbachs entstehen die zwei großen inneren Freiräume, die sich mit dem umliegenden Grün verbinden und das Grün auf prägende Art in die Mitte des Stadtteils führen: Zwei Freiflächen mit unterschiedlichem Charakter – der Käserbachpark und die Dietenbachaue.

Orientierung und Geometrie: Dietenbach liegt wie seine benachbarten Stadtteile Lehen oder Rieselfeld in der Rheinebene zwischen den Bergen des Schwarzwaldes und des Kaiserstuhls. Bei der Bewegung durch die Ebene bieten die markanten umliegenden Berge eine gute Orientierung. Von Dietenbach aus sind im Osten Kandel, Schlossberg, Kybfelsen, Schauinsland, Schönberg und im Westen der Kaiserstuhl und die Vogesen gut zu sehen. Spürbar sind auch die offenen Landschaftsräume der Ebenen, wie die Freiburger Bucht im Norden und der Blick in Richtung Rheinebene nach Süden. Der Stadtgrundriss soll diese Orientierungsmöglichkeit berücksichtigen und wesentliche Sichtachsen freihalten. Diese weit über die Grenzen des Stadtteils hinauswirkenden Blickbezüge fließen in die Stadtgeometrie ein – es entstehen zwei Parks im Stadtteil mit jeweils eigener Geometrie

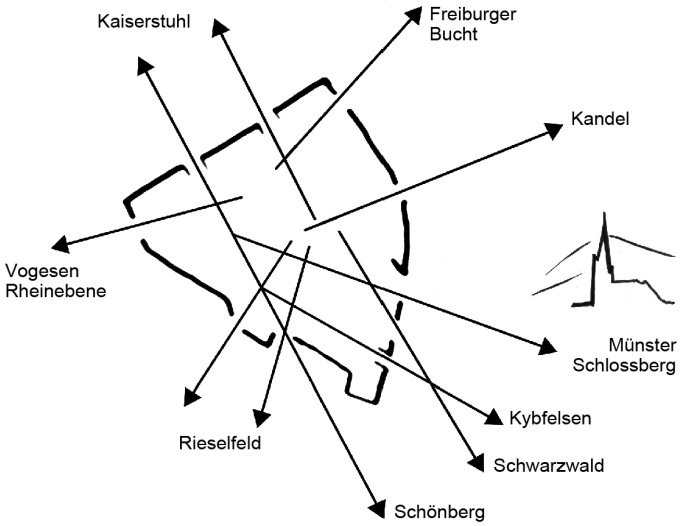


Abb. 211. Pikto | Blickbezüge und Orientierung

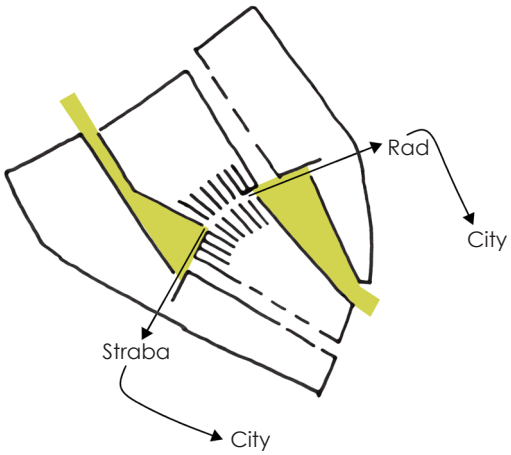


Abb. 212. Pikto | Stadtteilkörper Freiräume, Viertel und Mitte

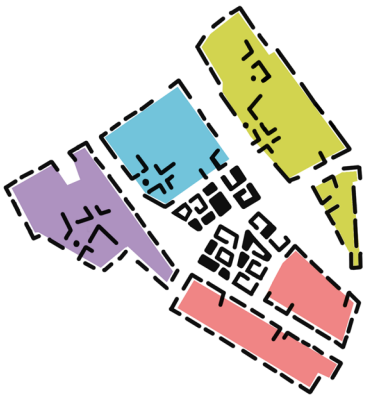


Abb. 213. Pikto | Ausbildung von 4 Vierteln und einer Mitte

Mitte und Viertel: Ein Stadtteil hat eine Mitte, ein gemeinsames Zentrum. Diese liegt natürlicherweise auch in der geometrischen Mitte des Ortes. Die Stadtteilmitte Dietenbachs liegt somit im mittleren Siedlungsstreifen zwischen den beiden Grünräumen. Um die Mitte herum sind ähnlich einem Farbkreis die einzelnen Stadtviertel mit jeweils eigener Farbe / eigenem Charakter angeordnet.

Eine Mitte, zwei innenliegende Parks und vier bis sechs Stadtviertel sind die Grundbausteine des Stadtteils. Sie haben an diesem Ort ihre richtige Lage gefunden. Ein erstes Bild für Dietenbach entsteht.

Stadt der kurzen Wege: Eine Stadt muss auch praktisch sein. Idee einer Stadt sind Dichte, Nähe und direkte Verbindungen. Aus dem übersichtlichen geometrischen Grundprinzip von Vierteln, Freiräumen und Mitte entwickelt sich eine ineinander verbundene Stadt für die Menschen, die sich in ihr bewegen. Wege, Straßen und Freiräume führen in die Mitte mit ihren Geschäften und Einrichtungen und verknüpfen die einzelnen Viertel miteinander. Es sind Wege, die durch eine abwechslungsreiche Stadtlandschaft führen und an jedem Punkt den Bewohner_innen, wie den Besucher_innen Orientierung geben. Es entsteht ein Stadtteil der kurzen Wege.

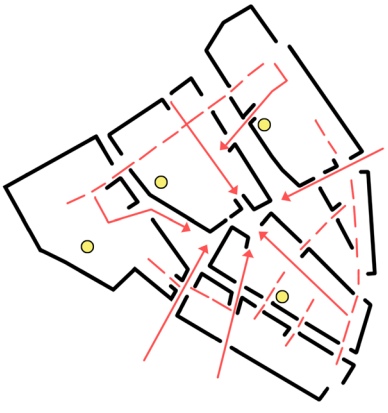


Abb. 214. Pikto | Stadt der kurzen Wege

Erschließung: Neben der Vorfahrt für Fuß- und Radverkehr im Stadtteil ist eine effektive Erschließung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Kfz-Verkehr zu verorten. Die Freiburger Stadtbahn wird auf direktem und kürzestem Weg von der letzten Haltestelle im Rieselfeld in das Zentrum Dietenbachs geführt und erhält ihren Endhaltepunkt am Mittelpunkt des Nordwestrandes. Damit sind die drei Haltestellen optimal im Stadtteil angeordnet, um auch hier die Wege von der Wohnung zur Stadtbahn möglichst kurz zu halten. Eine Trasse für einen möglichen Ringschluss der Stadtbahn in Richtung Lehen wird freigehalten. Die Anknüpfungspunkte für den Kfz-Verkehr sind mit dem Lehener Anschluss über die Straße Zum Tiergehege im Norden und dem neuen Kreisel an der Besançon-Allee für Rieselfeld und Dietenbach im Süden über das übergeordnete Verkehrsnetz festgelegt. Ein innen liegender Ringboulevard, ergänzt mit zwei kurzen Stichboulevards, die in die Mitte führen, bildet eine klare und funktionale innere Haupterschließung. Die Positionierung von Stadtbahn und Ringboulevard bestimmen ebenfalls die Geometrie des neuen Stadtteils und werden wichtiger Teil des gesamten Gefüges.

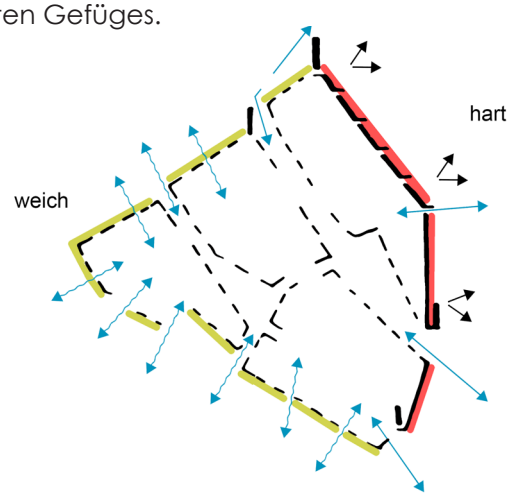


Abb. 215. Pikto | Städtische Masse und Hochpunkte

Ränder und Nachbarschaften: Die Grenzen des neuen Stadtteils bestimmen nicht nur seine Geometrie, sondern ihre unterschiedlichen Qualitäten bestimmen eine spezifische Art ihrer Ausformung. Es gibt Ränder, die den Stadtteil schützen werden, es gibt Ränder die vor dem Stadtteil geschützt werden müssen, es wird Orte geben, die Einlass gewähren und es gibt Ränder, die sich öffnen und mit der nahen Umgebung verbinden. Der Stadtteil wird vor dem Lärm der großen Straßen im Norden und Osten geschützt, die Wohn- und Bauformen orientieren sich hier nach Süden und Westen zur Mitte. Der zu schützende Frohnholz im Nordwesten erhält einen zusätzlichen Heckensaum und ebenso wie das Naturschutzgebiet im Süden keine direkte Verbindung, der südliche Rand wird an vielen Stellen offen und verbindend ausgestaltet.

Dietenbach hat teilweise sehr alt eingesessene Stadtnachbarn. Die Nachbarschaft zu den Stadtteilen Lehen, Betzenhausen, Weingarten und Rieselfeld hat einen hohen Stellenwert. Es gibt Wegeverbindungen und übergeordnete gemeinsam genutzte Freiräume wie die Dreisam, den Dietenbachpark und das grüne Band zwischen Rieselfeld und Dietenbach. Dietenbach wird seinen Beitrag zu einer Stadt der Stadtteile beitragen. Dietenbach wird ein Stadtteil Freiburgs.

Ausrichtung: Im Bereich Dietenbachs existiert eine übergeordnete Richtung von Südost nach Nordwest. Sie definiert sich an den Verläufen der Gewässer von Dreisam, Dietenbach Käserbach und den Kanälen des Rieselfeldes. Es sind annähernd parallele Strukturen an diesem Ort der Ebene. Der Verlauf von Straßen und die Grundgeometrie der Wohnblöcke werden sich in dieses System einordnen und die Grundgeometrie des Stadtteils unterstützen. Ein willkommener Effekt werden viele Wohnungen mit einer schönen Südwest-Ausrichtung sein.

Spuren: Eine weitere Qualität des Ortes sind Spuren, die gefunden und erhalten werden sollen. Der verschüttete Käserbach ist eine dieser Spuren, die wesentlichen Einfluss auf das Stadtgefüge genommen haben. Entlang dessen alten Verlaufs sind ein paar wenige Bäume, die erhalten werden sollen und am Nordostrand eine noch nicht verschüttete Senke, die als Biotop erhalten, und in den Stadtgrundriss integriert wird. Alte Flurnamen werden sich eventuell in den Namen von Plätzen, Straßen oder Vierteln wiederfinden. Alte oder bereits bestehende Wegeverbindungen, wie die Unterführung unter der Besançonallee in Richtung Innenstadt, der Weg durch das Langmattenwäldchen oder die diagonale Achse zur Mitte des Stadtteils Rieselfeld mit dem Maria-von-Rudloff-Platz werden in das neue Straßennetz integriert. Gerade letztere wird bis in das Herz des neuen Stadtteils geführt und einen verorteten Bezug der beiden Stadtteile aufbauen. Und nicht zuletzt ist es die vorhandene Grundrichtung von Südost nach Nordwest, die sich in der Bebauung der Block- und Häuserstrukturen wieder finden wird.

Der Ort: Dies sind die wesentlichen Qualitäten des Ortes aus denen sich Dietenbach entwickeln wird. Es ist ein nachvollziehbares geometrisches Gerüst entstanden, das mit diesem einzigartigen Ort verbunden ist. Hieraus entsteht ein bestimmender Teil des besonderen und individuellen Charakters des Stadtteils Dietenbach.

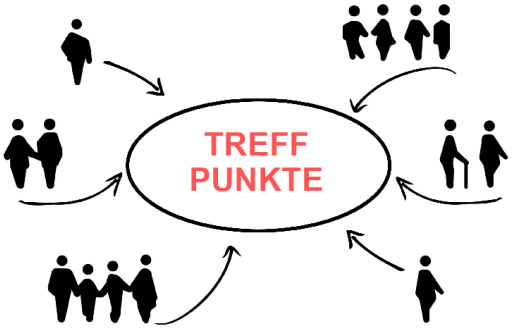


Abb. 217. Pikto | Treffpunkte in der Stadt

DIE MENSCHEN ALS MASS DER DINGE IM STÄDTEBAULICHEN ENTWURF

Noch mehr als der Ort sind es die Menschen, die ihre Stadt prägen. Obwohl sich der städtebauliche Entwurf in großen Maßstäben bewegt und der Mensch z.B. im Maßstab 1:1000 nur knappe 2 mm misst, bleibt **sie** und **er** und **alle** das Maß der Dinge!



Abb. 216. Pikto | Bewohner der Stadt

Mischung: Anlass für diesen Stadtteil ist die Knappheit von Wohnungen aller Art in Freiburg. Viele Menschen suchen Wohnungen in der Nähe Ihrer Arbeit, die bezahlbar sind und gleichzeitig die Vorteile des urbanen Lebens mit sich bringen. Es sind die verschiedenen Bewohner_innen einer Stadt, ihre Vielfalt, ihre finanziellen Möglichkeiten, oder auch nicht Möglichkeiten, die sich in diesem Stadtteil widerspiegeln sollen. Heimat für die Freiburger Stadtgesellschaft zu bieten, ist Aufgabe des Entwurfs und ihre Mischung ist Programm. Menschen aller sozialen Schichten und insbesondere die gesellschaftliche Mitte sollen hier ihren angemessenen Platz finden. Junge und alte Menschen, mit und ohne Migrationshintergrund, alt eingesessene wie frisch zugezogene Freiburgerinnen und Freiburger, Familien wie Singles, Studenten wie pflegebedürftige Menschen, und alle, die Teil unserer Stadtgesellschaft sind, weil sie einfach da sind, sollen Wohnraum finden. Auch Gruppen, die in einem urbanen Umfeld experimentell leben wollen sollen hier ihren Ort finden können. Die städtebauliche Struktur soll ein buntes Nebeneinander und Miteinander ermöglichen und fördern.

Wohn- und Haustypologien: Städtebauliches Ziel ist die Schaffung einer Baustruktur, die diese Vielfalt von Wohnbedürfnissen einer Stadt erfüllt und gleichzeitig der guten Durchmischung der sozialen Struktur im ganzen Stadtteil Sorge trägt. Überall sollen gute Lagen im Stadtteil geschaffen werden und die Durchmischung der Stadtgesellschaft soll sich in allen Lagen des Stadtteils widerspiegeln. Es wird sehr viele individuelle Orte geben, aber keinen besonders privilegierten Bereich. Grundbaustein für eine solche Stadt ist der offene Baublock, der eine Vielzahl von differenzierten Haustypologien zulässt. Jede Baufläche ist in unterschiedlichste Parzellen aufgeteilt. Individuelle Townhouses und Reihenhäuser für einzelne Bauherr_innen, kleine und große Stadthäuser und Doppelhäuser für Baugruppen, kleiner und großer Geschosswohnungsbau für Genossenschaften, Wohnungsbaugesellschaften und andere Wohnungsschaffende sowie Punkthäuser und ein paar wenige Hochhäuser werden auf gemeinsamen Baufeldern gemischt zueinander angeordnet. Sie erhalten gemeinsame Wohnhöfe zur gemeinsamen und privaten Nutzung. Jeder Wohnhof wird sich individuell entwickeln und durch seine Mitspieler_innen seinen eigenen Charakter erhalten.

Teil einer urbanen Stadt sind Häuser, die eine „Nichtwohnnutzung“ aufnehmen. Gewerbliche Nutzungen wie Märkte, Läden, Geschäfte, Büros, diverse Dienstleistungen, nicht störendes Gewerbe und die sozialen Nutzungen wie Kindertagesstätten, Pflege, Schulen, Sport, Jugend, Kirche, Stadtteiltreff werden in die übergeordnete Struktur integriert und insbesondere die Erdgeschosszonen öffnen und beleben.

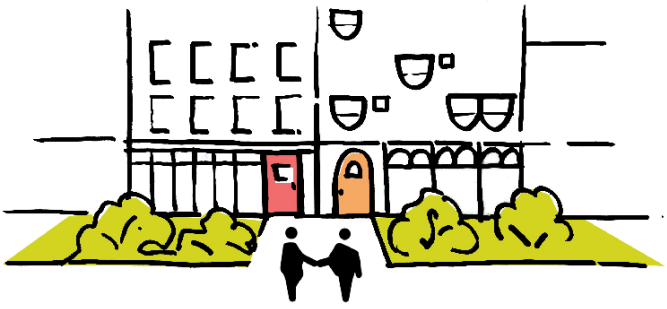


Abb. 218. Pikto | Nachbarschaften in der Stadt

Parzelle, Adresse und Straße: All diese Haustypologien liegen an gemeinsamen Straßen. Grundlage dafür ist eine kleinteilige Parzellenstruktur. Sie bringt Abwechslung und vermeidet Monotonie im Hochbau. Jedes Haus und jeder Hauseingang werden von der Straße aus erschlossen. Die Straße ist gemeinsamer Freiraum aller Bewohner_innen. Hier werden sich zwischen Hauseingängen, Vorgärten und Bewegungsräumen für den Fuß- und Radverkehr Nachbarschaften und Freundschaften entwickeln. Viele Aspekte, die in späteren Kapiteln genauer beschrieben werden, kumulieren zu einer Renaissance der Straße als Raum für den Menschen: Es ist die Vertikalität der immer wieder wechselnden Bauparzellen, die individuelle Gestaltung der Vorgärten und Hauseingänge, die genaue Abstufung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen und letzten Endes die sorgfältige Gestaltung der unterschiedliche Straßentypologien, die jeder Straße Individualität und Aufenthaltsqualität geben wird. Einen großen Beitrag hierzu bilden die stellplatzfreien Grundstücke. Viele Straßen sind frei von parkenden Autos, die Stellplätze sind in nahen Quartiersgaragen organisiert, der Kfz-Verkehr oft vom ruhigen Wohnen getrennt. Alle Bewohner gelangen auf den letzten Metern zu Fuß an ihre Häuser und treffen sich. An den Straßen wird gewohnt, an den Straßen wird gelebt und jedes Haus im Stadtteil soll eine gute Adresse erhalten.

Viertel im Stadtteil: Die Bewohner_innen einer Stadt identifizieren sich mit ihrer Stadt und ihrem Stadtteil. Und sie identifizieren sich mit ihrer Straße, ihrem Haus oder ihrer Wohnung. Ein Stadtteil wie Dietenbach mit etwa fünfzehntausend Einwohner_innen besitzt die Größe einer Kleinstadt und braucht eine weitere Unterteilung in übersichtliche Einheiten. Die Ausbildung von Vierteln innerhalb der Stadtstruktur bietet einen guten Weg. Ein Stadtviertel erhält einen Namen, eine eigene Mitte, einen ablesbaren Charakter und subtile Grenzen zu seinen Nachbarn. Ein kleiner Platz, ein Kindergarten mit Raumangeboten für Aktivitäten der umliegenden Bewohner_innen und ein paar kleinere Einkaufs- und Gastronomiemöglichkeiten werden zu wichtigen Kristallisationspunkten eines Viertels mit Einwohnerzahlen zwischen drei- und viertausend Menschen. Der tägliche Bedarf ist im Viertel zu finden, der tägliche bis wöchentliche im Stadtteil, der wöchentliche oder monatliche in der Stadt und Freiburgs Stadtmitte. Die Stadtteilmitte erhält dabei eine besondere Rolle: Sie wird Viertel und Mitte zugleich sein.

Maßstab und Fußgänger: Maßstab aller städtebaulichen Entscheidungen soll der Mensch sein. Für den städtebaulichen Maßstab sind der Fußgänger und seine Perspektive entscheidend. Eine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes für ihn ist wesentlich. Aber auch die Gestalt der Stadt, in der er sich bewegt, lädt ihn zur Teilnahme am gemeinsamen Raum ein: Eine abwechslungsreiche Gestaltung der Erdgeschosse und seiner Vorbereiche, eine vertikale Struktur der Häuser, übersichtliche aber nie langweilende Straßen, abwechslungsreiche und sichere Wege durch Quartiere und Freiräume, Spiel- und Verweilangebote. Der Orientierung in langsamer Bewegung dienen auch individuelle Straßen- und Gebäudekannten, Versatze, Baufluchten, Richtungsänderungen und zuletzt markante und schöne Häuser. Kinder sollen in einem lebendigen und urbanen Umfeld sicher groß werden, Erwachsene sollen raus auf die Straßen und neugierig auf die Vielfalt unserer Gesellschaft sein und in einem barrierefreien Stadtteil in ihrem gewachsenen Umfeld alt werden können.

Freiburger_innen, die in den neuen Stadtteil ziehen werden, sollen sich in Form und Maßstab an Stadtteile ihrer Stadt erinnert fühlen. Ältere und neuere Stadtteile Freiburgs wie Stühlinger, Wiehre oder Rieselfeld dienen hier als bestes Anschauungsmaterial für Straßenproportionen und Gebäudehöhen. Dietenbach will von seinen Freiburger Vorgängern das Beste lernen und sich letzten Endes in ihre Vielzahl einreihen.

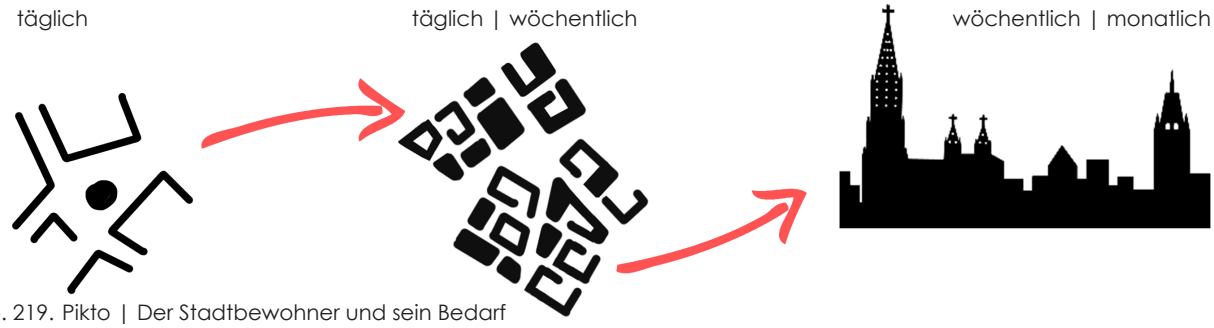


Abb. 219. Pikto | Der Stadtbewohner und sein Bedarf



Abb. 220. Pikto | Stadt für den Fußgänger

Grenzen und Freiraum: Ein wesentlicher Baustein, der ein gutes Zusammenleben vieler Menschen auf engem, urbanem Raum ermöglicht, sind klar definierte Räume, ihre Grenzen und sorgfältig gestaltete Übergänge. Eine gut gestaltete Stadt bietet private Rückzugsorte und den allen offenstehenden Raum. Die größte Privatheit genießt die eigene Wohnung, das eigene Haus, manchmal sogar das eigene Zimmer. Von dort aus gesehen werden die unterschiedlichen Freiräume definiert, von privat bis von allen genutzt: Der Balkon oder die Loggia der Wohnung zu Straße und Wohnhof, der kleine private Garten im Wohnhof, die gemeinsame Mitte des grünen Innenhofs, der Vorgarten mit Hauseingang, die Wohnstraße oder der Boulevard, die Plätze und die öffentlichen Parks im Stadtteil. Jeder Raum ist unterschiedlichen Nutzergruppen zugeordnet. Jeder Raum „gehört" jemandem und ist für ihn verantwortlich. Es werden sich Hofgemeinschaften, aber auch Straßengemeinschaften, Quartiersgemeinschaften und Stadtteilgemeinschaften bilden. Es entsteht ein guter „Nährboden" für Nachbarschaften, Unterstützung und Freundschaften von Jung und Alt.

Übergeordnete Straßen- und Platzräume als auch die Stadtteilparks sind die öffentlichen Meeting-Points der Stadtteilgesellschaft. Immer schnell erreichbar sollen es Räume für die zufällige und die geplante Begegnung zwischen den Menschen im Stadtteil werden.

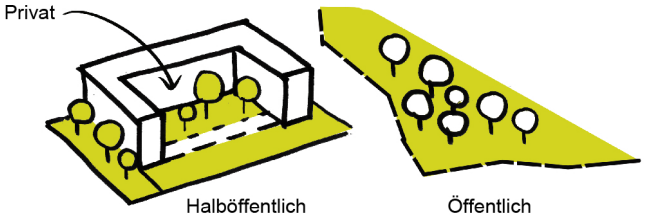


Abb. 221. Pikto | Anwendung von drei Grundqualitäten im Freiraum

Gestaltung von Individualität und Gemeinschaft: Der städtebauliche Rahmen soll allen Bewohner_innen Freiburgs Wohnraum geben und eine Mitgestaltung am neuen Stadtteil ermöglichen. Die Freiburger_innen sind an der Entstehung des Stadtteils in jeder Phase beteiligt, ihre Ideen haben Gewicht. Der städtebauliche Entwurf bietet eine gemeinsame Grundlage, gemeinsame Ziele werden formuliert, und um manches Ziel muss dabei auch gerungen werden. Innerhalb des Grundgerüsts darf die Gestaltung individuell, ja sogar über die Jahre wandelbar sein. Die städtebauliche Struktur soll eine gute Gestaltung fördern, Eigentümer_innen wie Mieter_innen sollen sich mit ihrem Haus identifizieren, geborgen fühlen und im besten Fall stolz darauf sein in einem schönen Haus zu wohnen! Eine Stärke der gewählten städtebaulichen Struktur ist, dass sie auch mal Fehler oder Hässlichkeiten verzeiht. Allerdings wird es auch Orte geben, an denen die gute Gestaltung sehr wichtig ist. Und nicht zuletzt ist auch darauf zu achten: wer hier einfach nur wohnen will soll hier ebenfalls seinen Platz finden.

Der Mensch: Dies sind die wesentlichen Qualitäten die den Menschen in Dietenbach zu Teil werden sollen. Der gesellschaftliche und menschliche Maßstab, für den es einen Rahmen zu schaffen gilt. Aktuelle Fragestellungen wie „Wie sollen wir wohnen?", was bedeutet „Suffizienz im Städtebau" oder wie „sieht denn eigentlich ein Haus des mittleren 21ten Jahrhunderts aus?" sollen hier beantwortet werden. Auch hieraus entsteht ein bestimmender Teil des besonderen und individuellen Charakters Dietenbachs.

DIETENBACH: STADTTEIL MIT CHARAKTER UND QUALITÄT

Alle vorgenannten Gedanken zum Ort und seinen Menschen fließen in ein gemeinsames Bild und einen Stadtgrundriss mit hohem Potential zur unverwechselbaren Identität.

Das heißt in Kürze: Dietenbach ist urban, bunt und lebenswert, hat eine starke Mitte, ist grün und dem menschlichen Maß verpflichtet, hat Viertel, die so angelegt sind, dass in jedem die gleiche soziale Mischung entsteht, hat attraktive und sehr vielfältige Freiräume, wird nachhaltig, ökologisch und barrierefrei gestaltet, hat sehr viele attraktive Grundstücke und Wohnlagen, in allen Bereichen, ist eine Stadt der kurzen Wege und ist sozial, bezahlbar und hochwertig gestaltet.


Frohnholz
Tiergehege Mundenhof
Wald- und Sportband
Käserbachpark
Naturschutzgebiet Freiburger Rieselfeld
Wald- und Sportband



Abb. 222. Rahmenplan | 1:5.000

9. Abbildungsverzeichnis

Das Bild- und Kartenmaterial wurde durch die Büros K9 Architekten, Latz+Partner und StetePlanung erstellt. Die Wettbewerbsskizzen wurden in Kooperation mit die-grille Landschaftsarchitekten angefertigt.

Folgende Abbildungen beinhalten hiervon abweichende Quellen:

Abb. 02-11: Stadt Freiburg

Abb. 13-17: Stadt Freiburg

Abb. 18: FreiGIS - Geoportal Stadt Freiburg

Abb. 19-20: Stadt Freiburg

Abb. 21-22: WALD + CORBE Consulting GmbH

Abb. 23: Stadt Freiburg

Abb. 25: Stadt Freiburg

Abb. 27-29: Stadt Freiburg

Abb. 70: Kristof Lange I Design & Photographie

Abb. 73: Kristof Lange I Design & Photographie

Abb. 75: Kristof Lange I Design & Photographie

Abb. 76: Seeberger.Buss Fotografie

Abb. 81: Gerd Bermbach

Abb. 82: Fuglsang Kunstmuseum

Abb. 87-110: Bruns-Pflanzen-Export GmbH & Co. KG

Abb. 116: Michael Nagy | Presseamt München

Abb. 119: Stadt Freiburg

Abb. 145: Stadt Freiburg

Abb. 185: BIT Ingenieure AG

Abb. 186: Stadt Freiburg

Abb. 190-191: Stadt Freiburg

Abb. 192: LÄRMKONTOR GmbH

Abb. 193: INKEK GmbH

Abb. 195-196: EGS-plan | Ingenieurgesellschaft für Energie-, Gebäude- und Solartechnik mbH

Abb. 197-198: INKEK GmbH

Abb. 200-201: Stadt Freiburg

Abb. 203: Stadt Freiburg

Abb. 205: Stadt Freiburg

Abb. 208: Stadt Freiburg


Dietenbach
SOZIAL · ÖKOLOGISCH · LEBENSWERT