

Umgestaltung der Stadträume entlang der Dreisam in der Freiburger Innenstadt nach dem Bau des Stadttunnels

Städtebaulich-Freiraumplanerische Konzeptstudie
Zusammenfassung der Ergebnisse

27.01.2025



LATZ+PARTNER LandschaftsArchitektur Stadtplanung

Ampertshausen 6 | D-85402 Kranzberg | fon: +49 8166 6785 0 | fax +49 8166 6785 33 | post@latzundpartner.de | www.latzundpartner.de

schneider+schumacher Städtebau GmbH

Poststraße 20A | D-60329 Frankfurt am Main | fon: +49 (0) 69 25 62 62 62 | fax: +49 (0) 69 25 62 62 99 | office@schneider-schumacher.de | www.schneider-schumacher.de

Inhalt

Phase 1: Potentialanalyse

- 1 | Übergreifende Prinzipien
 - » Betrachtung als Dreisamraum
 - » Ansätze und Vision
- 2 | Verkehrsvarianten
 - » Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden 1
 - » Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden 2
 - » Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden
 - » Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt
- 3 | Beurteilung
 - » Ansätze
 - » Schnittbeispiele
 - » Einschätzung nach Kriterien
 - » Fazit

Phase 2: Leitszenarien und Gestaltungskonzept für den zentralen Bereich

- 1 | Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone
- 2 | Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid
- 3 | Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt
- 4 | Übergeordnete Themen

Phase 3: Gestaltungskonzept für die Bereiche West und Ost

- 1 | Bereich West: Kronenbrücke bis Schnewlinbrücke
- 2 | Bereich Ost: Schwabentorbrücke bis Maria Hilf

Fazit

Studienaufbau und Vorgehensweise

Es ist geplant, die im Bereich der Freiburger Innenstadt beidseits der Dreisam im Einrichtungsverkehr verlaufende, stark frequentierte B31a in einen zweiröhrigen Tunnel zu verlagern. Das westliche Ende der neuen Tunnelbauwerke befindet sich in etwa auf Höhe des Faulerbads, das östliche Ende mit dem sogenannten „Ganterknoten“ an der gleichnamigen Brauerei, wo der Übergang zum bestehenden Schützenalleetunnel hergestellt wird. Das Bauvorhaben „Stadttunnel“ besitzt einen sehr langen Planungs- und Realisierungszeitraum. Um den Bürgerinnen und Bürgern bereits heute die Möglichkeiten aufzuzeigen, die sich nach der Realisierung des Stadttunnels eröffnen, hat die Stadt Freiburg diese städtebaulich-freiraumplane-

rische Konzeptstudie in Auftrag gegeben. Betrachtet wird der Bereich zwischen der Schnewlinbrücke im Westen auf runde 2 km bis auf Höhe der Maria-Hilf-Kirche im Osten. Es werden die Potentiale untersucht, die sich durch die Reduktion des Verkehrs an der Oberfläche ergeben und spezifische Gestaltungskonzepte für drei Teilbereiche vorgestellt.

In **Phase 1** erfolgte eine Potentialanalyse sowie die Erarbeitung übergreifender Prinzipien. Dabei wurden unterschiedliche Varianten für die Verkehrsführung zugrunde gelegt, die separat erarbeitet wurden. Die entsprechende Verkehrsuntersuchung wurde parallel durch das Büro BSV durchgeführt. Aufbauend auf den Erkenntnissen der Phase 1 wurden in der

Phase 2 für den Bereich Mitte zwischen Kronen- und Schwabentorbrücke unterschiedliche Leitkonzepte für den Dreisamraum auf der Basis zweier ausgewählter Verkehrsvarianten entwickelt. Eingehender untersucht wurden die Szenarien

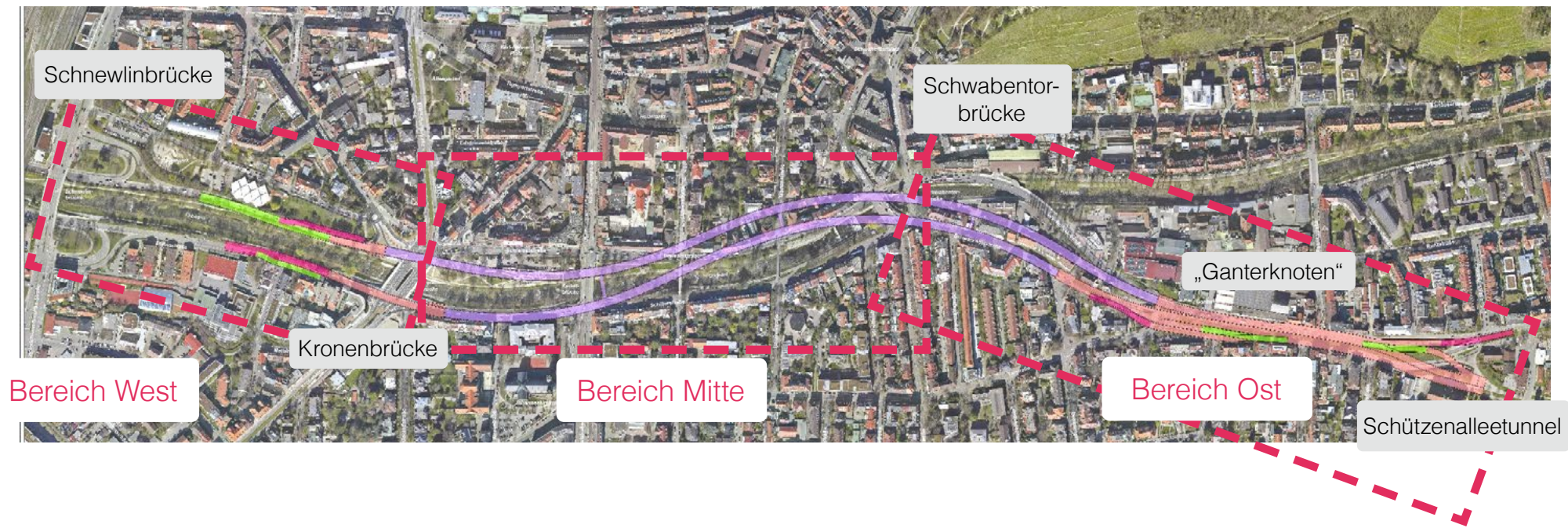
- Stadtraum mit Hauptverkehr auf der Südseite; Var. „reine Fußgängerzone“ auf der Nordseite (1a)
- Stadtraum mit Hauptverkehr auf der Südseite; Var. „Hybrid“ auf der Nordseite (1b)
- Stadtraum mit beidseitiger Verkehrsführung (2)

Für diese Szenarien wurden Gestaltungskonzepte für die Räume und Freiflächen entwickelt, die in Arbeitsgruppen mit Bürgerinnen und Bür-

gern diskutiert wurden. Daraufhin wurden die Konzepte angepasst und veröffentlicht. In der abschließenden **Phase 3** der Studie wurden die für den Bereich Mitte gewonnenen Erkenntnisse und Konzepte nach Westen und Osten fortgeführt. Dabei wurde das Szenario 1a des Bereichs Mitte für diesen Teil planerisch zugrunde gelegt; die Vorschläge für die Bereiche West und Ost sind jedoch auch mit den anderen Verkehrsführungsvarianten des zentralen Abschnitts umsetzbar.

Die Betrachtungen erfolgten jeweils auf Basis der vorliegenden verkehrsplanerischen Untersuchungen.

Die konkrete Gestaltung der Räume soll später über Wettbewerbsverfahren gefunden werden.



Potentialanalyse

Phase

1

1 | Übergreifende Prinzipien

Mit dem Bau des Stadttunnels ergibt sich für die Stadt Freiburg eine historische Chance, die Räume entlang der Dreisam zwischen Schnewlinbrücke und Leo-Wohleb-Brücke verkehrlich, städtebaulich und hinsichtlich der Freiräume neu zu ordnen. Die vorgenommene **städtebauliche und freiraumplanerische Analyse** berücksichtigt übergeordnete Zusammenhänge und zukunftsorientierte Ansätze als Grundlage für lokale Umsetzung in Form späterer Gestaltungswettbewerbe. Bezug genommen wird dabei auf die vorliegenden verkehrsplanerischen Untersuchungen für unterschiedliche Szenarien der Führung des laut Prognose an der Oberfläche verbleibenden Verkehrs.

Augenblicklich wird der Raum stark vom Verkehr der B31/B31a dominiert, mit hohen Belastungen an Lärm- und Abgasimmissionen und entsprechend geringer Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. Die Stadträume präsentieren sich als zerschnitten - vor allem Nord- und Südseite haben kaum Bezug - und der Fluss kann nur punktuell wahrgenommen werden. An einigen Stellen kann die Situation als unangenehm bis bedrohlich empfunden werden oder es besteht aus städtebaulicher Sicht Handlungsbedarf. Insgesamt präsentiert sich Freiburg hier als „Stadt an der Straße“.

Deshalb wird vorgeschlagen, hier konsequent das Thema der „**Stadt am Fluss**“ umzusetzen.

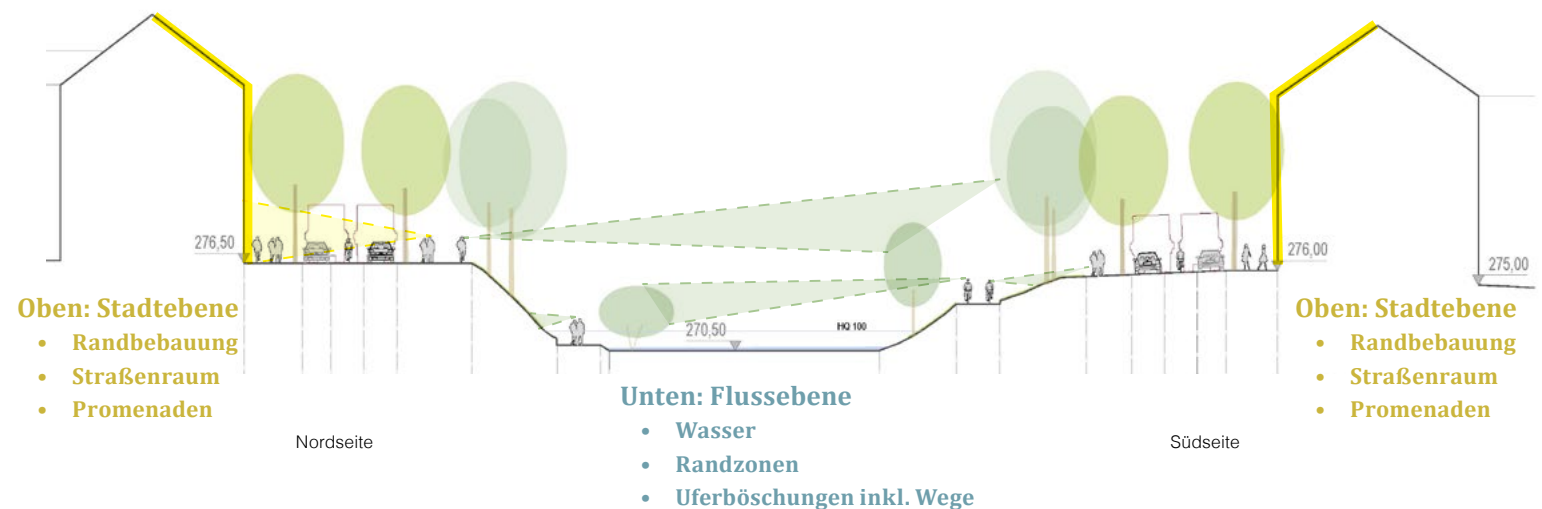
Der Raum soll als Ganzes für zu Fuß Gehende und Radfahrende stärker erlebbar gemacht und die Lebensqualität insgesamt verbessert werden. Dazu bedarf es insbesondere der Verknüpfung städtischer Strukturen der Nord- und der Südseite quer zum Fluss und der Schaffung von Bewegungslinien längs des Flusses.

Weiterhin muss die besondere Topografie entlang der Dreisam Berücksichtigung finden: Der Fluss liegt ca. 6m unter dem Niveau der angrenzenden Quartiere, d.h. es findet eine Trennung von „Stadtebene“ und „Flussebene“ statt. So wird die Stadt vom Flussufer und umgekehrt der Fluss aus dem Stadtraum (abgesehen von den Brückenbereichen) nicht wahrgenommen.



Diese Situation bietet bei entsprechendem Vegetationsmanagement vielfältige Möglichkeiten für Blickbeziehungen in Längs- und Querrichtung und kleinräumige Varianz. Ein differenziertes Wegesystem mit Verknüpfungen von Oben und Unten, das vielfältige Möglichkeiten bietet, könnte hier entstehen.

Der Stadttunnel bleibt in etwa zwischen Kronenbrücke und Brauerei Ganter bedingt durch seine unterirdische Lage im Stadtbild unsichtbar; die dort anschließenden Zu- und Abfahrten bedeuten aber einen massiven Eingriff in den Stadtraum und stellen für eine gelungene Integration eine große Herausforderung dar, die nicht außer Acht gelassen werden sollte.



Grob lässt sich der Betrachtungsraum in **drei Teile mit unterschiedlichem Charakter** gliedern:

Im **Bereich West** zwischen Schnewlin- und Kronenbrücke ist die Bebauung auf der Nordseite weit zurückgesetzt und auf der Südseite hinsichtlich Struktur und Nutzung inhomogen. Die Freiräume sind fragmentiert und werden durch das Westportal des Stadttunnels zusätzlich in Anspruch genommen. Der Bereich des Faulerbads bietet Potential für mehr öffentliche Aufenthaltsflächen. Hier sollten ins-

besondere für die Bewohnenden des nördlich angrenzenden Sedanquartiers qualitative Freiräume geschaffen werden.

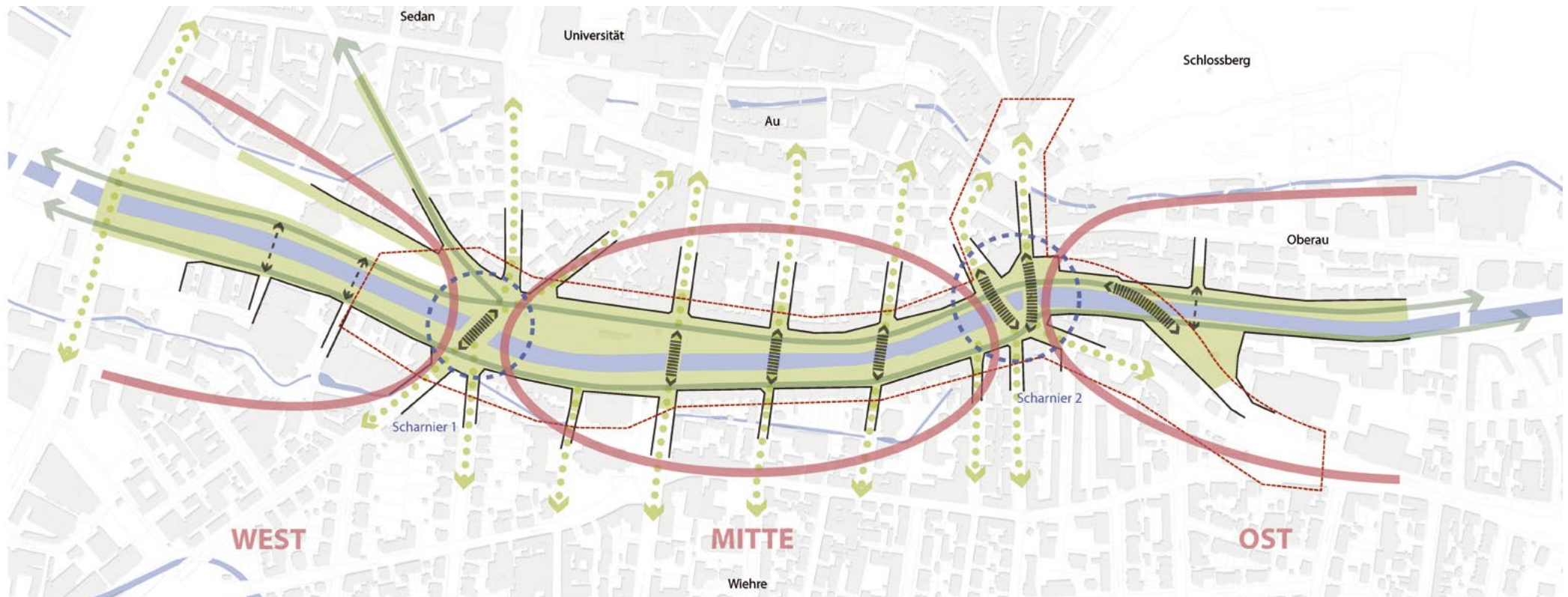
Der **Bereich Mitte** zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke hat auf beiden Flussseiten hohes Potential. Von Norden tritt die Altstadt näher an den Fluss und bildet eine prägnante städtebauliche Kante aus, wobei die Erdgeschosse Potential für eine Aktivierung mit auf den öffentlichen Raum ausstrahlenden Nutzungen besitzen (ebenerdig oder über Hochparterre).

Die Stelle mit dem größten Querschnitt - am heutigen Cafe Extrablatt - bietet optimale Möglichkeiten für die Freiraumentwicklung. Auf der Südseite formt das Quartier der Wiehre eine geschlossene Front in Flussnähe, deren Erdgeschosse bei Entlastung vom Verkehr ebenfalls Potential für Aktivierung aufweisen.

Im **Osten** wirkt der Flussraum beengt und von Infrastrukturen wie der dichten Folge von Greiffeneggbrücke, Schwabentorbrücke, Leo-Wohleb-Brücke und dem Parkhaus dominiert.

Unterquerungen, kritische Nutzungen und Rückseiten weisen zum Fluss, der Richtung Osten/Oberau allmählich eine eher landschaftliche Prägung annimmt. Das Areal der Brauerei Ganter hat hohes Potential für eine städtebauliche Entwicklung, besitzt aber gegenwärtig kaum Bezug zur Dreisam.

Zwischen den drei Teilbereichen wirken die Kronen- und die Schwabentorbrücke als besondere Orte und zugleich als Zäsuren und querende Verbindungselemente.



Folgende **Themenkomplexe** wurden für die weitere Planung als wesentlich identifiziert:

Räumliche Gliederung

- Orte am Wasser schaffen
- Oben und Unten in den Fokus holen
- Teilräume charakterisieren
- ablesbaren Rhythmus im Raum realisieren

Stadtklima und Ökologie

- Stadtklima kühlen - Bäume pflanzen!
- Habitatkontinuität ermöglichen – über Trittsteine, Bäume, Uferstreifen

Nutzung

- Verkehrsraum nutzbar gestalten

- Wege am Wasser stärken
- Nutzungen erweitern, aktivieren
- Spielflächen vermehren und stärken
- Barrierefreiheit mitdenken
- Historische Strukturen ablesbar machen

Für eine Bereicherung des Stadtraums können unter anderem neue fluss-überspannende Verbindungen, neue Wege und Promenaden in Längsrichtung, Baumpflanzungen entlang von Straßen und Gebäudezügen, Umnutzung oberflächlicher Stellplätze, Einbau von Bühnen im Fluss, Schaffung von Aussichtspunkten oder eines neuen „Bächle“ dienen.



Grafik „Ambitionen“





2 | Verkehrsvarianten

Durch das Büro BSV wurden zahlreiche Varianten für die mögliche Verkehrsführung entwickelt und parallel freiraumplanerisch analysiert. Ziel war, daraus exemplarisch einige Varianten zur eingehenderen Untersu-

chung auszuwählen. Die zahlreichen von der Verkehrsplanung betrachteten Varianten lassen sich prinzipiell nach „Hauptverkehr auf der Südseite der Dreisam“, „Hauptverkehr auf der Nordseite“ und „Verkehr beidseitig

verteilt“ unterscheiden.

Der erste Typ beinhaltete Untervarianten mit einer Fußgängerzone respektive einer Tempo 30-Zone im Bereich Mitte. Dazu gab es noch Überlegungen

zur alternativen Verkehrsführung im Bereich Greiffeneggring und Schwabentorstraße bzw. Leo-Wohleb-Brücke, die jedoch in der weiteren Planung nicht berücksichtigt wurden.

Variante A1a



Variante A1b



Variante A2a



Variante A2b



Variante A3a



Variante A3b



Variante B1a



Variante B1b



Variante B2a



Variante B2b



Variante C



Variante D



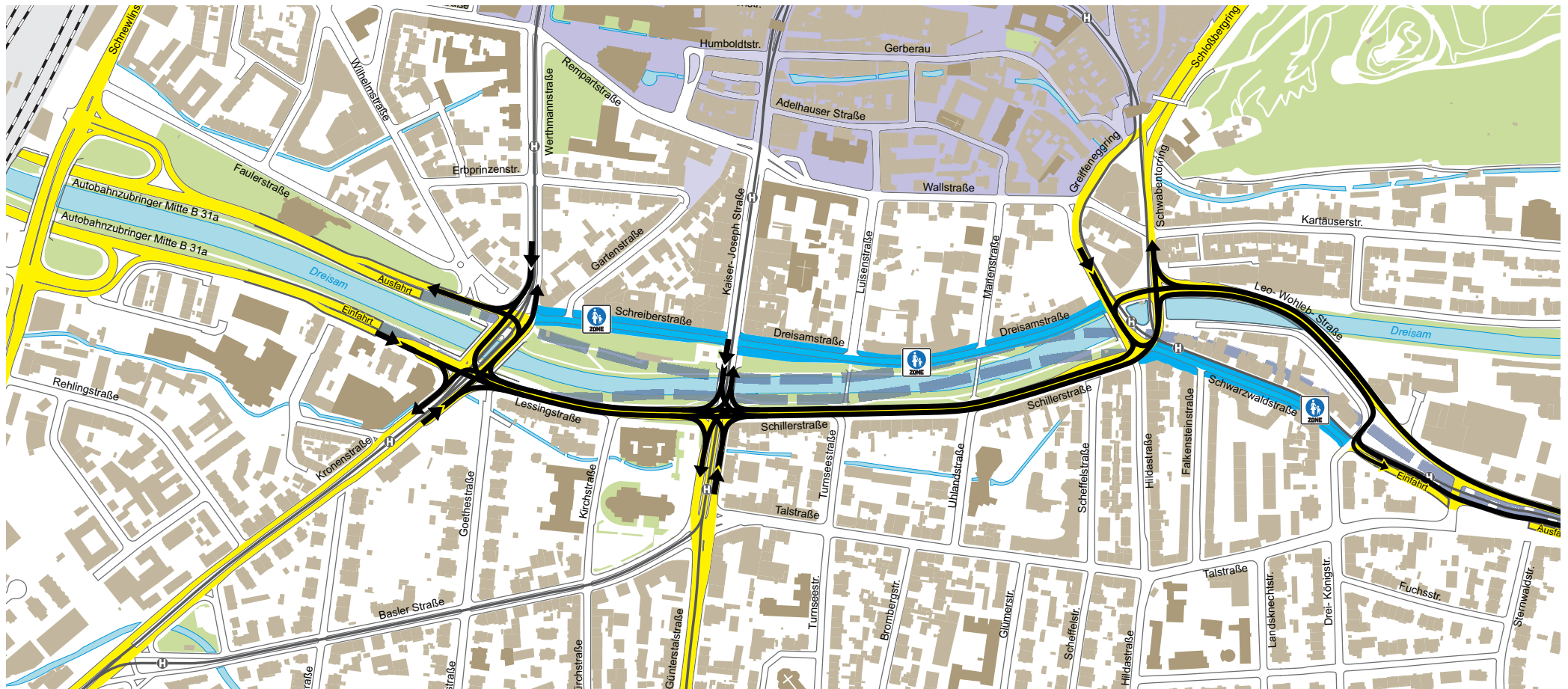
Alle betrachteten Varianten sind verkehrlich laut Prognosemodellrechnung umsetzbar und auch an den Kreuzungen lösbar.

Exemplarisch werden im folgenden vier Verkehrsvarianten dargestellt:

- Variante A1a - Verkehr auf der Südseite, Fußgängerzone auf der Nordseite
- Variante A2a - Verkehr auf der Südseite, Tempo 30-Zone auf der Nordseite
- Variante A3a - Verkehr auf der Nordseite, Tempo 30-Zone auf der Südseite
- Variante B1a - Verkehr als Einbahnstraße auf Nord- und Südseite

Grafik: Stadt Freiburg/BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Variante A1a - Verkehr auf der Südseite, Fußgängerzone im Bereich Mitte auf der Nordseite



Grafik: Stadt Freiburg/BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

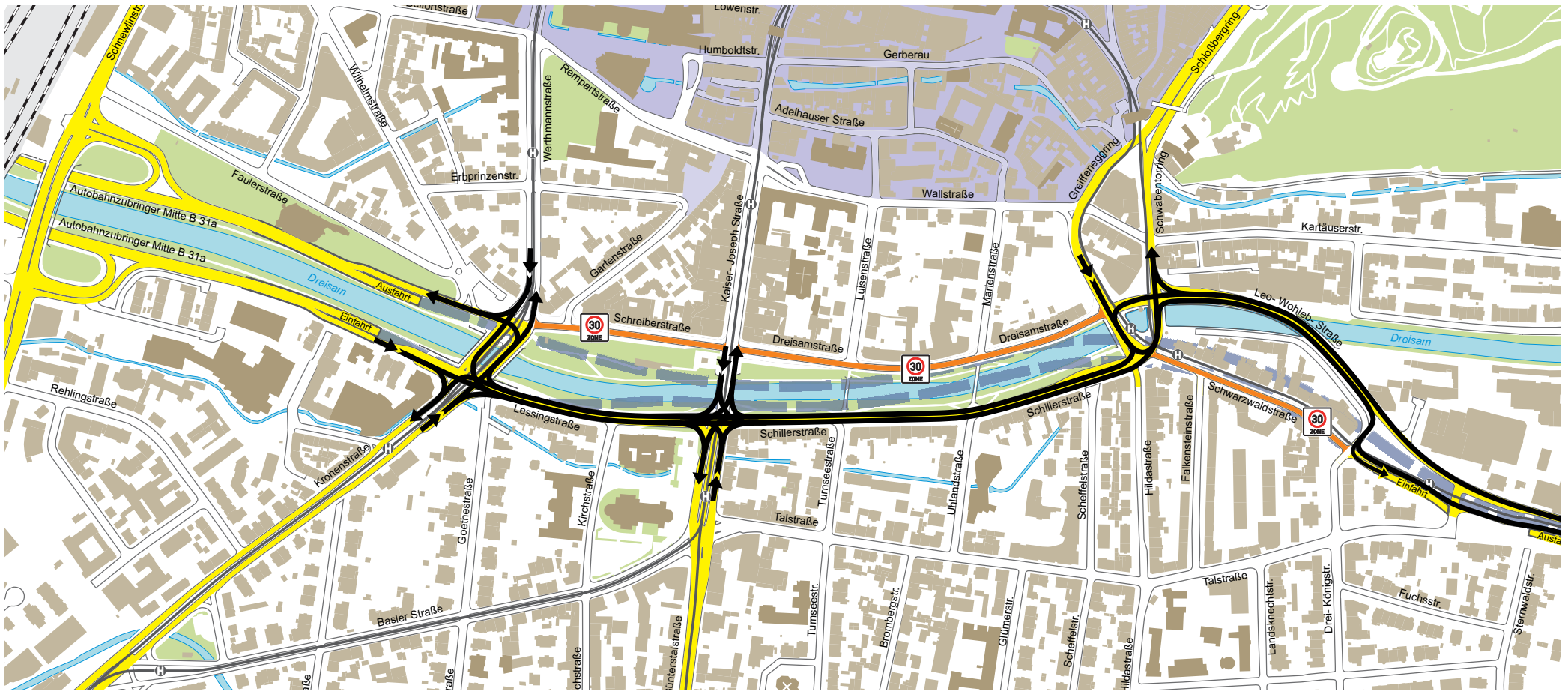
Anmerkung:

In dieser Variante kann es entlang des Nordufers im Bereich Mitte einen Radweg in beide Richtungen geben.

Für Luisen- und Marienstraße müsste die Einbahnregelung aufgehoben und eine Wendeanlage gebaut werden.

Entlang des Südufers gibt es zwei Fahrstreifen mit Aufweitungen in den Knotenpunktbereichen.

Variante A2a - Hauptverkehr auf der Südseite, Tempo 30-Zone auf der Nordseite

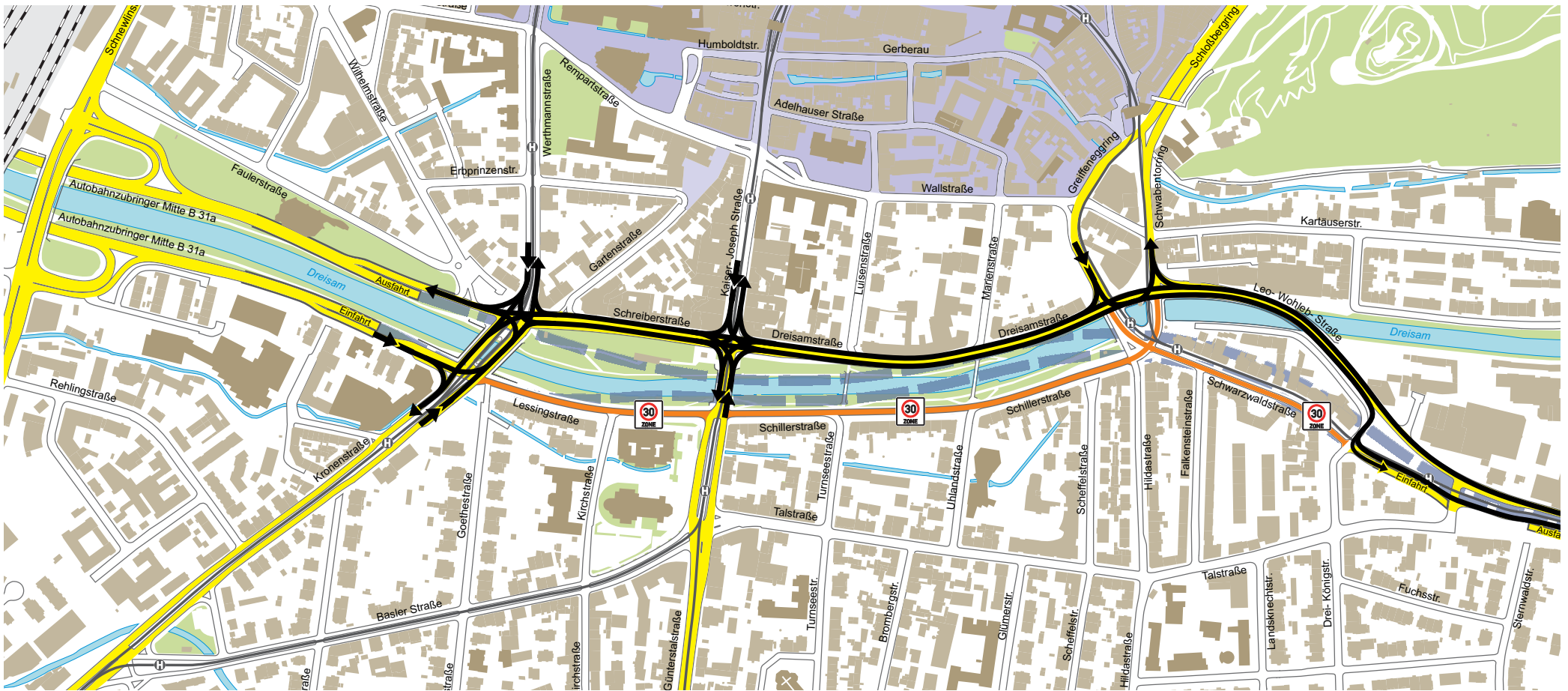


Grafik: Stadt Freiburg/BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Anmerkung:

In dieser Variante gibt es entlang des Nordufers einen Fahrstreifen, entlang des Südufers zwei Fahrstreifen mit Aufweitungen in den Knotenpunktbereichen.

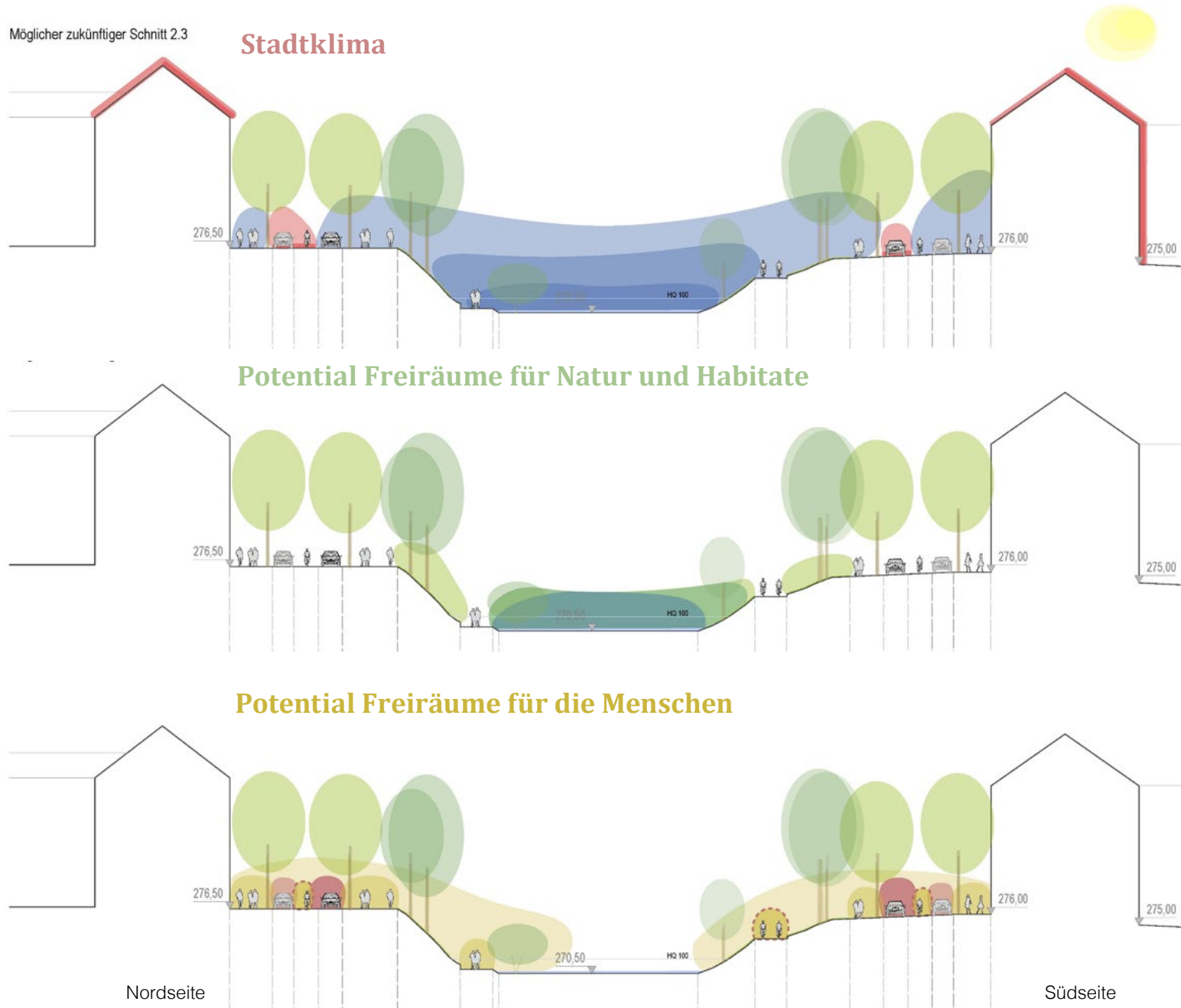
Variante A3a - Hauptverkehr auf der Nordseite, Tempo 30-Zone auf der Südseite



Anmerkung:

In dieser Variante gibt es entlang des Nordufers zwei Fahrstreifen mit Aufweitung in den Knotenpunktbereichen, entlang des Südufers einen Fahrstreifen.

Grafik: Stadt Freiburg/BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



Beispiel für Analyseschnitte (Schnitt 2.3) für potentielle Entwicklungen in den drei Betrachtungsebenen nach dem Bau des Stadttunnels

Grafik: Latz+Partner

Fazit: Der motorisierte Verkehr nimmt augenblicklich potentiellen Freiraum in Anspruch. Im Rahmen der Neugestaltung der Oberflächen können Flächen für andere Mobilitätsarten oder Nutzungen geschaffen werden. Das gilt auch für ruhenden Verkehr. Uferbereiche können stellenweise für Erholung erschlossen werden, andere Bereiche bleiben naturbelassen. Wesentlich ist die Möglichkeit, mit der Einführung neuer Baumreihen Kleinklima und Aufenthaltsqualität zu steigern.

Das Ziel:

Verbesserungen für alle bewirken!

Beispiel für potentielle Entwicklungen nach dem Bau des Stadttunnels in der Verkehrsvariante B1/2

Grafik: Latz+Partner

Schnittbeispiele

Die Analyse des Dreisamraums fand schwerpunktmäßig anhand von Schnitten statt. Untersucht wurden unterschiedliche Raumsituationen (z.B. eng, weit, an einer Brücke) für die drei Bereiche West/Mitte/Ost und im Hinblick auf die drei geschilderten Betrachtungsebenen Stadtklima, Freiräume für Natur/Habitate und Freiräume für die Menschen.

Für einzelne Situationen wurden auch Überlagerungen untersucht, z.B. welche Entwicklungen möglich sind für überlagernde Nutzungen von Mensch und Natur bei entsprechender Priorisierung. Exemplarisch sind im Folgenden für drei Verkehrsvarianten die Darstellungen eines Schnitts (2.3 an der Engstelle im Bereich Mitte) für die drei Betrachtungsebenen wiedergegeben. Dazu kommt noch eine Darstellung einer Überlagerung für den Schnitt 2.1 an einer breiten Stelle des Profils.

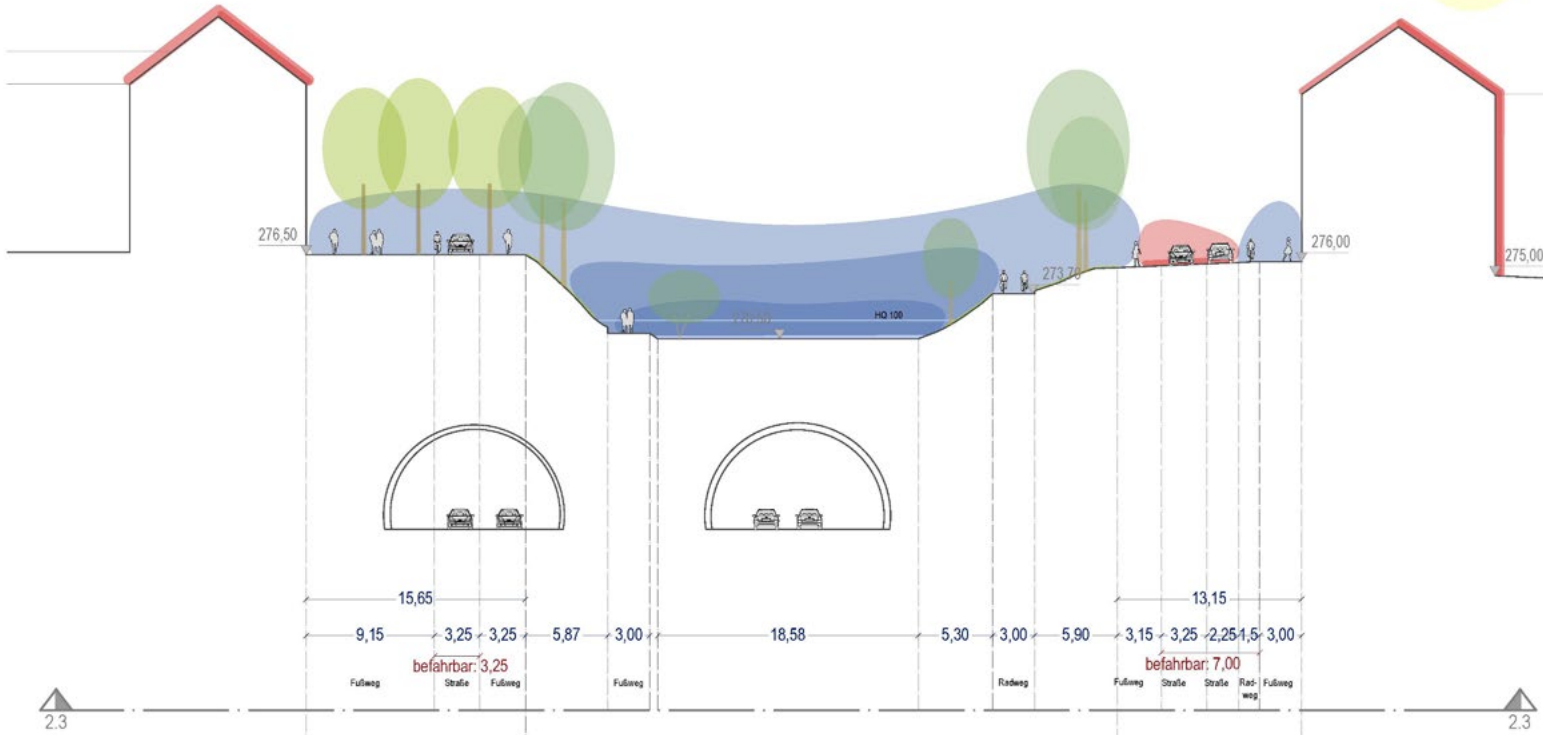
Die Beurteilung der drei Varianten nach 13 Kriterien findet sich im Anschluss.

alle Grafiken: Latz+Partner

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden

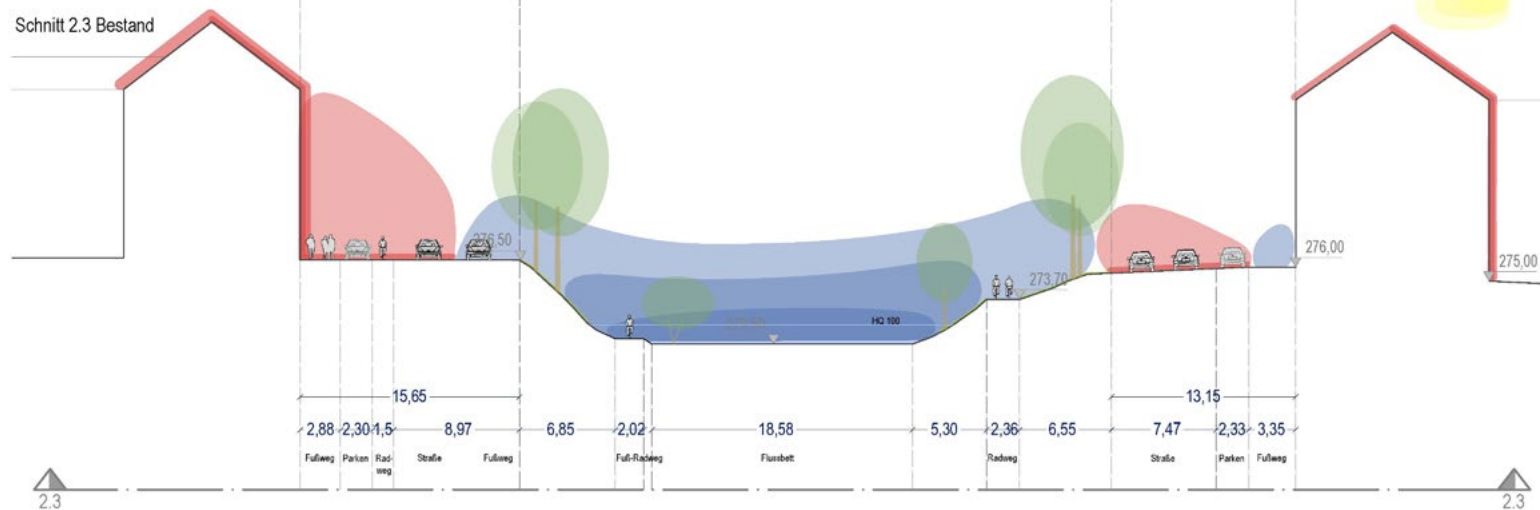
Stadtklima

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



- Kühle Bereiche
- Hitzebereiche
- widerstrahlende Flächen
- Bäume Bestand
- Bäume hinzugefügt

Nordseite

Südseite

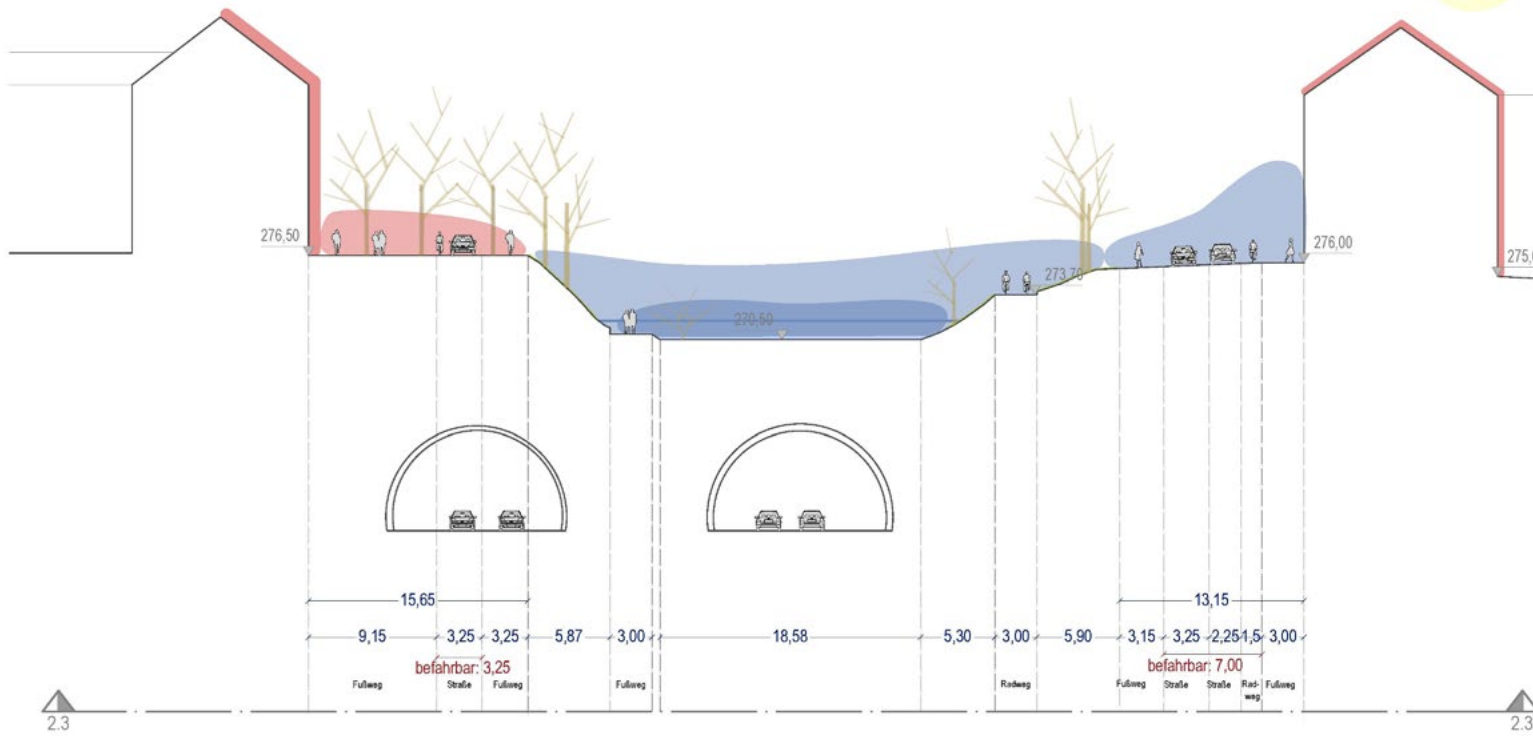
Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden

Stadtklima - Wintersituation



Schnitt 2.3

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



- Kühle Bereiche
- Hitzebereiche
- widerstrahlende Flächen

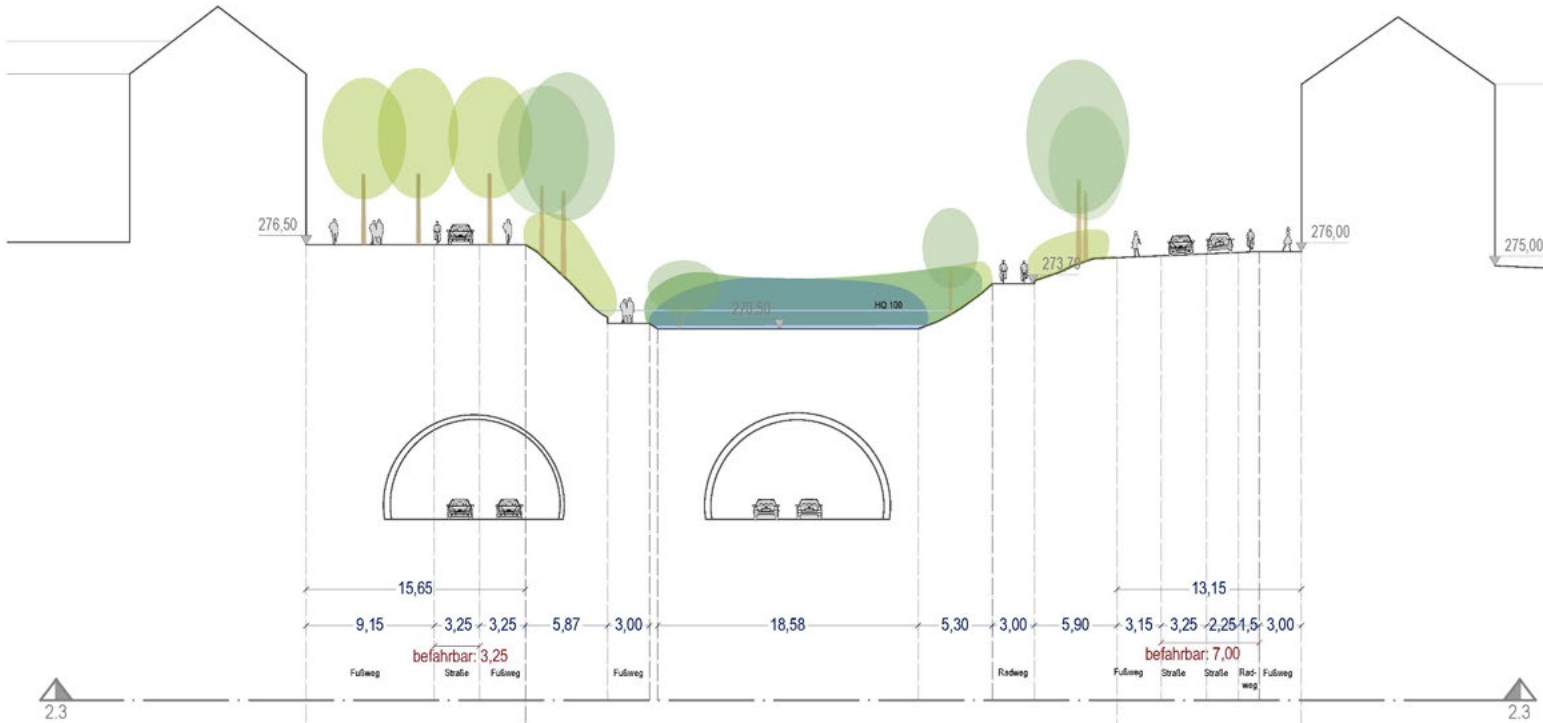
Nordseite

Südseite

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden

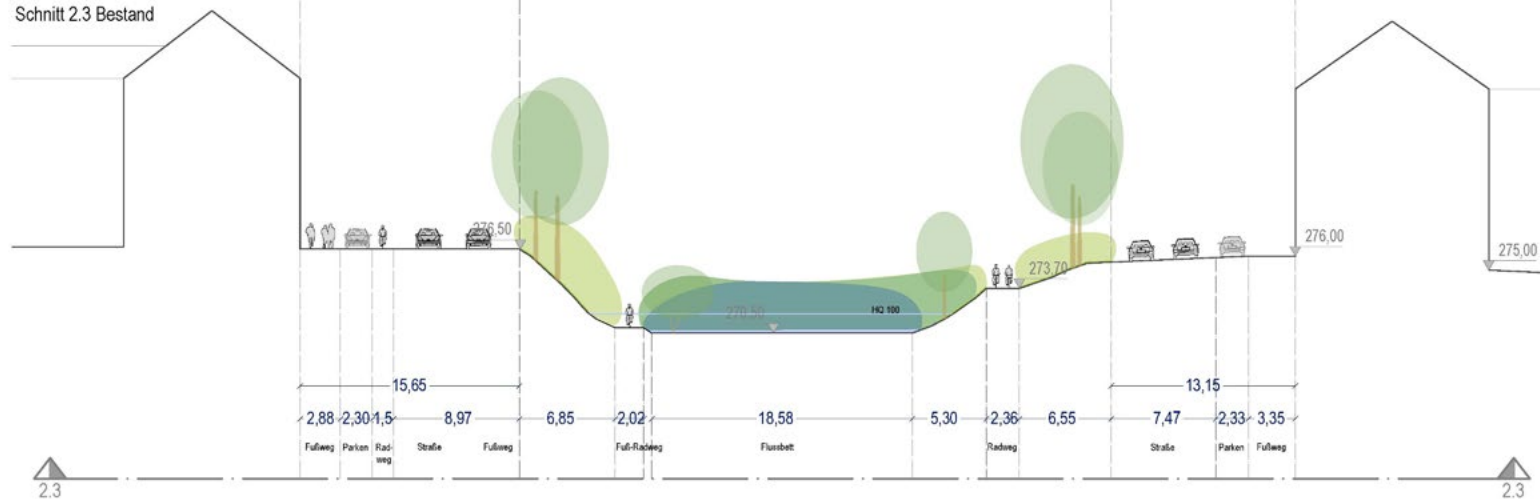
Potential Freiräume für Natur und Habitate

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



- Grünflächen
- Ufervegetation
- Wasserzone bezogene Habitate
- Bäume Bestand
- Bäume hinzugefügt

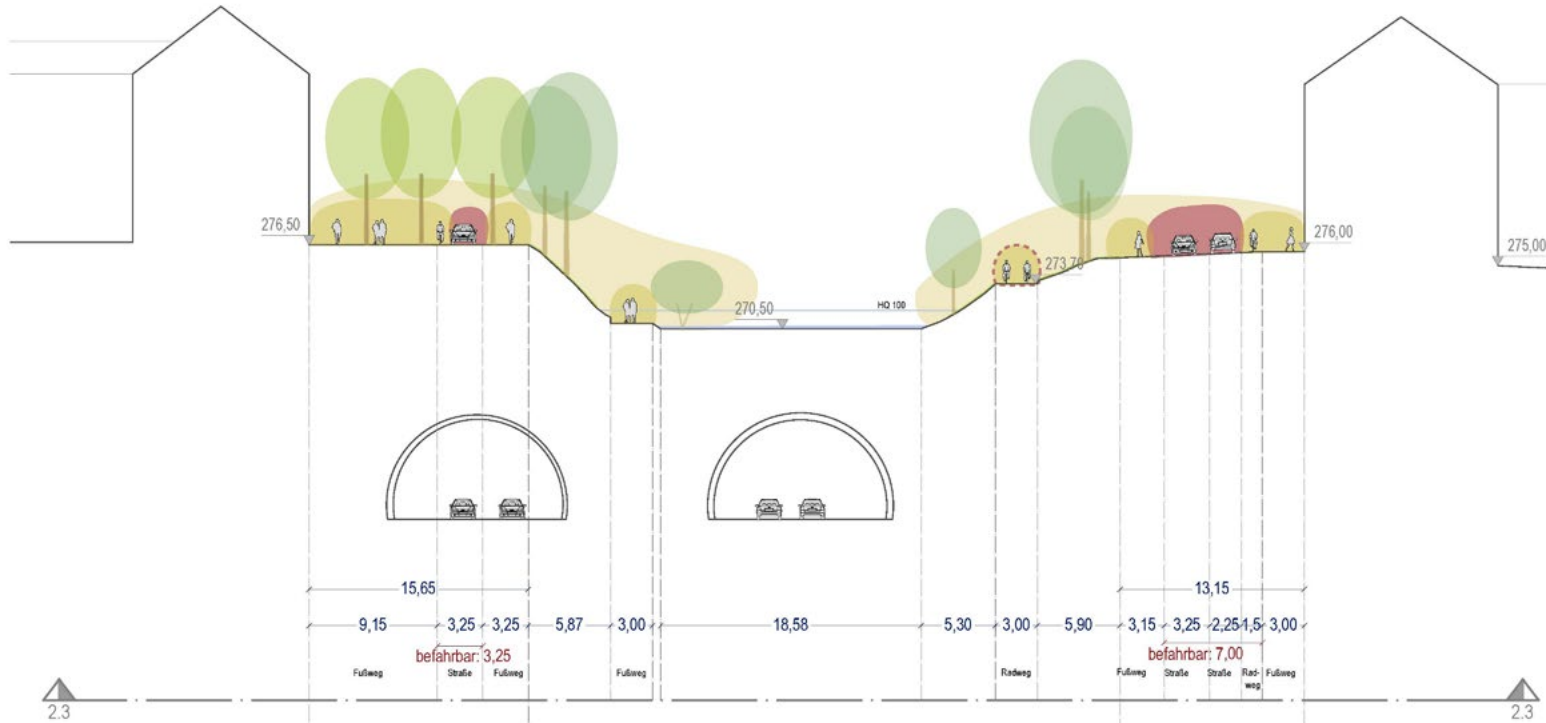
Nordseite

Südseite

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden

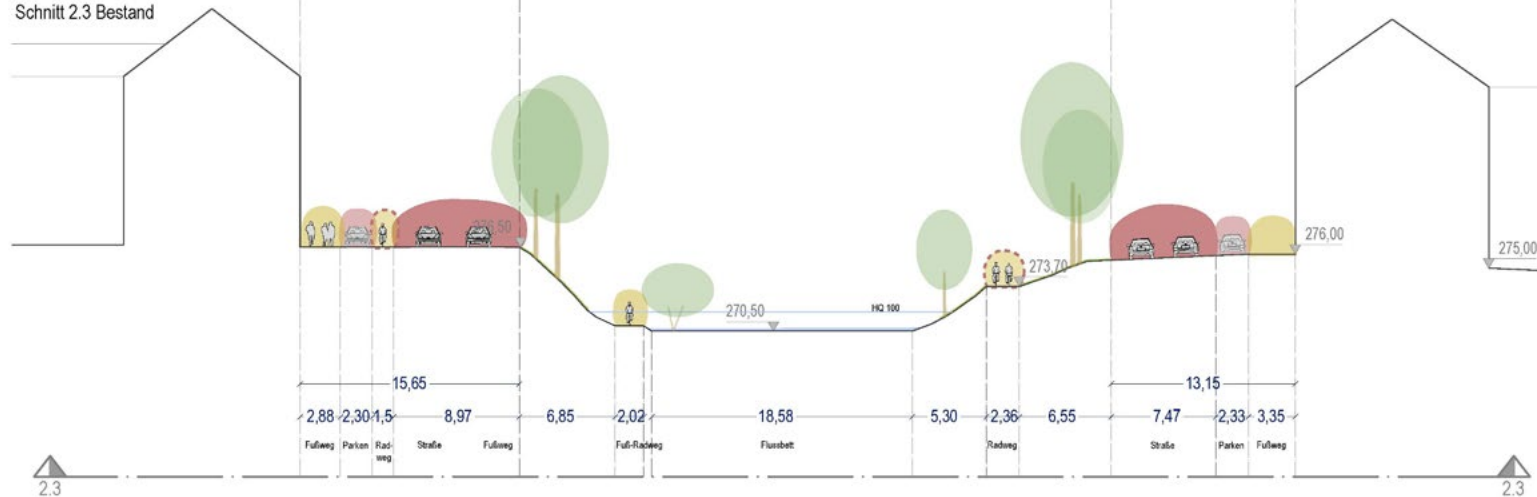
Potential Freiräume für die Menschen

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



- Potentiell von Menschen nutzbarer öffentlicher Raum
- Von Menschen intensiv genutzter öffentlicher Raum
- Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Verkehr
- Von Menschen exklusiv genutzter öffentlicher Raum
- Baume Bestand
- Baume hinzugefügt

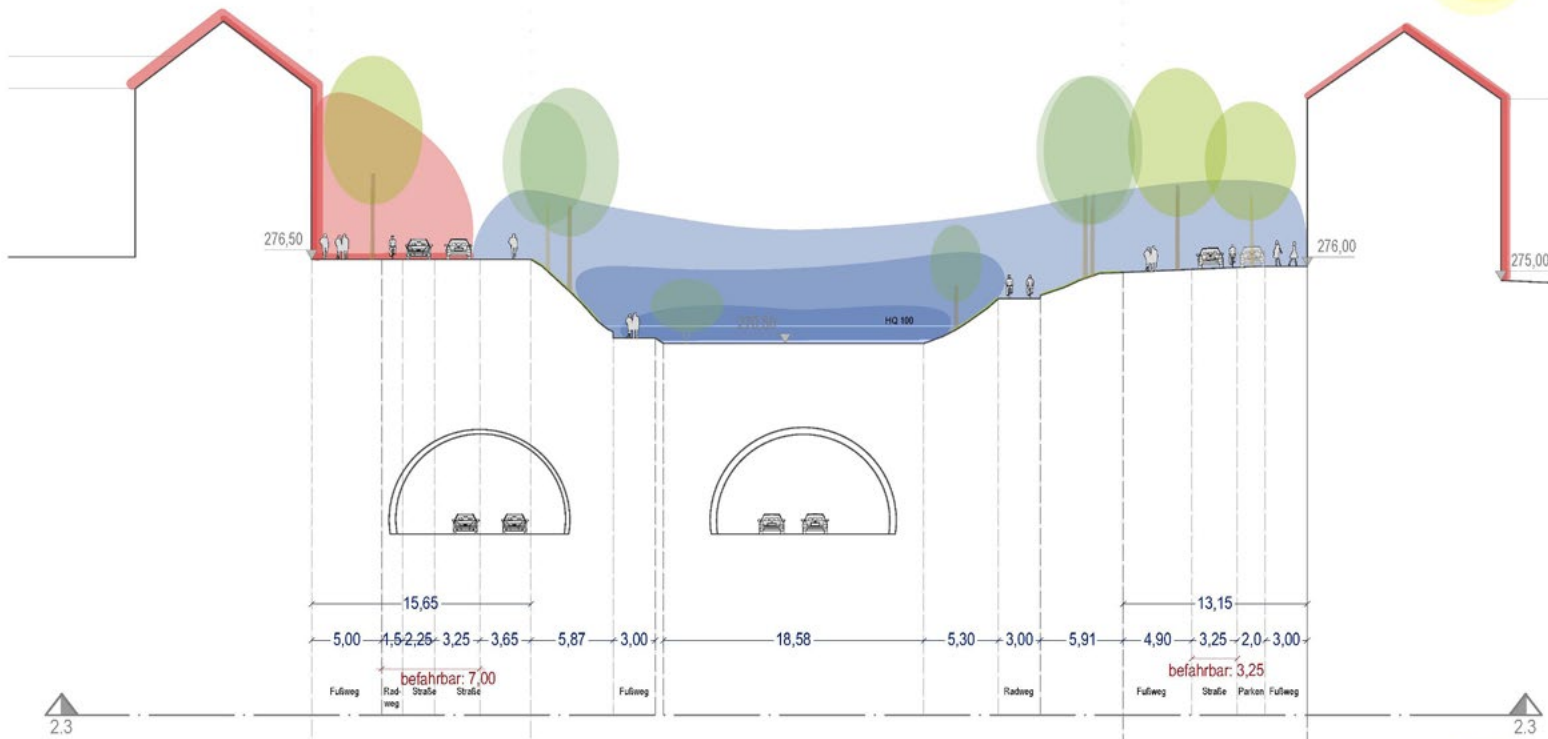
Nordseite

Südseite

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden

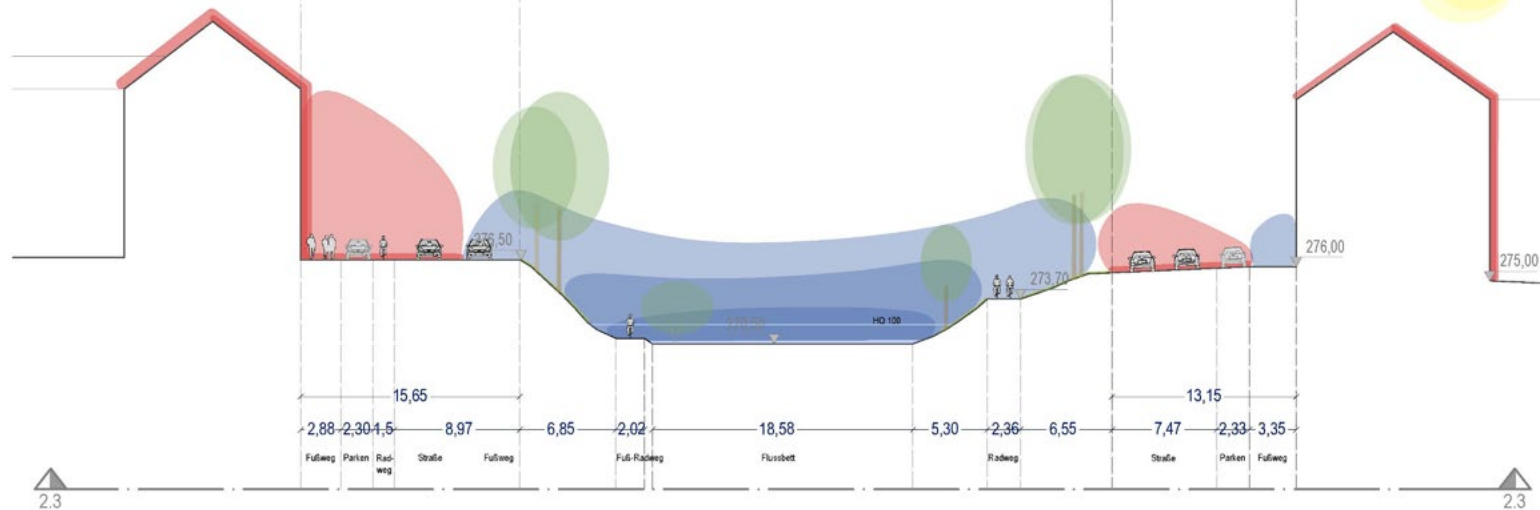
Stadtklima

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



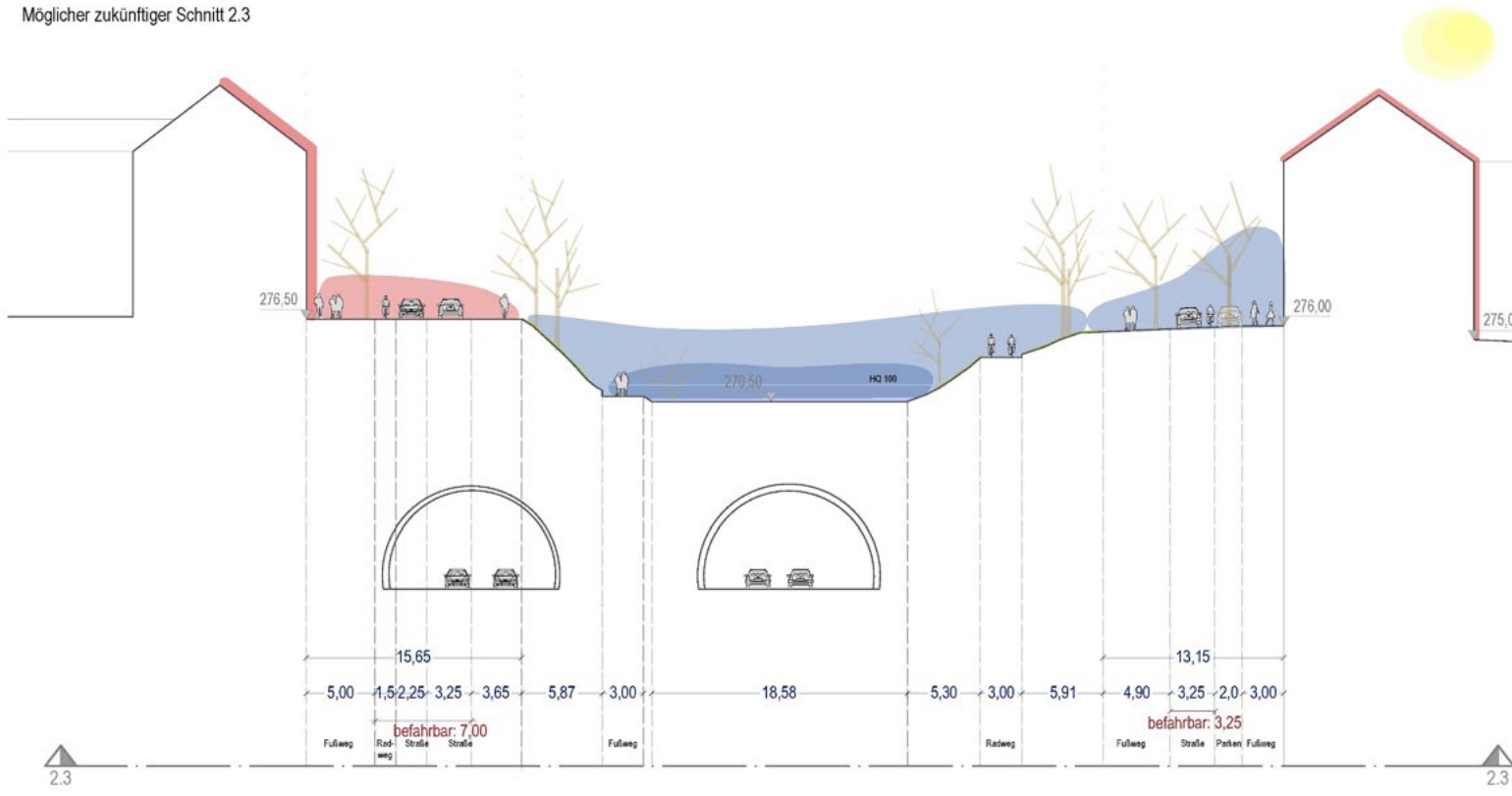
Nordseite

Südseite

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden

Stadtklima - Wintersituation

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Nordseite

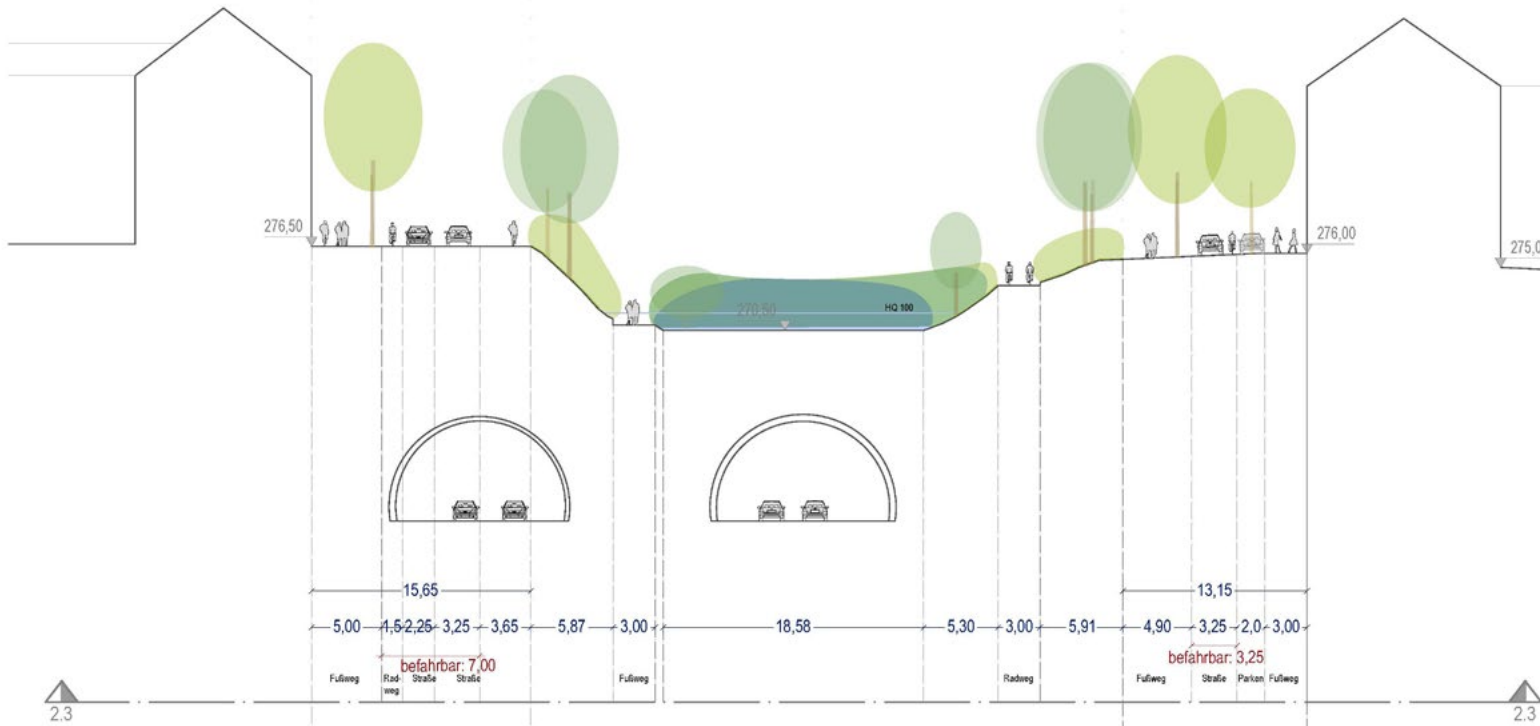
Südseite

- Kühle Bereiche
- Hitzebereiche
- widerstrahlende Flächen

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden

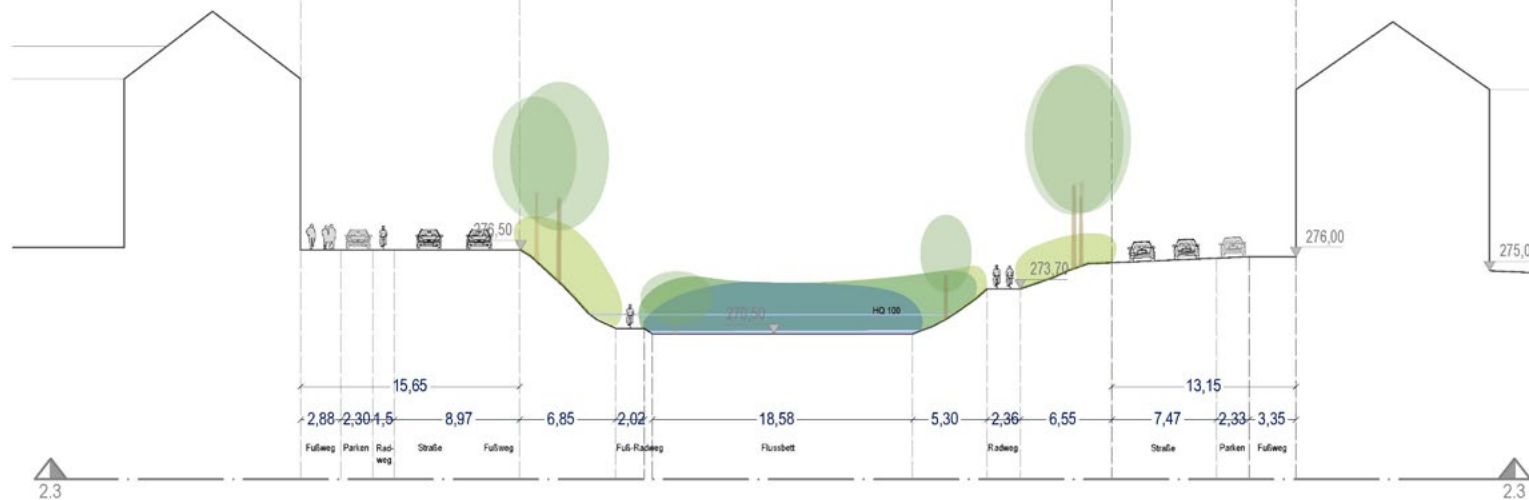
Potential Freiräume für Natur und Habitate

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



- Grünflächen
- Ufervegetation
- Wasserzone bezogene Habitate
- Baume Bestand
- Bäume hinzugefügt

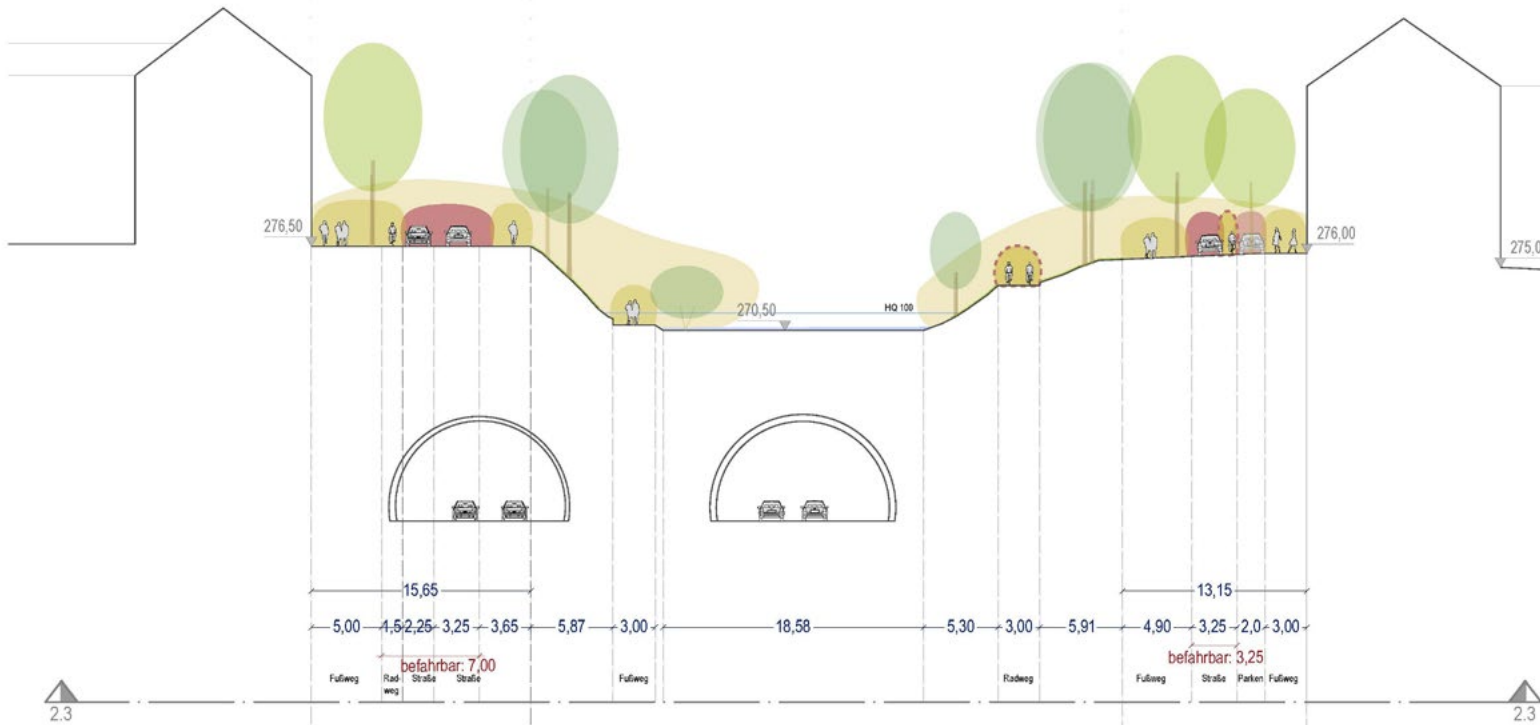
Nordseite

Südseite

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden

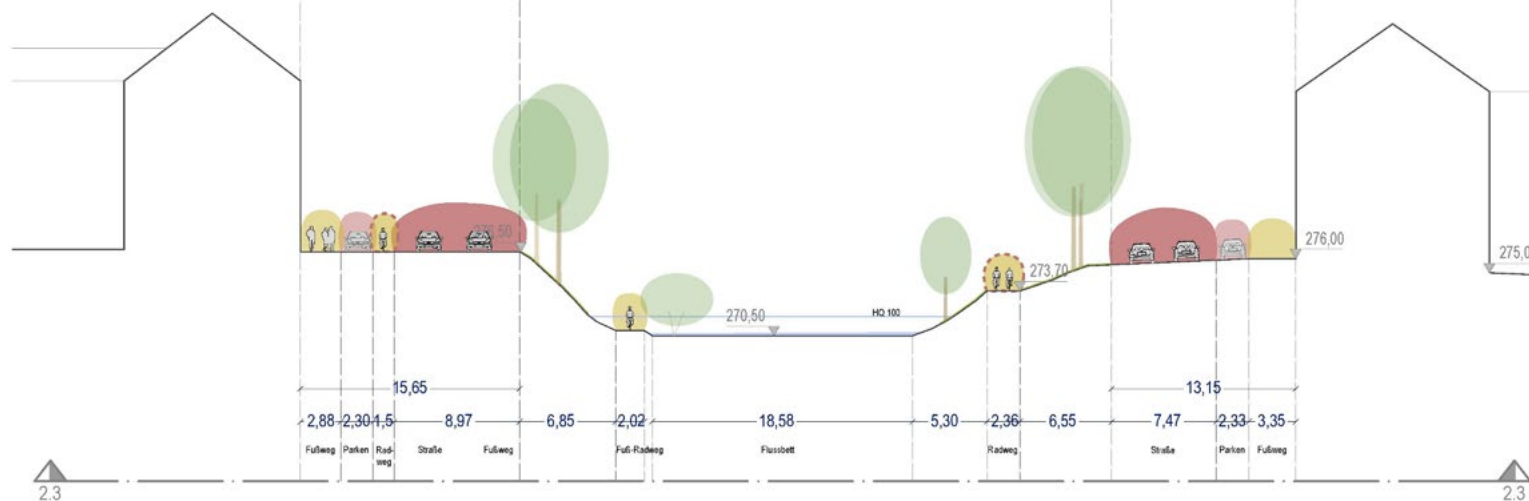
Potential Freiräume für die Menschen

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



Nordseite

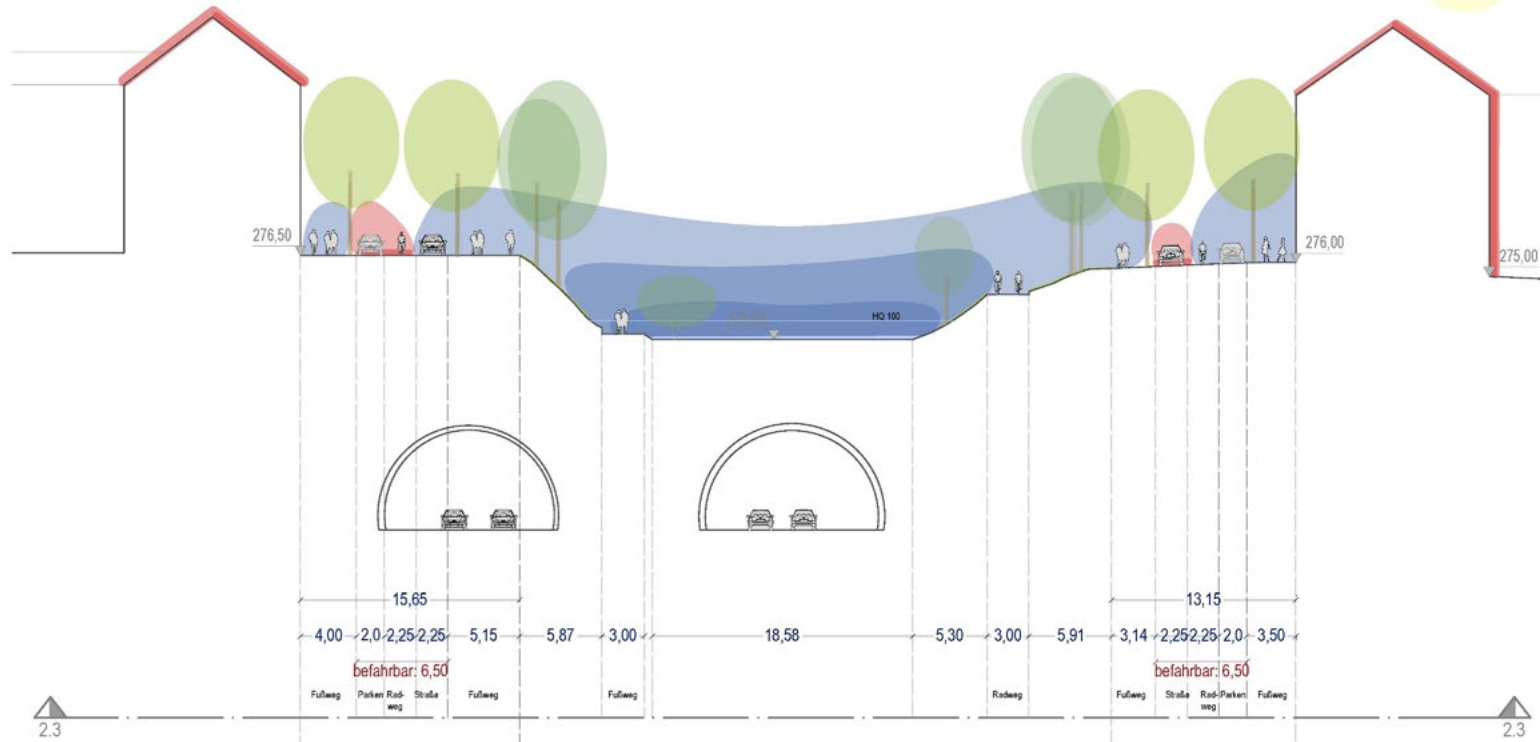
Südseite

- Potentiell von Menschen nutzbarer öffentlicher Raum
- Von Menschen intensiv genutzter öffentlicher Raum
- Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Verkehr
- Von Menschen exklusiv genutzter öffentlicher Raum
- Bäume Bestand
- Bäume hinzugefügt

Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

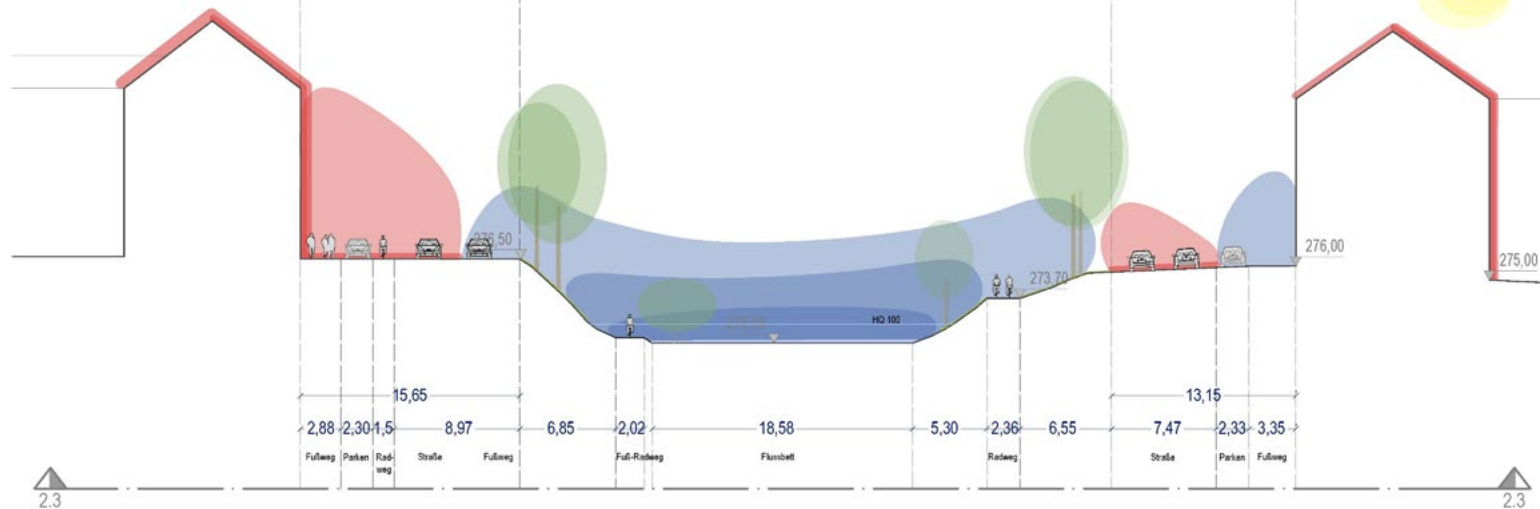
Stadtklima

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



Nordseite

Südseite

- Kühle Bereiche
- Hitzebereiche
- widerstrahlende Flächen
- Bäume Bestand
- Bäume hinzugefügt

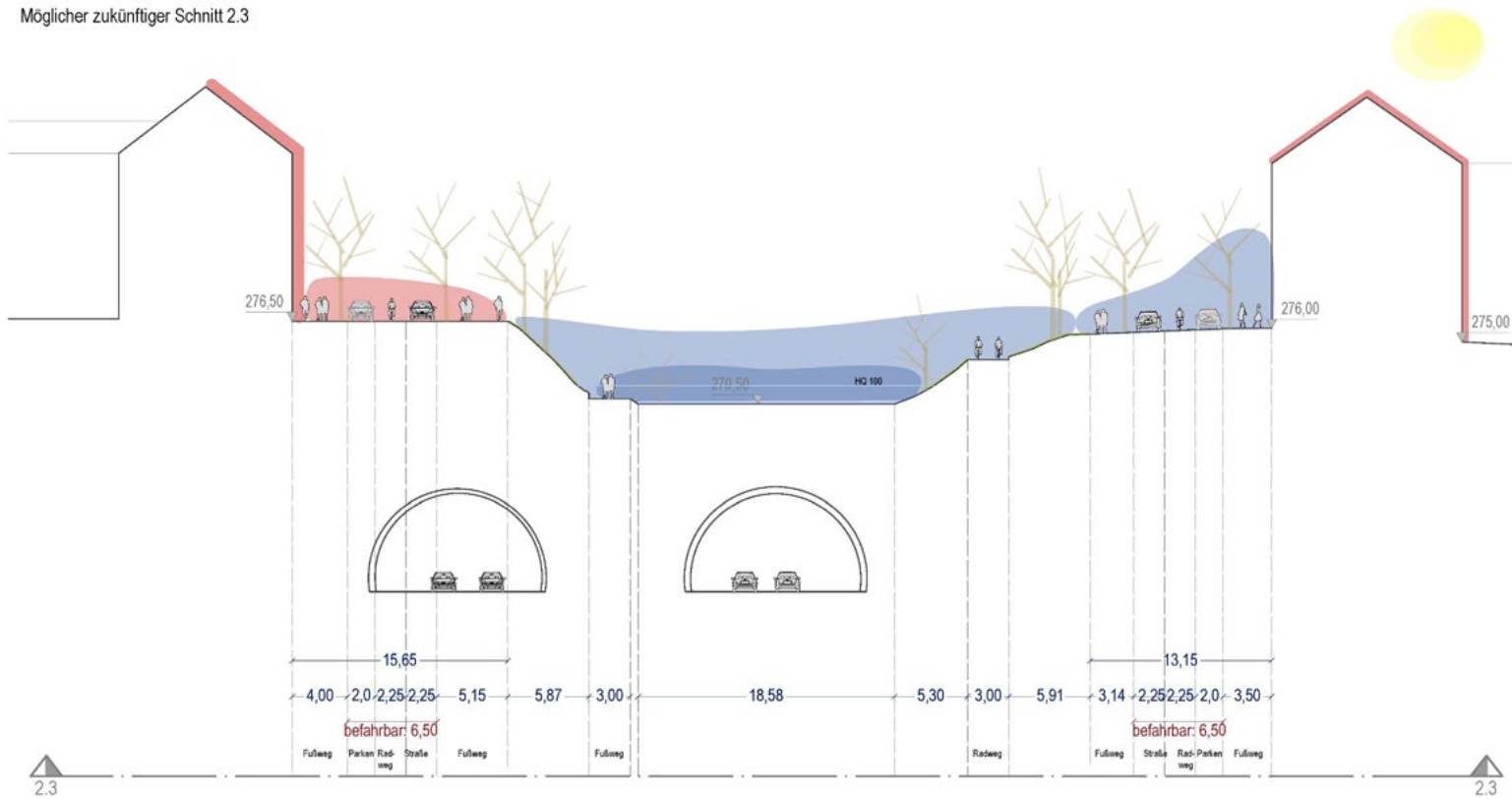
Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

Stadtklima - Wintersituation



Schnitt 2.3

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Nordseite

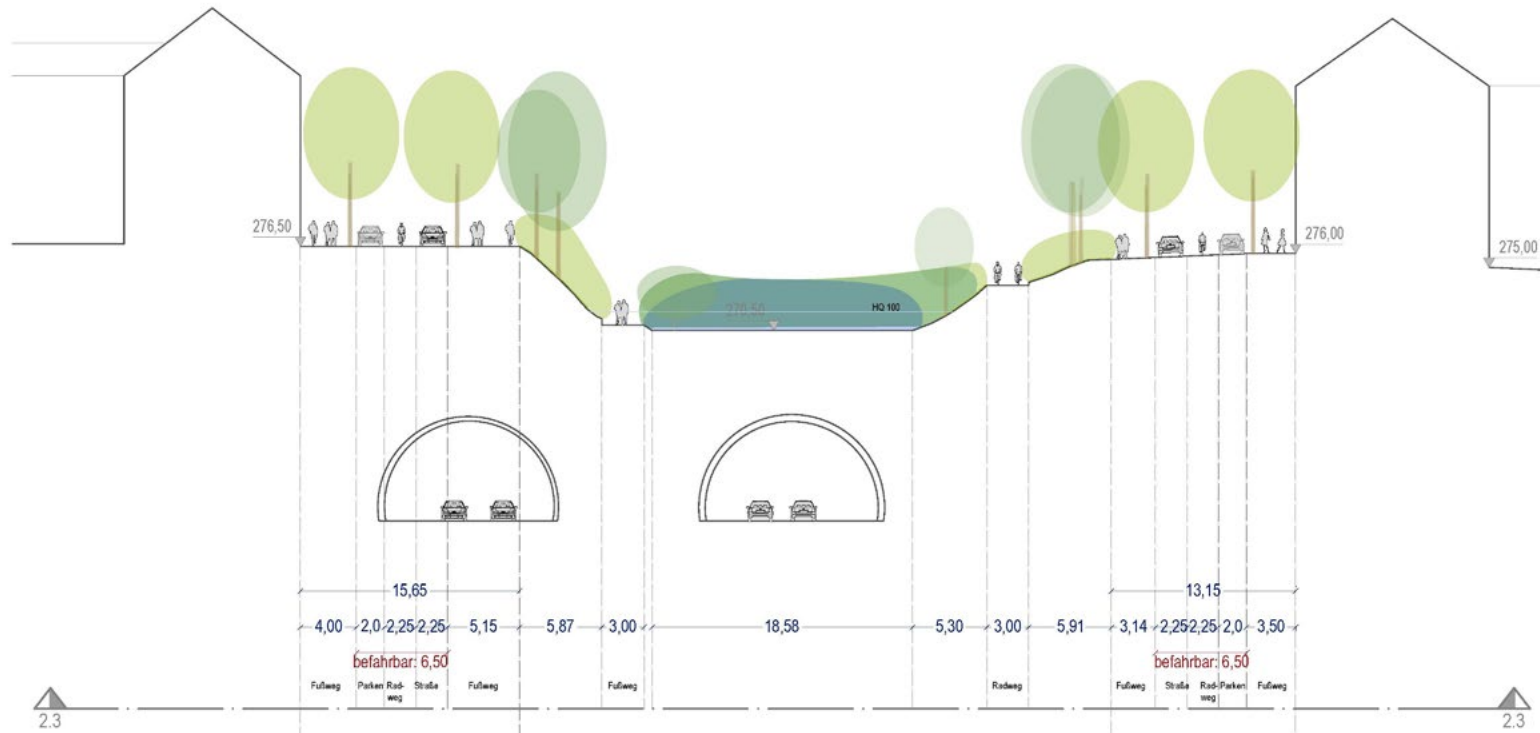
Südseite

- Kühle Bereiche
- Hitzebereiche
- widerstrahlende Flächen

Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

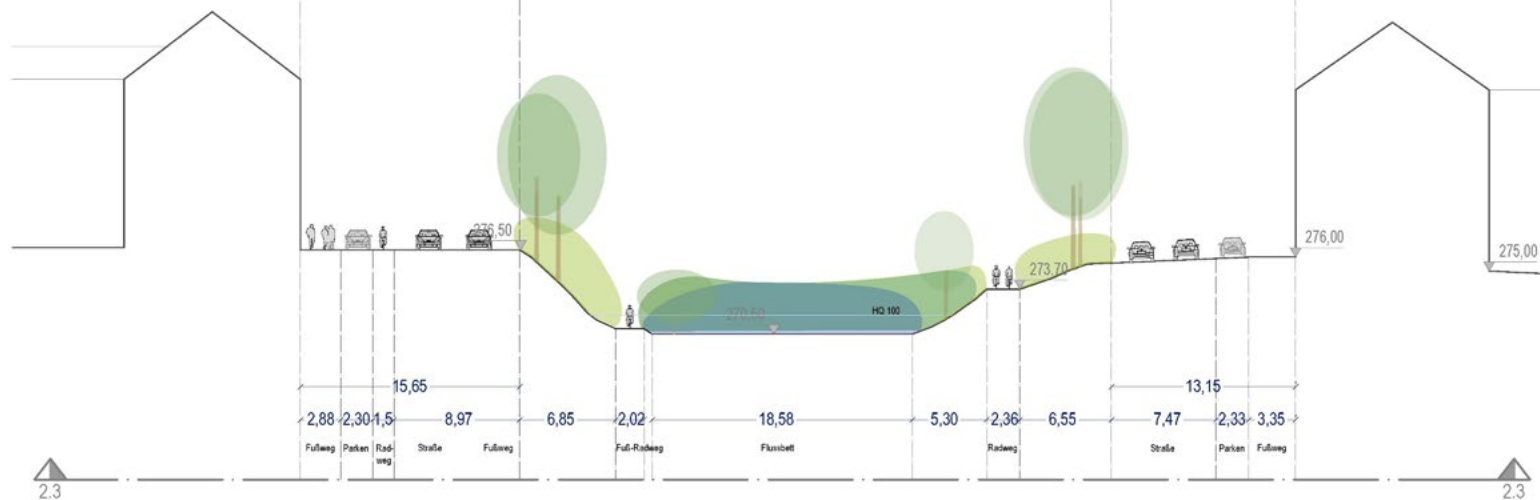
Potential Freiräume für Natur und Habitate

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



Nordseite

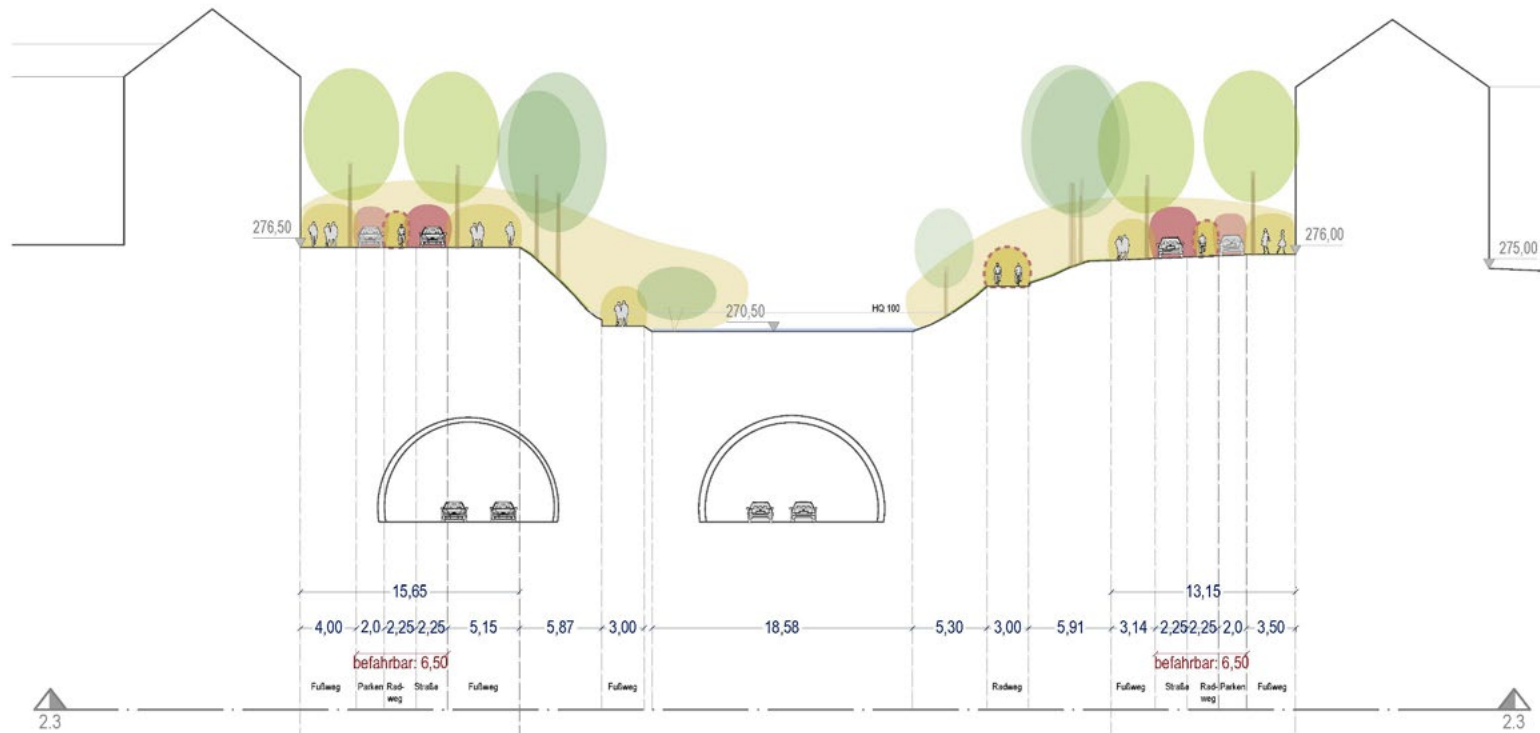
Südseite

- Grünflächen
- Ufervegetation
- Wasserzone bezogene Habitate
- Baume Bestand
- Baume hinzugefügt

Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

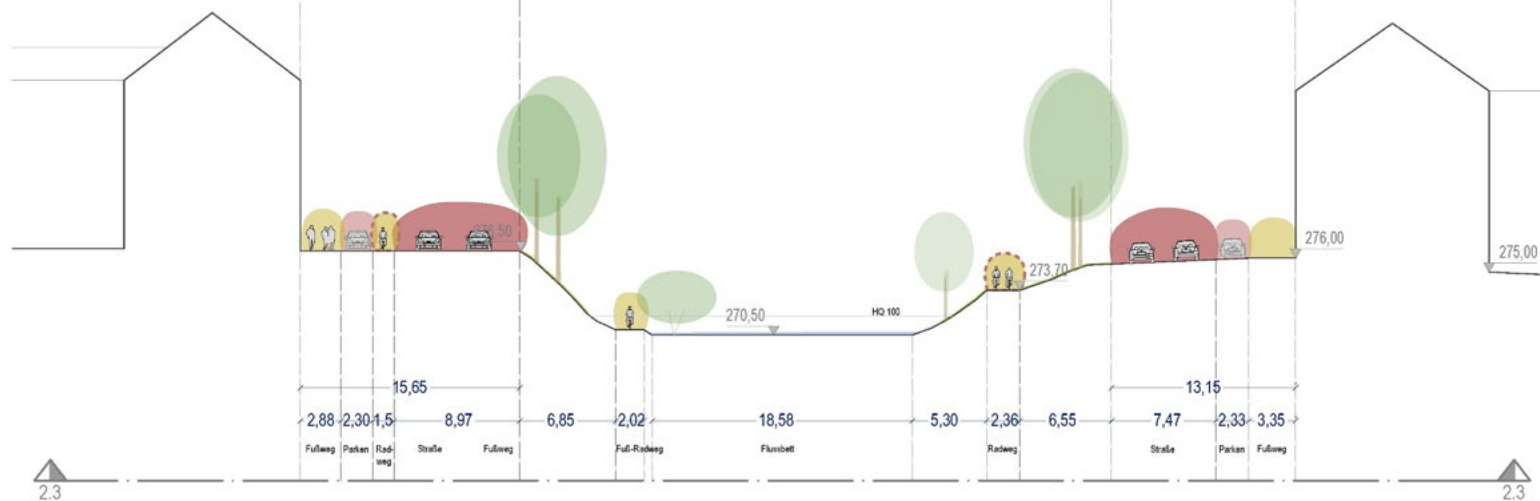
Potential Freiräume für die Menschen

Möglicher zukünftiger Schnitt 2.3



Schnitt 2.3

Schnitt 2.3 Bestand



Nordseite

Südseite

- Potentiell von Menschen nutzbarer öffentlicher Raum
- Von Menschen intensiv genutzter öffentlicher Raum
- Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Verkehr
- Von Menschen exklusiv genutzter öffentlicher Raum
- Bäume Bestand
- Bäume hinzugefügt

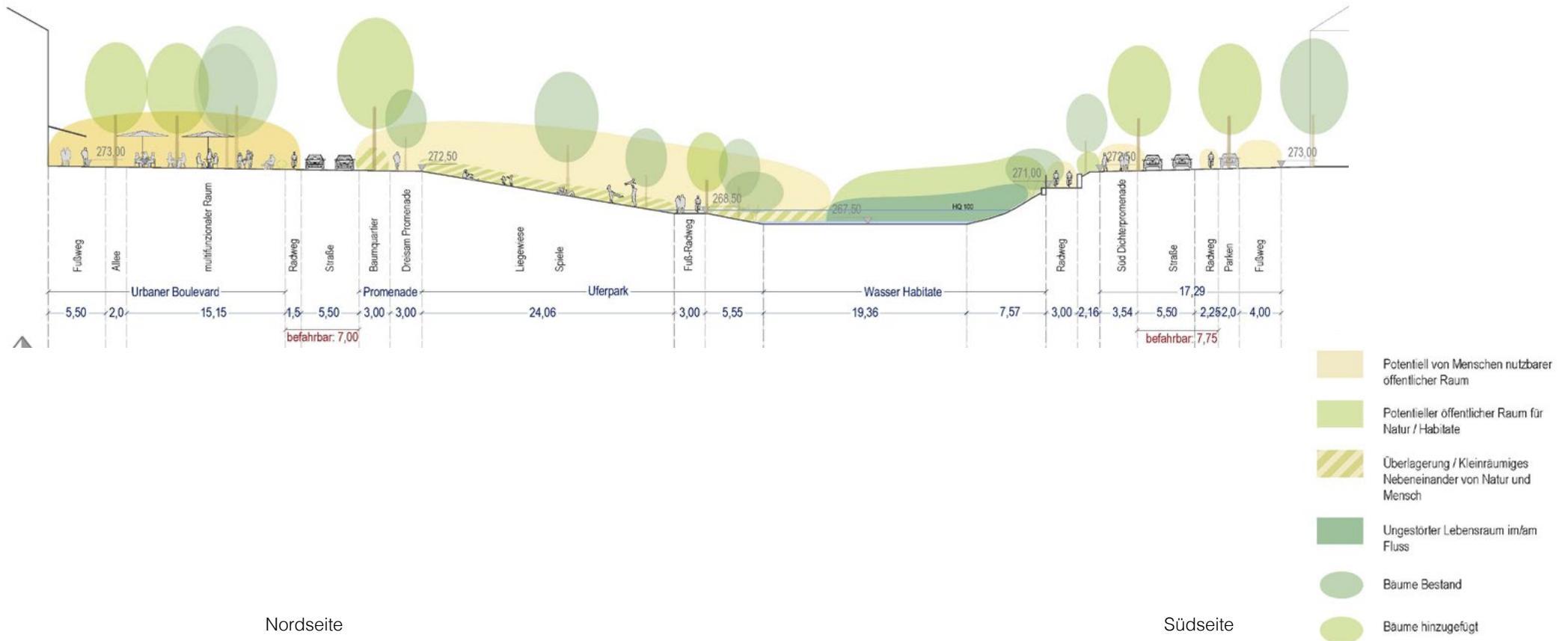
Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

Überlagerung der Potentiale Natur und Mensch



Schnitt 2.1

Mögliche zukünftige Nutzung (Schnitt 2.1)



Beurteilung nach Kriterien

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Süden

Nordseite		Südseite		Kriterium
o		o		Bezug zum Wasser: Blickbezug, Herantreten, Waten, Spielen, Inszenierung
+		-		unterschiedliche Aufenthaltsqualität: Attraktion – Aktivität – Ruhe
+		o		Sicherheit, Komfort, Inklusion
+		-		Schönheit
+		-		Zugänglichkeit, Durchgängigkeit (Verknüpfung im Stadtgefüge, Barrierefreiheit, Breite, Beleuchtung)
+		+		Habitat Fauna/Flora (punktuell und verknüpfend), aquatisch und terrestrisch (Förderung der Biodiversität)
+		o		Raumerlebnis (Oben-Unten, Offen–Intim, lokal-durchgängig)
+		o		Orientierung (Verknüpfung im Stadtgefüge), Identifikation
+		-		Animation: Programmierte Nutzungen (Restauration, Naturerfahrung, Kunst, Kulturereignisse, Sport, Events)
+		o		Offene, Multifunktionale Räume (ohne Programm)
+		-		Klimaadaption (Kühlung durch Verschattung, Frischluftzufuhr, Verdunstung, Trinkgelegenheit; Entsiegelung?)
+		-		Konflikte/Risiken (Hochwasserschutz/Haftung, Lärmbelastung,...)
+		-		Wirtschaftliche Funktionsfähigkeit (Kiosk, Läden, Restauration, Toiletten)
+	12	+	1	
o	1	o	5	
-	0	-	7	

Beurteilung nach Kriterien

Verkehrsvariante Hauptverkehr im Norden

Nordseite		Südseite		Kriterium
o		o		Bezug zum Wasser: Blickbezug, Herantreten, Waten, Spielen, Inszenierung
-		+		unterschiedliche Aufenthaltsqualität: Attraktion – Aktivität – Ruhe
o		+		Sicherheit, Komfort, Inklusion
-		+		Schönheit
-		o		Zugänglichkeit, Durchgängigkeit (Verknüpfung im Stadtgefüge, Barrierefreiheit, Breite, Beleuchtung)
+		+		Habitat Fauna/Flora (punktuell und verknüpfend), aquatisch und terrestrisch (Förderung der Biodiversität)
o		+		Raumerlebnis (Oben-Unten, Offen–Intim, lokal-durchgängig)
o		+		Orientierung (Verknüpfung im Stadtgefüge), Identifikation
-		o		Animation: Programmierte Nutzungen (Restauration, Naturerfahrung, Kunst, Kulturereignisse, Sport, Events)
-		o		Offene, Multifunktionale Räume (ohne Programm)
-		+		Klimaadaption (Kühlung durch Verschattung, Frischluftzufuhr, Verdunstung, Trinkgelegenheit; Entsiegelung?)
-		+		Konflikte/Risiken (Hochwasserschutz/Haftung, Lärmbelastung,...)
o		o		Wirtschaftliche Funktionsfähigkeit (Kiosk, Läden, Restauration, Toiletten)
+	1	+	8	
o	5	o	5	
-	7	-	0	

Beurteilung nach Kriterien

Verkehrsvariante Verkehr beidseitig verteilt

Nordseite		Südseite		Kriterium
o		o		Bezug zum Wasser: Blickbezug, Herantreten, Waten, Spielen, Inszenierung
o		o		unterschiedliche Aufenthaltsqualität: Attraktion – Aktivität – Ruhe
o		o		Sicherheit, Komfort, Inklusion
+		+		Schönheit
o		o		Zugänglichkeit, Durchgängigkeit (Verknüpfung im Stadtgefüge, Barrierefreiheit, Breite, Beleuchtung)
+		+		Habitat Fauna/Flora (punktuell und verknüpfend), aquatisch und terrestrisch (Förderung der Biodiversität)
+		o		Raumerlebnis (Oben-Unten, Offen–Intim, lokal-durchgängig)
+		+		Orientierung (Verknüpfung im Stadtgefüge), Identifikation
+		o		Animation: Programmierte Nutzungen (Restauration, Naturerfahrung, Kunst, Kulturereignisse, Sport, Events)
+		o		Offene, Multifunktionale Räume (ohne Programm)
+		+		Klimaadaption (Kühlung durch Verschattung, Frischluftzufuhr, Verdunstung, Trinkgelegenheit; Entsiegelung?)
o		o		Konflikte/Risiken (Hochwasserschutz/Haftung, Lärmbelastung,...)
+		+		Wirtschaftliche Funktionsfähigkeit (Kiosk, Läden, Restauration, Toiletten)
+	8	+	5	
o	5	o	8	
-	0	-	0	

In der Phase 1 ging es darum, die seitens der Verkehrsplanung entwickelten Varianten für die mögliche Verkehrsführung nach dem Tunnelbau hinsichtlich der Auswirkungen auf den Stadtraum zu untersuchen. Im Unterschied zu einer reinen Untersuchung der Straßenquerschnitte wurde hierzu der Ansatz gewählt, das gesamte Profil des Flussraums mit beiden Uferseiten zu betrachten. Je nach Verkehrsführung ergeben sich unterschiedliche Aufteilungen und Nutzungen der nicht vom motorisierten Verkehr genutzten Flächen. Auch bestehen innerhalb jeder Variante Gestaltungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen. Die gesamte Untersuchung wurde ergebnisoffen für die drei wesentlichen Verkehrsvarianten in gleicher Weise durchgeführt.

Darüber hinaus wurden übergeordnete Prinzipien entwickelt, die für die Aufwertung des Gesamtraums als wesentlich erachtet werden, und in einer Vision „Stadt am Fluß“ zusammengefasst (siehe Seiten 5-7). Die entsprechenden Konzepte fließen in die eingehendere Betrachtung während der folgenden Phasen mit ein.

Auf Basis übergreifender Kriterien wurden die drei prinzipiellen Verkehrsvarianten grob beurteilt.

Die einzelnen Analysen und auch die Beurteilung nach den 13 Kriterien zeigen einzelne besondere Potentiale für bestimmte Situationen, in Summe ergibt sich jedoch das erwartete Bild: Auf der jeweils vom Verkehr stark entlasteten Stadtseite sind die Potentiale für Verbesserungen am größten, bei gleicher Verteilung des Verkehrs entsprechend auf geringerem Niveau gleich verteilt.

Die Ergebnisse wurden der Arbeitsgruppe Oberflächenplanung am 09.12.2020 vorgestellt. Ziel war, den Bürgerinnen und Bürgern zu vermitteln, welche Potentiale sich nach der Realisierung des Stadttunnels eröffnen.

Die Rückmeldung aus der Arbeitsgruppe ergab, dass die gesamtheitliche Betrachtung des Flussraums fortgeführt werden sollte (statt jeweils isolierte Betrachtung einer Seite). Schwerpunkt der Verbesserungen wird in Entsiegelung, Baumpflanzungen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität gesehen. Auch soll der Raum für Nutzungen ohne Konsumzwang vergrößert werden.

Nach Abschluss der Phase 1 wurde bewusst keine Entscheidung für eine der Verkehrsvarianten getroffen. Für die weitere Bearbeitung in der folgenden Phase sollten zwei prinzipielle Varianten zugrunde gelegt werden: ‚Hauptverkehr auf der Südseite‘ und ‚Verkehr beidseitig verteilt‘.

Leitszenarien und Gestaltungskonzept
für den zentralen Bereich

Phase

2

Leitszenarien und Gestaltungskonzept für den zentralen Bereich

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Phase 1 (Potentialanalyse) wurden in der Phase 2 Gestaltungsmöglichkeiten für den Dreisamraum auf der Basis ausgewählter Verkehrsvarianten untersucht. Ziel war die Entwicklung alternativer Leitszenarien, anhand derer wichtige Diskussionen geführt und die im Rahmen der „Arbeitsgruppe Oberflächenplanung“ am 26.06.2023 vorgestellt wurden.

Die Anregungen aus dieser Veranstaltung sowie seitens der Fachbehörden wurden in Abstimmung mit der Stadt Freiburg eingearbeitet und die Ergebnisse den politischen Gremien Ende 2023 präsentiert.

Die Betrachtung in Phase 2 wurde dabei auf den zentralen Bereich zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke beschränkt. Dies geschah vor dem Hintergrund, den Fokus auf die grundlegenden Möglichkeiten der Freiraumgestaltung zu legen, die sich durch den Bau des Stadttunnels bieten. Die entsprechenden Prinzipien wurden in der Phase 3 in den Bereichen östlich und westlich fortgeführt und detailliert. Daher wird auf den Brücken sowie jenseits in dieser Phase die bestehende Verkehrsführung dargestellt.

Die Betrachtung erfolgt jeweils auf Basis der vorliegenden verkehrsplanerischen Untersuchungen des Büro BSV. Im Mittelpunkt steht das Thema „Stadt am Fluss“ und damit folgende Aspekte:

- Visuelle Verknüpfung von Nord- und Südufer der Dreisam
- Zusammenführen von Stadt- und Flussumraum unter Überwindung der Topographie
- Schaffung bzw. Verbesserung der Verbindungen in Längsrichtung der Dreisam auf allen Ebenen und Uferseiten
- Verbesserung der Bedingungen für das Stadtklima
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Menschen
- Verbesserung der Bedingungen für Natur und Habitate
- Berücksichtigung der Belange aller Nutzerinnen und Nutzer, vor allem der Zufußgehenden einschließlich der Anforderungen der Barrierfreiheit, sowie der Radfahrenden.

Alle dargelegten Gestaltungsszenarien verstehen sich als fachliche Vorschläge der Freiraumplanung.

1| Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone




Verkehrsführung nach BSV-Variante A1

Diesem Gestaltungsszenario liegt ein Verkehrsvariante zugrunde, bei dem der Hauptverkehr auf der Südseite im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Auf der Nordseite soll zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke ein Fußgängerbereich entstehen, der nur von Lieferverkehr, Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen, Radverkehr und zur Zufahrt zu privaten Stellplätzen befahren werden darf. Die Oberflächen sollen in einem einheitlichen Belag gestaltet werden, in dem die Fahrspur nur durch eine tastbare Kante abgesetzt wird. Die Verkehrsführung in Luisen- und Marienstraße muss in diesem Fall angepasst werden, so dass eine Sackgasse mit Wendemöglichkeit an der Dreisamstraße entsteht.

Verkehrlich wird in den angrenzenden Gebieten die Bestandssituation gezeigt.

Diese Variante wurde nach dem Termin der „Arbeitsgruppe Oberflächenplanung“ am 26.06.2023 auf Basis des Gezeigten (Szenario 1b) auf Anregung der Teilnehmenden weiter ausgearbeitet.



-  Radverbindung
-  Straße mit Zweirichtungsverkehr
-  Fußgängerzone (mit Fahrgasse für Liefer-, Versorgungs- und Rettungsverkehr, Radverkehr und Zufahrt zu privaten Stellplätzen)

Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone

Lageplan



In diesem Szenario wird der Kraftfahrzeugverkehr in beide Richtungen auf der Dreisamsüdseite konzentriert. Dadurch wird es möglich, auf der **Nordseite** in direktem Übergang zur Innenstadt einen neuen ambitionierten und vielfältigen Aufenthaltsraum zu gestalten.

Im Erdgeschoss der Gebäude kann sich eine aktive lebendige Front mit kleinen Läden, Dienstleistungen, Kultur und vor allem Gastronomie entwickeln. Wo die Breite es zulässt, entsteht entlang der Fassaden eine Zone für Außengastronomie. Daran schließt sich die Hauptbewegungslinie der Fußgänger an, die von einer neuen Reihe großer Bäume beschattet wird. In der Mitte ist Raum für Radfahrende, Rettungs- und Anlieferfahrzeuge. Eine

weitere Reihe neu gepflanzter Bäume schließt sich nach Süden hin an. Hier befindet sich die großzügige Dreisampromenade mit direktem Blick in den Flussraum. Sie wird erweitert um ein Aktionsband, in dem sich auf offener Oberflächendecke verschiedene Attraktionen aufreihen, z.B. Kunstwerke, temporäre Pflanzbeete, eine Nebelduche, ein kleiner Eiskiosk, Spielelemente, Toiletten und vieles mehr. Der Blick zur Dreisam von großzügigen Sitzelementen aus bleibt stets offen. Sofern hinsichtlich der Wasserzuführung umsetzbar, könnte hier in Anlehnung an die Bächle der Altstadt ein neuer Wasserlauf integriert werden. Insgesamt entsteht auf Stadtebene ein großzügiger, lebendiger und viestaltiger Aufenthaltsraum.

An diesen grenzt als zentrales Element die „Offene Wiese für alle“ zwischen Kronen- und Kaiserbrücke an. Sie ersetzt die verbaute Situation und das heute bestehende Cafégebäude und verbindet die Promenade auf Stadtniveau mit dem Fußweg entlang der Dreisam. Als ohne Konsumzwang und multipel nutzbarer Raum soll sie von funktionalen Einbauten aller Art frei bleiben. Ein barrierefrei benutzbarer Weg stellt eine inklusive Verbindung zum Ufer für alle Nutzenden her. Auch östlich der Kaiserbrücke soll eine entsprechende Rampe entstehen. Hier verschmälert sich der Raum und somit auch die Wiesenfläche.

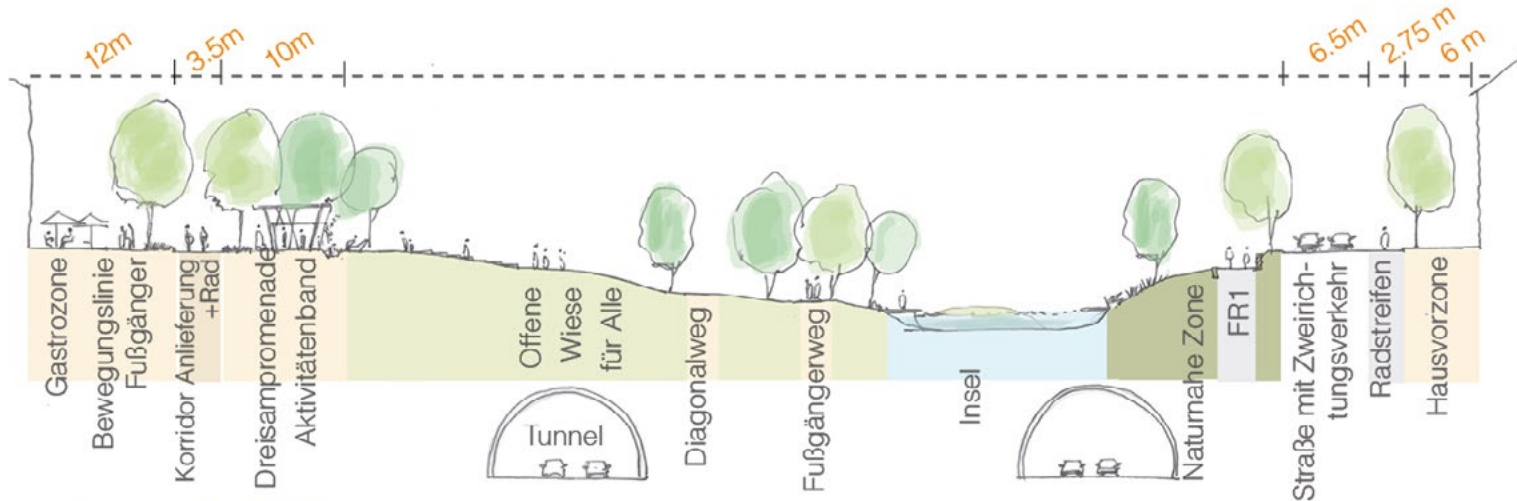


Detailausschnitte:

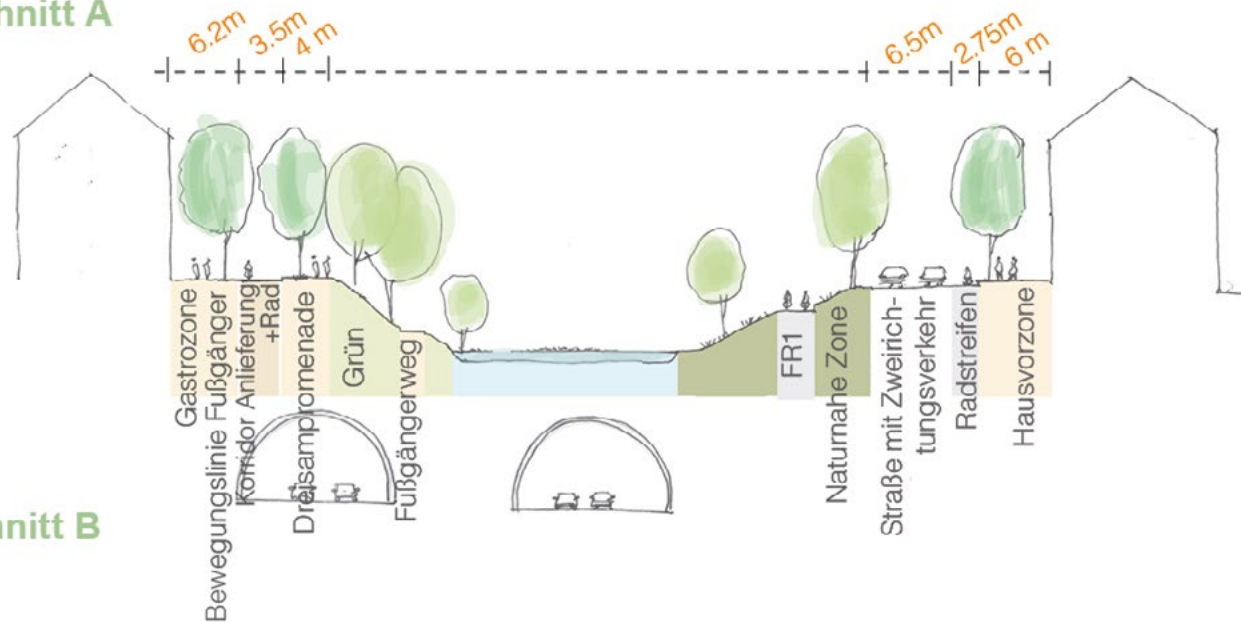


Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone

Schnitt



Querschnitt A



Querschnitt B

Querschnitte in weiter (A) und enger Raumsituation (B)

Um die Strömungsbedingungen und die Qualität der Dreisam zu verbessern, sollen im Fluss beidseitig Bühnen und an einer Stelle eine Insel eingebaut werden. So entstehen neue unterschiedliche Habitate im und am Wasser. An einer Stelle wird in einer Inszenierung der Querschnitt kurzzeitig stark verengt, so dass ein Wasserschwall entsteht. Der nordseitige uferbegleitende Weg läuft durch, und erhält Bänke für den Aufenthalt am Fluss. Es wird angeregt, ihn im Bereich vor der Greiffeneggbrücke durch Versetzen der Stützmauer zu verbreitern.

Auf der **Südseite** wird eine neue Baumreihe eingeführt, die den Hausvorbereich von der Straße trennt. So entsteht eine angenehme Verbindung für Fußgänger entlang der Gebäude. Auf der Fahrbahn entsteht ein Radstreifen für Radverkehr auf der Stadtebene, um die Quartiere besser zu erschließen und den FR1 zu entlasten.

Der gute Baumbestand entlang der Kante zum Fluss soll durch Neupflanzungen ergänzt werden, um Durchgängigkeit zu erreichen. Die Böschung samt Uferbereich wird zu einer naturnahen Zone entwickelt.

Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone

Perspektivskizze Bereich Dreisampromenade West



Die Zeichnung zeigt den neuen Aufenthaltsbereich auf Stadtniveau auf der Nordseite in der Schreiberstraße.

Ein einheitlicher Belag reicht bis zur Wiesenfläche Richtung Dreisam. Der Raum beinhaltet eine Zone für Gastronomie entlang der Gebäude, großzügigen Raum für Fußgänger und Radfahrende im Schatten von zwei Reihen neu gepflanzter Bäume, eine Promenade mit Blick zum Fluss sowie das Aktionsband mit kleinem Kiosk.

Szenario 1a: Hauptverkehr auf der Südseite/reine Fußgängerzone

Perspektivskizze Bereich Lessingstraße



Auf der Südseite der Dreisam in der Lessingstraße fließt der nach dem Bau des Stadttunnels verbleibende Restverkehr.

Im Profil integriert ist ein Radstreifen vorrangig für den quartierbezogenen Radverkehr.





Eine Reihe neu gepflanzter, großer Bäume bildet einen Filter hin zu den Gebäuden, auf der Flussseite wird der lückenhafte Baumbestand zu einer durchgehenden Reihe weiter entwickelt.

2 | Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid Verkehrsführung nach BSV-Varianten A1 und A2

Dieser Gestaltungsszenario liegt eine Verkehrsvariante zugrunde, bei der der Hauptverkehr auf der Südseite der Dreisam im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Auf der Nordseite wird eine Hybridlösung betrachtet, bei der zwischen Kronen- und Kaiserbrücke ein Fußgängerbereich entsteht, der nur von Lieferverkehr, Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen, Radverkehr und zur Zufahrt zu privaten Stellplätzen befahren werden darf. Der Bereich zwischen Kaiser- und Greiffeneggbrücke wird ähnlich wie die Fußgängerzone westlich der Kaiserbrücke hochwertig gestaltet. Der Kfz-Verkehr wird hier jedoch nicht beschränkt, sondern dient als Erschließungsstraße und unter anderem als Zufahrt von Osten zur Kaiser-Joseph-Straße. Verkehrlich wird in den angrenzenden Gebieten die Bestandssituation gezeigt.

Diese Variante wurde auf dem Termin zur Bürgerbeteiligung „Arbeitsgruppe Oberflächenplanung“ am 26.06.2023 vorgestellt.



-  Radverbindung
-  Erschließungsstraße (Tempo-30-Zone) mit hochwertiger Gestaltung
-  Straße mit Zweirichtungsverkehr
-  Fußgängerzone (mit Fahrgasse für Liefer-, Versorgungs- und Rettungsverkehr, Radverkehr und Zufahrt zu privaten Stellplätzen)

Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid Lageplan



In diesem Szenario wird der Kraftfahrzeugverkehr in beide Richtungen auf der Dreisamsüdseite konzentriert. Dadurch wird es möglich, auf der **Nordseite** in direktem Übergang zur Innenstadt einen neuen ambitionierten und vielfältigen Aufenthaltsraum zu gestalten.

Im Erdgeschoss der Gebäude kann sich eine aktive lebendige Front mit kleinen Läden, Dienstleistungen, Kultur und vor allem Gastronomie entwickeln. Wo die Breite es zulässt, entsteht entlang der Fassaden eine Zone für Außergastronomie. Daran schließt sich die Hauptbewegungslinie der Zufußgehenden an, die von einer neuen Reihe großer Bäume beschattet wird. In der Mitte ist Raum für Radfahrende, Rettungs- und Anlieferfahrzeuge bzw. Anliegerverkehr (östlich der Kaiserbrücke).

Eine weitere Reihe neu gepflanzter Bäume schließt sich nach Süden hin an. Hier befindet sich eine großzügige Promenade mit direktem Blick in den Flussraum. Sie wird erweitert um ein Aktionsband, in dem sich auf offener Oberfläch (z.B. wassergebundene Wegedecke) verschiedene Attraktionen aufreihen, z.B. Kunstwerke, temporäre Pflanzbeete, eine Nebelduche, ein kleiner Eiskiosk, Spielelemente, Toiletten und vieles mehr. Der Blick zur Dreisam von großzügigen Sitzelementen aus bleibt stets offen. Sofern hinsichtlich der Wasserzuführung umsetzbar, könnte hier in Anlehnung an die Bächle der Altstadt ein neuer Wasserlauf integriert werden. Insgesamt entsteht auf Stadtebene ein großzügiger, lebendiger und viestaltiger Aufenthaltsraum.

An diesen grenzt als zentrales Ele-

ment die „Offene Wiese für alle“ zwischen Kronen- und Kaiserbrücke an. Sie ersetzt die verbaute Situation und das heute bestehende Cafégebäude und verbindet die Promenade auf Stadtniveau mit dem Fußweg entlang der Dreisam. Als ohne Konsumzwang und multipel nutzbarer Raum soll sie von funktionalen Einbauten aller Art frei bleiben. Ein diagonal geführter Weg mit moderater Längsneigung schafft den barrierefreien Zugang zum Weg entlang des Ufers. Auch östlich der Kaiserbrücke soll eine entsprechende Rampenanlage entstehen. Hier verschmälert sich der Raum und somit auch die Wiesenfläche.

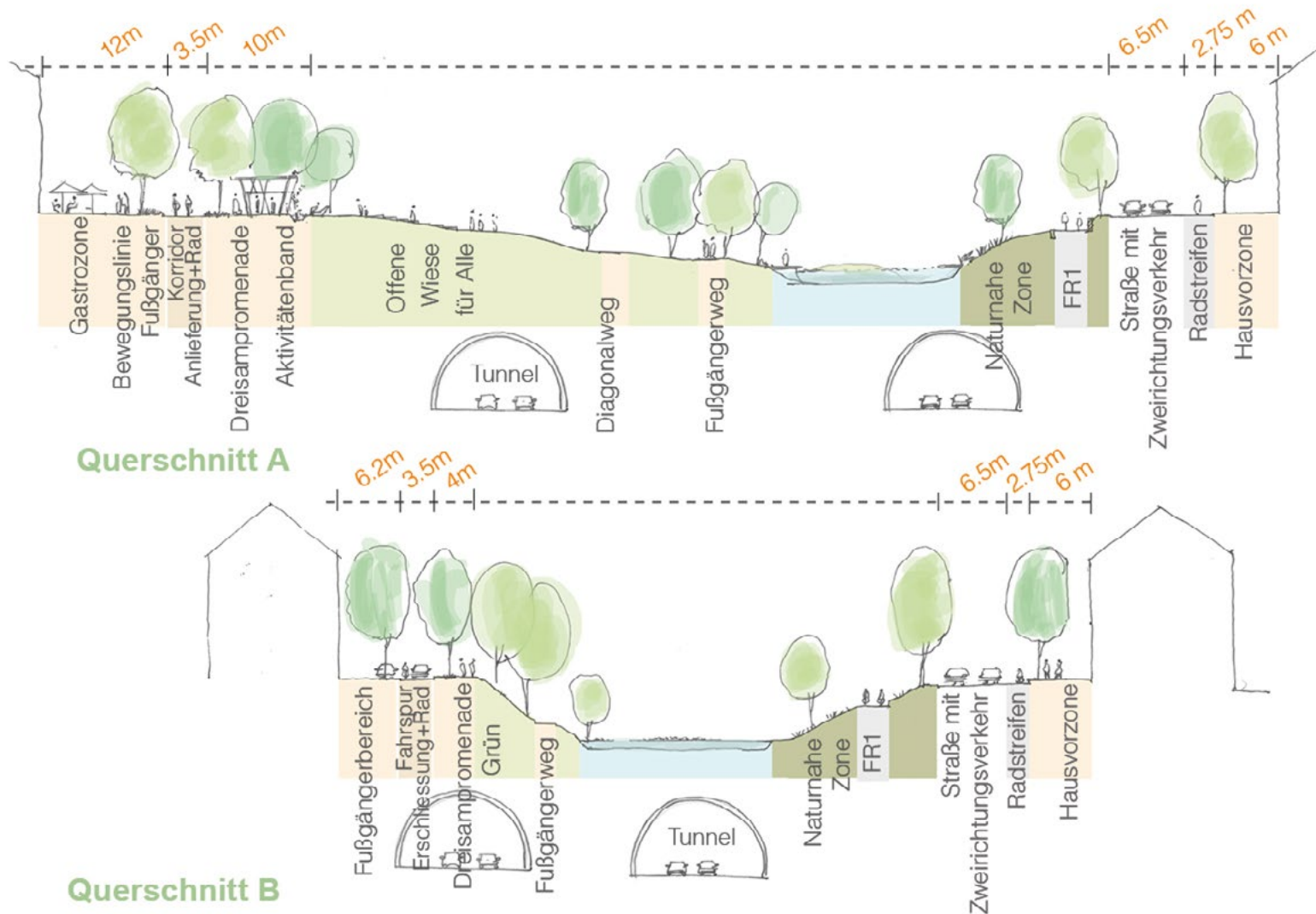
- Baum neu
- Baum Bestand
- Wasser
- Grünbereich
- Radverbindung
- Straße
- Temporeduzierter Bereich für Erschließung und Radfahrende
- Bereich Fußgänger und Radfahrende

Detailausschnitte:



Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid

Schnitt



Um die Strömungsbedingungen und die Qualität der Dreisam zu verbessern, sollen im Fluss beidseitig Buhnen und an einer Stelle eine Insel eingebaut werden. So entstehen neue unterschiedliche Habitate im und am Wasser. An einer Stelle wird in einer Inszenierung der Querschnitt kurzzeitig stark verengt, so dass ein Wasserschwall entsteht. Der nordseitige uferbegleitende Weg läuft durch, und erhält Bänke zum Aufenthalt am Fluss. Es wird angeregt, ihn im Bereich vor der Greiffeneggbrücke durch Versetzen der Stützmauer zu verbreitern.

Auf der **Südseite** wird eine neue Baumreihe eingeführt, die den Hausvorbereich von der Straße trennt. So entsteht eine angenehme Verbindung für Fußgänger entlang der Gebäude. Ein Radstreifen erschließt die Quartiere und entlastet den FR1.

Der gute Baumbestand entlang der Kante zum Fluss soll durch Neupflanzungen ergänzt werden, um Durchgängigkeit zu erreichen. Die Böschung samt Uferbereich wird - mit Ausnahmen des Dreisamufers (FR1) - zu einer naturnahen Zone entwickelt.

Für weitere Gestaltungselemente wie Bäume oder Wege besteht aufgrund der Verkehrsführung kein Spielraum.

Querschnitte in weiter (A) und enger Raumsituation (B)

Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid

Perspektivskizze Bereich Dreisampromenade Ost

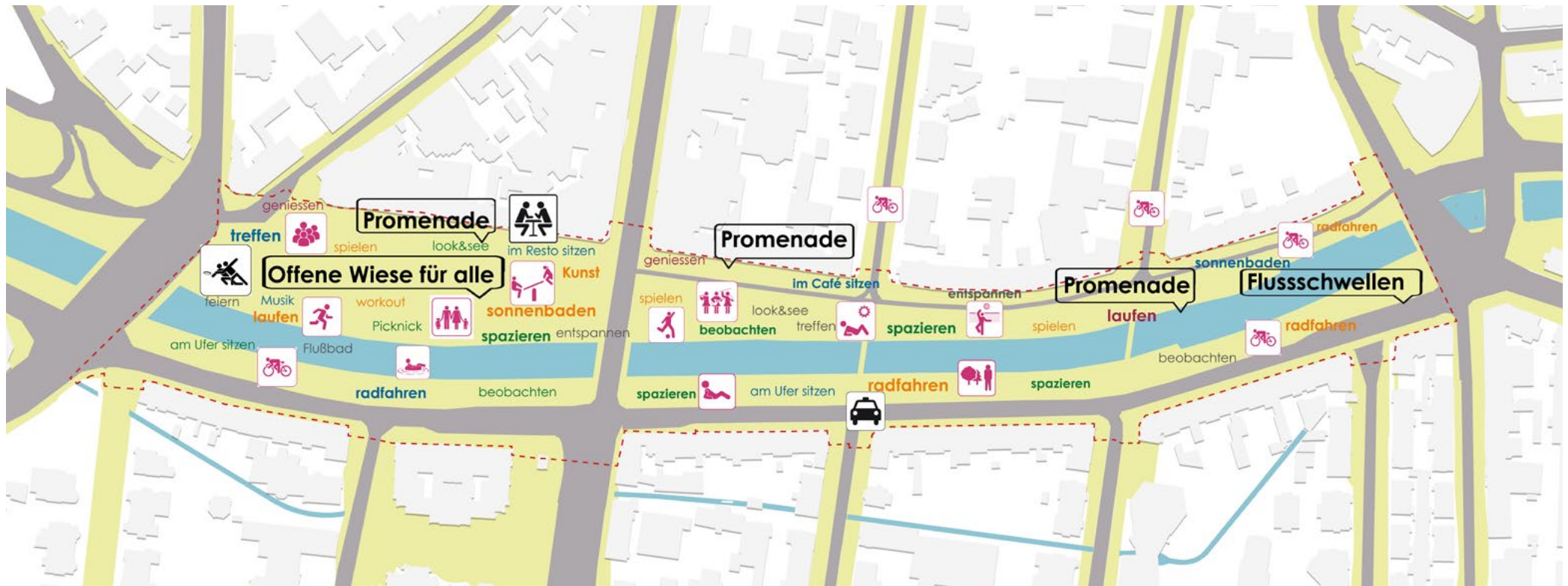


In der Dreisamstraße setzt sich die Fußgängerzone östlich der Kaiserbrücke in einem fußgängerfreundlichen Profil fort, raumbedingt in verengter Form und ohne Aktionsband.

Wie in der Schreiberstraße läuft der Belag kontinuierlich durch, so dass die Möglichkeit zur Bewegung in alle Richtungen angedeutet wird. Die Hauptbewegungslinien verlaufen entlang der Gebäude und entlang der Kante zum Flussraum. Der Bereich zwischen den Baumreihen kann in diesem Abschnitt von Radfahrenden und Anliegerverkehr mit stark reduziertem Tempo befahren werden, auch einzelne seitliche Parkbuchten für Anlieger sind möglich.

Szenario 1b: Hauptverkehr auf der Südseite/Hybrid

Programm und Aktivitäten



FLÄCHEN UND AKTIVITÄTEN

-  Wasser
-  Verkehrsraum
-  nutzbarer Raum

3 | Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Verkehrsführung nach BSV-Variante B

Dieser Gestaltungsvariante liegt ein Verkehrsvariante zugrunde, bei dem der Verkehr wie heute sowohl auf der Nord- als auch der Südseite geführt wird. Das stark verringerte Verkehrsaufkommen erlaubt jedoch, die Straßen auf beiden Seiten des Flusses auf jeweils eine durchgängige Fahrbahn zu reduzieren. Auf den Brücken und in den angrenzenden Gebieten wird die Bestandssituation gezeigt.

Diese Variante wurde auf dem Termin zur Bürgerbeteiligung „Arbeitsgruppe Oberflächenplanung“ am 26.06.2023 vorgestellt.



- Radverbindung
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsverkehr

Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Lageplan



In dieser Variante wird die Verkehrsbelastung auf beide Uferseiten verteilt, analog zur Bestandssituation aber mit wesentlich reduzierten Profilen und Frequenzen.

Aufgrund der freiwerdenden Flächen ist es dennoch möglich, auf der **Nordseite** den angestrebten neuen ambitionierten und vielfältigen Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität in direktem Übergang zur Innenstadt umzusetzen. Voraussetzung ist eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, um die Fahrspur zu integrieren.

Im Erdgeschoss der Gebäude soll sich analog eine aktive lebendige Front mit kleinen Läden, Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie entwickeln. Wo die Breite es zulässt, entsteht entlang der Fassaden eine Zone mit Außen-

gastronomie.

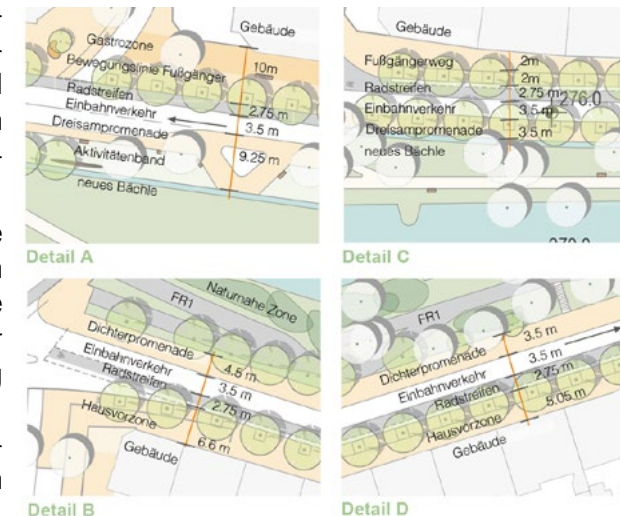
Seitlich der Fahrbahn entsteht ein breiter Fußgängerbereich, der von der neuen Reihe großer Bäume beschattet wird. Die zweite Reihe neu gepflanzter Bäume schließt sich nach Süden hin an, unter der sich wiederum die großzügige Promenade mit direktem Blick in den Flussraum befindet. Auch das Aktionsband kann realisiert werden, in dem sich auf offener Oberfläche (z.B. wassergebundener Wegedecke) verschiedene Attraktionen aufreihen, z.B. Kunstwerke, temporäre Pflanzbeete, eine Nebeldusche, ein kleiner Eiskiosk, Spielelemente, Toiletten und vieles mehr. Der Blick zur Dreisam von großzügigen Sitzelementen aus bleibt stets offen und, sofern hinsichtlich der Wasserzuführung umsetzbar, könnte

auch hier in Anlehnung an die Bächle der Altstadt ein neuer Wasserlauf integriert werden. Insgesamt entsteht ein lebendiger und vielgestaltiger Stadtraum, der nach dem Vorbild eines urbanen Boulevards den Autoverkehr als Bestandteil integrativ aufnimmt.

Ebenfalls möglich sind alle Konzepte für den Freiraum in Richtung Dreisam: Das zentrale Element der „Offene Wiese für alle“, die sich bis zum Fußweg entlang der Dreisam erstreckt, der diagonale Verbindungsweg, die Rampenanlage östlich der Kaiserbrücke.

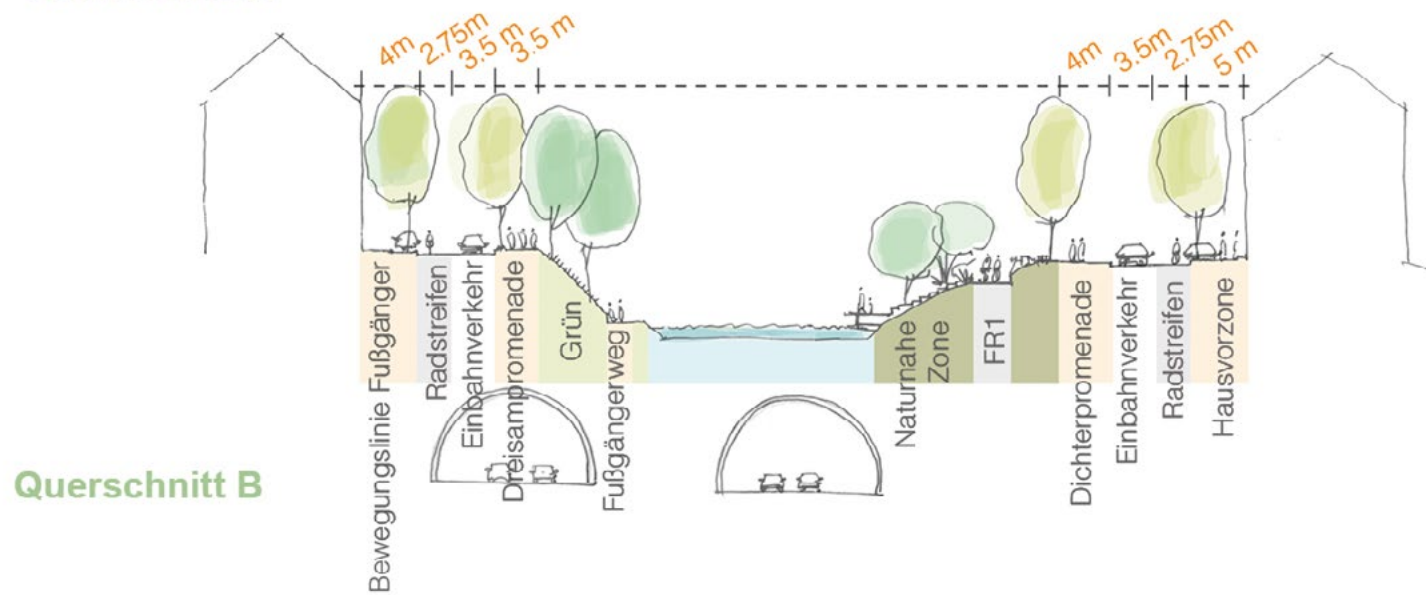
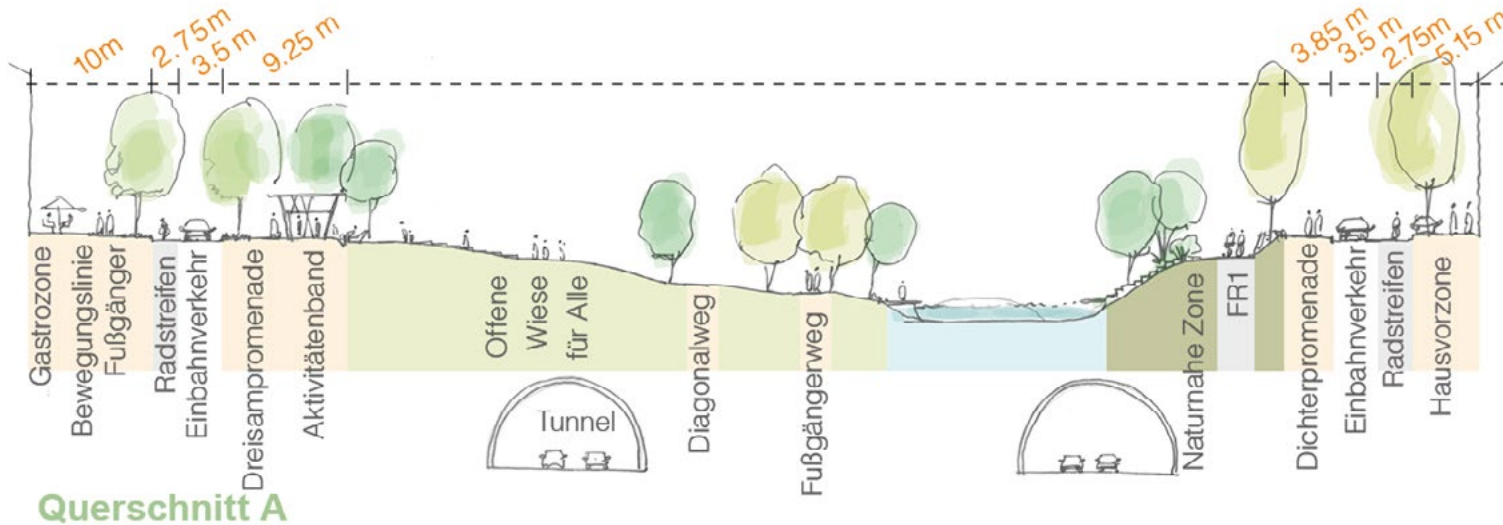
	Baum neu		Wasser		Straße
	Baum Bestand		Grünbereich		Bereich Fußgänger
			Radverbindung		

Detailausschnitte:



Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Schnitt



Querschnitte in weiter (A) und enger Raumsituation (B)

Auch die Konzepte für den Fluss- und Uferbereich entsprechen dem Gestaltungsszenario 1: Der Einbau von Bühnen unterschiedlicher Ausformung, die Insel, der Wasserschwall und die Aufwertung des nordseitig uferbegleitenden Wegs.

Auf der **Südseite** verringert sich im Vergleich der Kfz-Verkehr und die hierfür in Anspruch genommenen Flächen erheblich. Dadurch wird es möglich, auf Straßenniveau eine neue attraktive Fußgängerverbindung in Form einer Promenade an der Kante einzuführen, die den Blick zum Fluss und nach gegenüber zur Altstadt freigibt. So werden Fluss und Altstadt von der Seite der Wiehre aus wahrnehmbar, und für Zufußgehende wird eine Verbindung zwischen den Brücken und damit die Möglichkeit für Rundwege geschaffen.

Von der Promenade aus führen kleine Treppen zum Ufer, wo auf steinernen Bühnen kleine Aufenthaltsorte entstehen, ohne die naturnahe Zone zu beeinträchtigen.

Weiterhin wird es möglich, den Hausvorbereich etwas breiter zu gestalten, der die neue Baumreihe aufnimmt.

Auch in dieser Lösung soll der gute Baumbestand entlang der Kante zum Fluss soll durch Neupflanzungen zu einer Reihe weiterentwickelt werden.

Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Perspektivskizze Bereich Dreisampromenade West



Die Darstellung zeigt den neuen Aufenthaltsbereich auf Stadtniveau auf der Nordseite in der Schreiberstraße.

Der Raum integriert die Einbahnstraße mit reduzierter Geschwindigkeit. Ein einheitlicher Belag für den Fußgängerbereich entlang der Gebäude und die Promenade an der Kante zum Fluss stellt eine materielle Verbindung her.

Zwei Reihen neu gepflanzter Bäume spenden großzügigen Schatten, die Nutzer wechseln nahtlos von der Promenade und dem Aktionsband in den zur Dreisam abfallenden Wiesenraum.

Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Perspektivskizze Bereich Lessingstraße



In der Lessingstraße bereichert die neue Promenade am Fluss den Raum. Auch hier wird über konsistente Oberflächengestaltung eine materielle Verknüpfung hergestellt und die innen liegende Fahrbahn integriert.

Die zwei Baumreihen spenden Schatten und bilden einen Filter hin zu den Gebäuden, so dass eine angenehme Atmosphäre entsteht.

Szenario 2: Kfz-Verkehr beidseitig verteilt

Perspektivskizze Bereich Dreisampromenade Ost



In der Dreisamstraße setzt sich das Profil der Schreiberstraße fort, platzbedingt in verengter Form und ohne Aktionsband.

Auch hier werden die beiden neuen Baumreihen fortgeführt. Stadtseitig sind zwischen den Bäumen einzelne Parkbuchten möglich.

4 | Übergeordnete Themen

Offene Wiese für alle



Perspektivskizze Blick von der Kronenbrücke



Der Bereich zwischen Schreiberstraße und Dreisam bildet eine zentrale Schlüsselstelle für die Neugestaltung des Dreisamraums. Durch seine in der Stadt einmalige Lage unmittelbar an der Innenstadt kann hier ein Freiraum entstehen, der sowohl die angrenzenden Quartiere versorgt als auch im gesamtstädtischen Kontext wirksam wird. Er bildet sozusagen das Herzstück der Kette der Freiräume entlang der Dreisam.

Durch die heutige Nutzung wird deutlich, dass ein starkes Bedürfnis nach grundsätzlichen Nutzungen besteht: sitzen, liegen, sonnenbaden, spielen, den Fluss beobachten. Darauf basiert das Konzept der „Offenen Wiese für alle“. Sie bildet einen Raum, in dem alles Erdenkliche geschehen kann, kein Konsumzwang herrscht und alle Bevölkerungsgruppen freien und inklusiven Zugang haben. Er wird zum jedermann bekannten Treffpunkt im Stadtgefüge.

Es gilt, den Raum von allen funktionalen Einbauten zu befreien und frei zu halten, z.B. Gebäude oder Sportgeräte. Hier finden sich nur von allen nutzbare Elemente wie Wege, Bänke oder Sitzstufen. Die Fläche der Wiese soll möglichst großzügig angelegt werden, ergänzt lediglich um Elemente zur barrierefreien Erschließung und Sitzgelegenheiten. Letztere können insbesondere an der Stadtkante und entlang des Uferwegs gestärkt werden.

Die Wiese eröffnet und inszeniert den Blick auf die Dreisam, der von den Ufern und der Kronenbrücke aus ungehindert bleiben soll. Baumbestand soll, soweit möglich, erhalten werden, mit Vegetationsmanagement gerade entlang des Ufers, um den Raum sicher und angenehm zu erhalten.

Der Sorge, dass hier eine Quelle für nächtlichen Lärm und Müll entsteht, muss in der Detailgestaltung und dem Management Rechnung getragen werden.

Das Konzept der „Offenen Wiese für alle“ ist unabhängig von den jeweiligen Verkehrsvarianten umsetzbar.

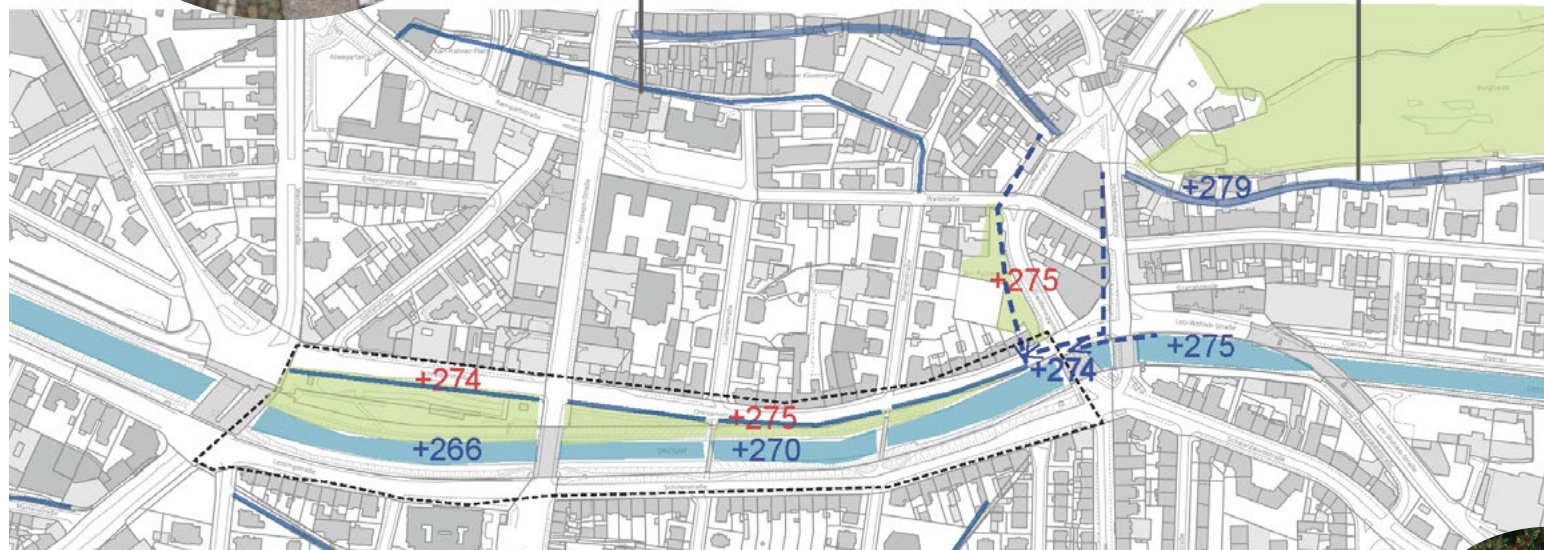
Im Vergleich zum Bestand werden die Grünflächen um ca. 3.000m² vergrößert.

Neues Bächle



Wasser Bächle

Gewerbekanal



- +274 Geländehöhe über NN
- +266 Höhe Gewässer (ca.)
- Verlauf neues Bächle
- ← - - - Optionen zur Speisung des neuen Bächle
- - - - - Bearbeitungsgrenze

Es wird seitens der Freiraumplanung vorgeschlagen, das wunderbare Element der Bächle in der Innenstadt im Dreisamraum fortzuführen.

Das neue Bächle soll die neue Dreisampromenade bis zur Kronenbrücke begleiten und hoffentlich ebenso gut angenommen und spielerisch genutzt werden wie seine Vorbilder.

Es könnte auf unterschiedliche Weise mit natürlichem Gefälle gespeist werden: Entweder wird Wasser flussaufwärts aus der Dreisam ab und in einem Rohr weiter geführt, bis das entsprechende Niveau an der Oberfläche erreicht wird, wo das Bächle zutage tritt. Alternativ erfolgt die Speisung vom Gewerbekanal aus, der auch das Wasser für die innerstädtischen Bächle liefert. Dabei müsste eine unterirdische Rohrverbindung zur Promenade geschaffen werden, die evtl. im Zuge von Straßenbauarbeiten realisierbar ist.



In der Bürgerbeteiligung wurde wiederholt der Wunsch geäußert, den Radweg FR1 zu verbreitern, da er als attraktive Verbindung am Fluss stark benutzt wird. Eine solche Verbreiterung erscheint angesichts der zu erwartenden steigenden Zahl an Radfahrenden und der größeren Fahrzeuge wie Lasträder oder Anhänger sinnvoll.

Die räumliche Situation in der Hanglage und dem Baumbestand bedingt

im Falle einer Verbreiterung einige Konsequenzen. Beispielsweise wird in jedem Fall die Neukonstruktion einer Stützmauer erforderlich. Gibt es durch den erforderlichen Arbeitsraum Eingriffe in den Wurzelbereich von Bestandsbäumen, können diese schwer geschädigt werden, so dass ihre Fällung erforderlich wird.

Hier wird skizzenhaft die Verbreiterung von 3m auf 4m an zwei exemplarischen Stellen dargestellt:



Bestand



Schnitt A



Schnitt B

Verbreiterung zur Flussseite

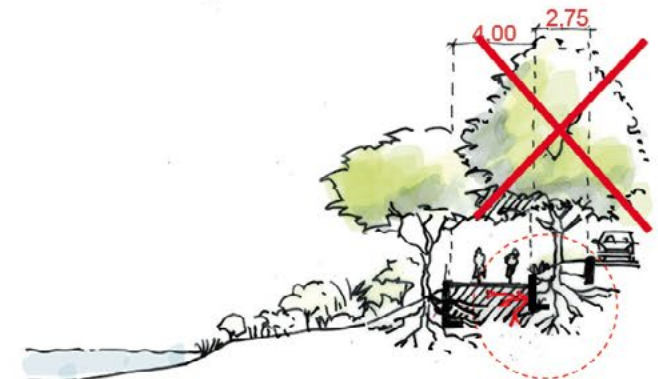


Schnitt A



Schnitt B

Verbreiterung zur Straßenseite



Schnitt A



Schnitt B



Baumpflanzungen sind eines der wesentlichen Instrumente, um die Folgen des Klimawandels für das Kleinklima und die Aufenthaltsqualität in der Stadt abzufedern. Schattenwurf, Verdunstung, langfristige Bindung von CO₂ und Schaffung von Lebensraum ergänzen sich mit dem Bedürfnis nach atmosphärischer Bereicherung des Stadtraums.

Insgesamt ist die Pflanzung von ca. 280 neuen Bäumen in den Gestaltungsvorschlägen enthalten. Die Prüfung der Umsetzbarkeit an den einzelnen Standorten, vor allem hinsichtlich der Vereinbarkeit mit vorhandenen Leitungen, muss zu einem späteren Zeitpunkt noch erfolgen.

Ebenfalls im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde der Wunsch geäußert, nicht nur viele, sondern auch groß wachsende Bäume zu pflanzen, idealerweise bereits in großen Pflanzgrößen.

Die neuen Alleen entlang der Dreisamverkehrsräume sollten diesen Wünschen entsprechen. Die Verwendung im Straßenraum bedingt ohnehin die Verwendung von Bäumen mit hohen Kronenansätzen, woraus sich eine große Pflanzgröße ergibt.

Es wird empfohlen, bei der Artenauswahl vorausschauend mit Blick auf die Veränderung des Stadtklimas nicht nur sogenannte heimische, sondern auch Arten der Liste der „Klimabäume“ der Gartenamtsleiterkonferenz (GALK) zu verwenden und dabei das Spektrum möglichst breit zu streuen. Bei geeigneter Artenwahl können die Bäume einen Beitrag zur Verbesserung der Artenvielfalt und der Biotopvernetzung leisten. In Bereichen, die zur freien Natur zählen, sind nach § 40 Abs. 1 BNatSchG nur gebietseigene Gehölze zulässig. Bepflanzte Baumscheiben bereichern das Stadtbild und fördern das Vorkommen von Kleinlebewesen. Sie werden in Freiburg bereits erfolgreich eingesetzt.



Gestaltungskonzept für die
Bereiche West und Ost
Phase

3

Gestaltungskonzept für die Bereiche West und Ost

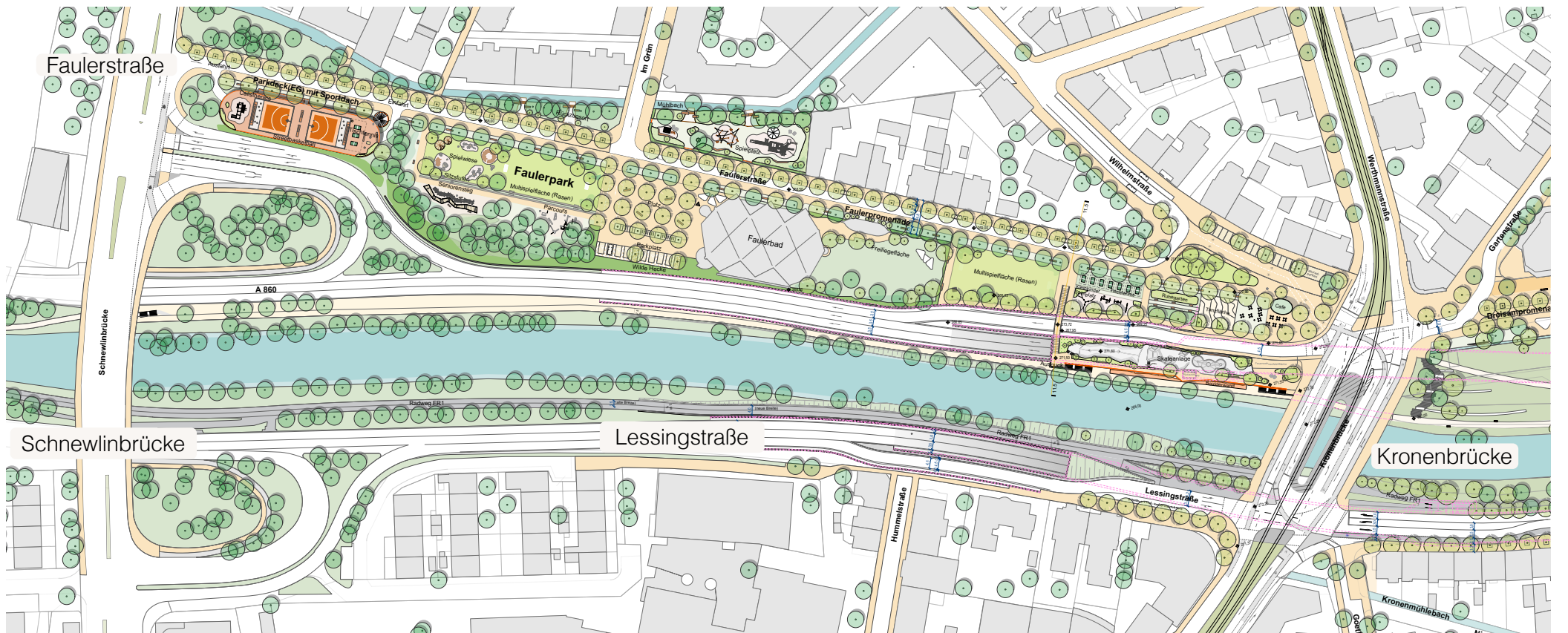
Die in Phase 2 erarbeiteten Gestaltungskonzepte für den Bereich Mitte wurden in der Phase 3 nach Westen und Osten ausgedehnt und angepasst. Diese Bereiche unterscheiden sich in ihrer Struktur und den Anforderungen vom zentralen Bereich: sie verlaufen nicht direkt entlang der Innenstadt und sie enthalten die Mündungen der Tunnel mit Zu- und Abfahrtsrampen. Im Osten biegt zudem der Verlauf von der Dreisam ab und ist eher von Straßenzügen geprägt.

Ist die Gestaltung des Freiraums im Zentrum darauf ausgerichtet, viel multifunktionalen, offenen Freiraum für freie Nutzungen und nicht-programmierte Aktivitäten ohne Konsumzwang bereit zu stellen, wurden bei den Bereichen West und Ost thematische Schwerpunkte gesetzt. So tritt zum übergeordneten Thema der Promenade und der Baumreihen im Westen das Thema Bewegung, im Osten liegt der Fokus auf Begrünung der engen Straßenräume in der Vertikalen und der Aufwertung der Quartiere.

Angenommen wird dabei das Szenario 1a mit der Fußgängerzone zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke, das das verkehrlich anspruchsvollste darstellt. Entsprechend sollten die Freiraumkonzepte auch auf alle anderen Verkehrsführungen anwendbar sein.

1 | Bereich West: Grünes Bewegungsband

Übersicht Lageplan



Der Bereich westlich der Kronenbrücke wurde unter dem Thema „Grünes Bewegungsband“ entwickelt. Dabei wird die Promenade auf der Nordseite der Dreisam jenseits der Kronenbrücke über die Faulerstraße fortgeführt und dient als verbindende Achse. Die offenen und multifunktionalen Freiräume des zentralen Bereichs finden hier ihre Fortsetzung in Form von Flächen unterschiedlicher Art zu den Themen

Bewegung, Spiel und Sport für alle.

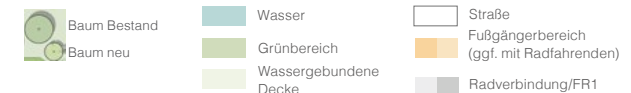
Darin integriert ist auch das Faulerbad mit reduzierter Freifläche und neuem Vorplatz. Gerahmt werden die Flächen von den Bäumen der Faulerpromenade und denen entlang der Ein- /Ausfahrtsspur der künftigen A860. Es soll möglich werden, sich entlang der Promenade zu bewegen und immer wieder die Angebote für unterschiedliche Zielgruppen im Inneren des Bandes

wahrzunehmen.

Eine Idee ist, die bauliche Struktur des Tunnels durch die Kombination mit positiven Elementen für die Menschen besser zu integrieren. So soll die Einhausung der Tunnelausfahrt durch eine Fußgängerbrücke erschlossen und mit Nutzungen belegt werden.

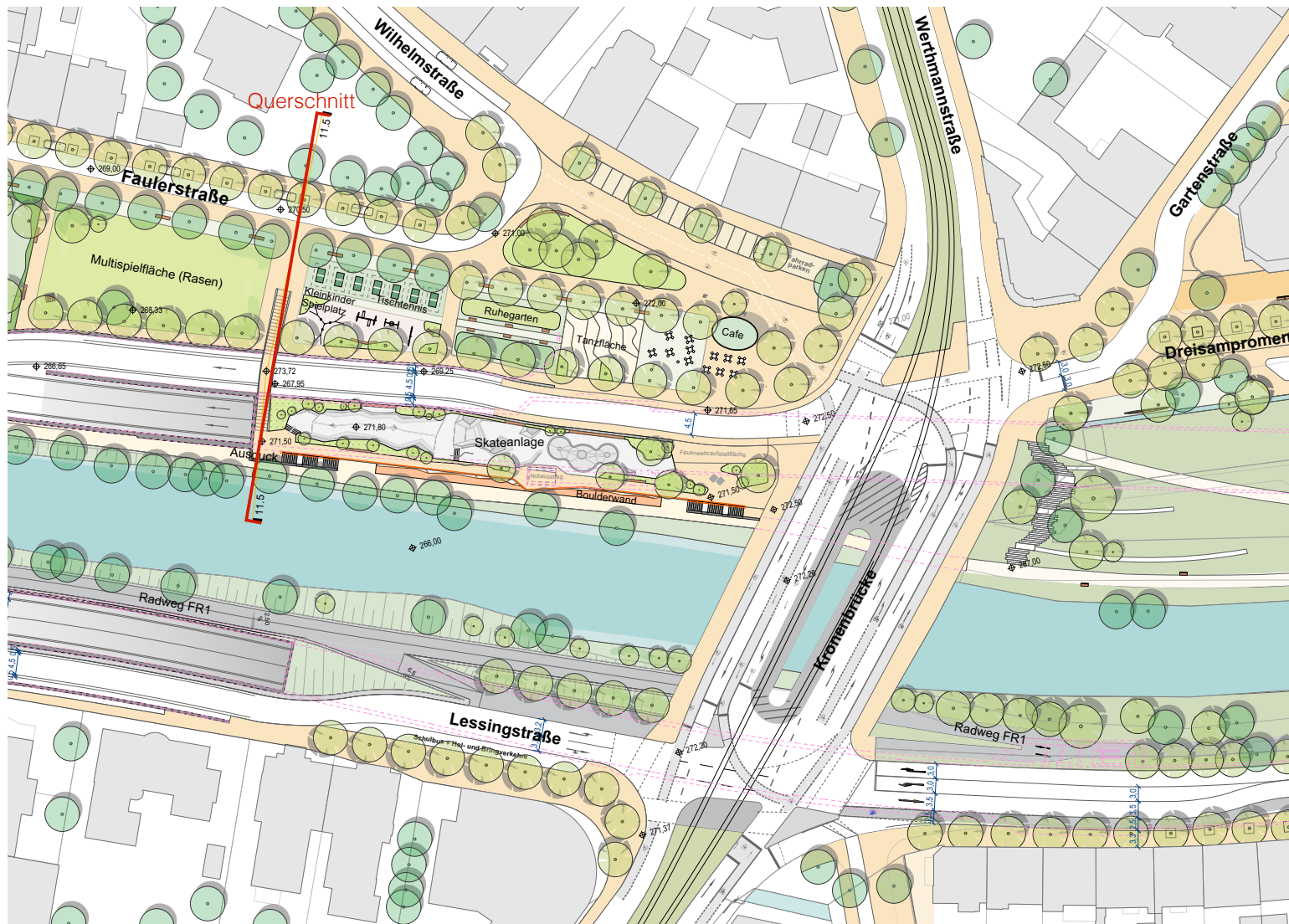
Der Radweg FR1 auf der Südseite der Dreisam wird auf 4m verbreitert. Aufgrund der knappen Flächen sind auf der Südseite keine weiteren Maßnahmen vorgesehen bzw. möglich.

Im Folgenden werden die Details der Vorschläge nach Bereichen dargestellt.



Grünes Bewegungsband

An der Kronenbrücke



Lageplan

Den Auftakt bildet ein kleiner Platz an der Stelle, an der die Promenade von der Schreiberstraße her mündet und die Wilhelmstraße abzweigt. Hier markiert ein neues Gebäude den Platz; denkbar wäre beispielsweise ein Café, das im Sommer seine Angebote auf den Platz ausweitet. Im Anschluss werden bis zum Faulerbad eine multipel nutzbare Tanzfläche, ein Ruhergarten, Spielangebote und eine Rasenspielfläche vorgeschlagen. Ein Steg überbrückt die Autobahzufahrt und führt zu einer Skateanlage auf dem Dach der Einhausung der Tunnelausfahrt sowie einem Aussichtspunkt über den Fluss. Von der Kronenbrücke aus ist dieser Bereich stufenfrei zugänglich. Die senkrechte Wand hinunter zum Uferweg der Dreisam erhält eine Boulderwand sowie eine Verbindungstreppe.

In der Lessingstraße werden neue Bäume gepflanzt.



Beispiel Café: Community Centre Aussersihl von EM2N

Grünes Bewegungsband

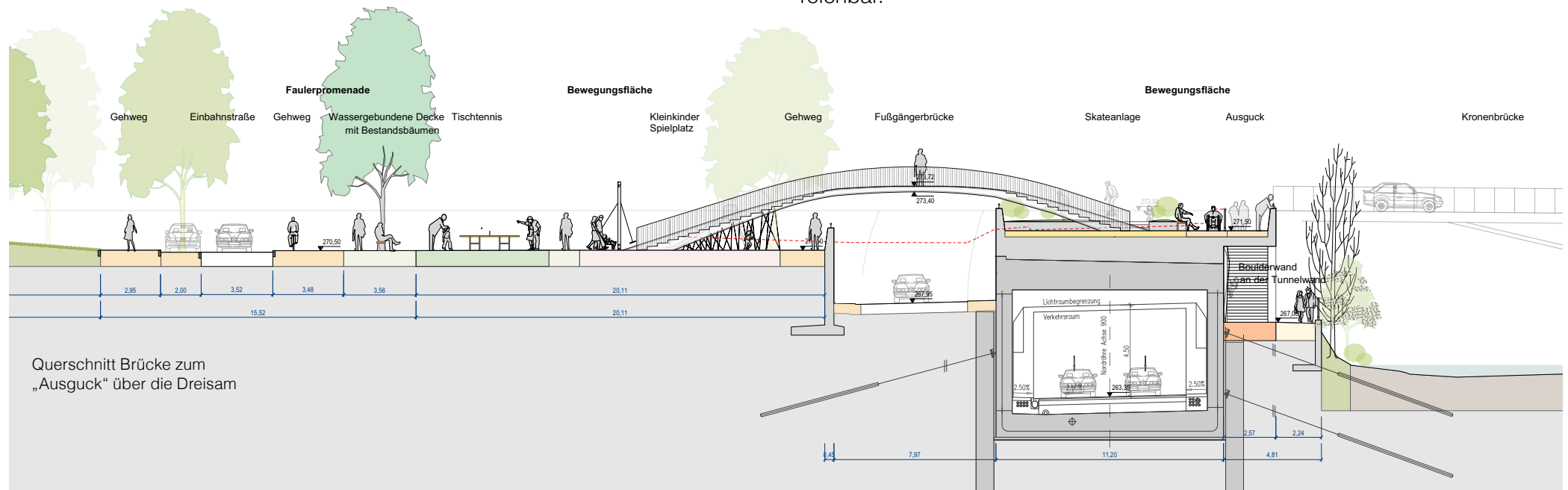
An der Kronenbrücke

Die Faulerstraße wird im Einbahnverkehr organisiert und der Gehweg zu einer „**Faulerpromenade**“ verbreitert. Die Bestandsbäume sollen wo

möglich bleiben und bessere Bedingungen durch einen Standort in wassergebundener Wegedecke erhalten. Auf der gegenüberliegenden Seite wird eine **neue Baumreihe** ergänzt.

Die **Fußgängerbrücke** stellt die Verbindung zum „Ausguck“ und zu der neuen Skater- und Rollspieß-Anlage auf dem Tunneldach her. Diese ist auch von der Kronenbrücke aus erreichbar.

An der Wand der Tunnelausfahrt entsteht eine **Boulderwand** zur Dreisam hin, an der längs des Uferwegs spielerisch geklettert werden kann.



Beispiel: Otopark von Latz+Partner



Beispiel: Skate Park Barcelona von SCOB



Beispiel: Boulderwand im Heckenstaller Park von Latz+Partner

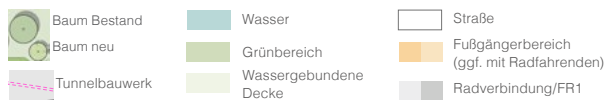
Grünes Bewegungsband

An der Kronenbrücke

Anstelle der Boulderwand wurde auch eine Rampenanlage für eine barrierefreie Verbindung zum Dreisamuferweg geprüft. Aufgrund der zu überwindenden Höhendifferenz würde eine Rampe jedoch länger als die gesamte Einhausung ausfallen.



Lageplan Rampenprüfung (rot überlagert)



Grünes Bewegungsband Am Faulerbad



Lageplan

Das Faulerbad erhält einen großen baumbestandenen Vorplatz, der nur von Fahrzeugen für die Behindertenparkplätze befahren werden darf. Weitere Stellplätze sind im Parkdeck an der Schnewlinbrücke untergebracht. Im Herzstück des „Faulerpark“ wird der bestehende, gut genutzte Spielbereich durch vielfältige Elemente mit Naturbezug aufgewertet. Hier werden neben einer weiteren Rasenspielfläche eine Parcours-Anlage und ein Steg für integrative Nutzung auch für behinderte oder ältere Menschen angeboten. Eine großzügige Stufenbank lässt zahlreiche Zuschauende Platz nehmen. Nach Süden hin schirmt eine dichte Pflanzung die Nutzungen ab.

Ein Teilbereich der Fahrbahn an der Einmündung zur Straße „Im Grün“ wird querungsfreundlich ausgebaut. Hin zum Mühlbach können zum Beispiel Rückzugsorte am Wasser sowie nach Bedarf ein zusätzlicher großer Spielplatz angelegt werden.



Beispiel: Natur-Spielplatz von Krambamboul

Grünes Bewegungsband

An der Palette

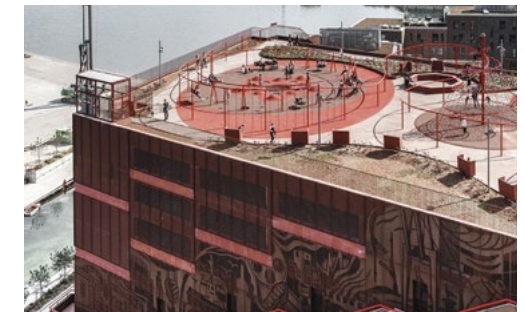


- | | | |
|---------------|-----------------------|--|
| Baum Bestand | Wasser | Straße |
| Baum neu | Grünbereich | Fußgängerbereich (ggf. mit Radfahrenden) |
| Tunnelbauwerk | Wassergebundene Decke | Radverbindung/FR1 |

Lageplan

Den Abschluss und Auftakt der Faulerstraße bildet eine mehrgeschossige „Palette“, die den bisherigen Parkplatz ersetzt. Dabei wird vorgeschlagen, das Dach des Parkdecks zu einem attraktiven Treffpunkt für Jugendliche mit unterschiedlichen Sport- und Fittesselementen auszubauen. Die Angebote reichen von Streetbasketball, Step-Training und Tischtennis bis hin zu Elementen der Calisthenics.

Die Ausfahrt aus dem Parkdeck erfolgt auf einem kurzen Teilstück der Faulerstraße im Zweirichtungsverkehr zur Schneulinstraße.



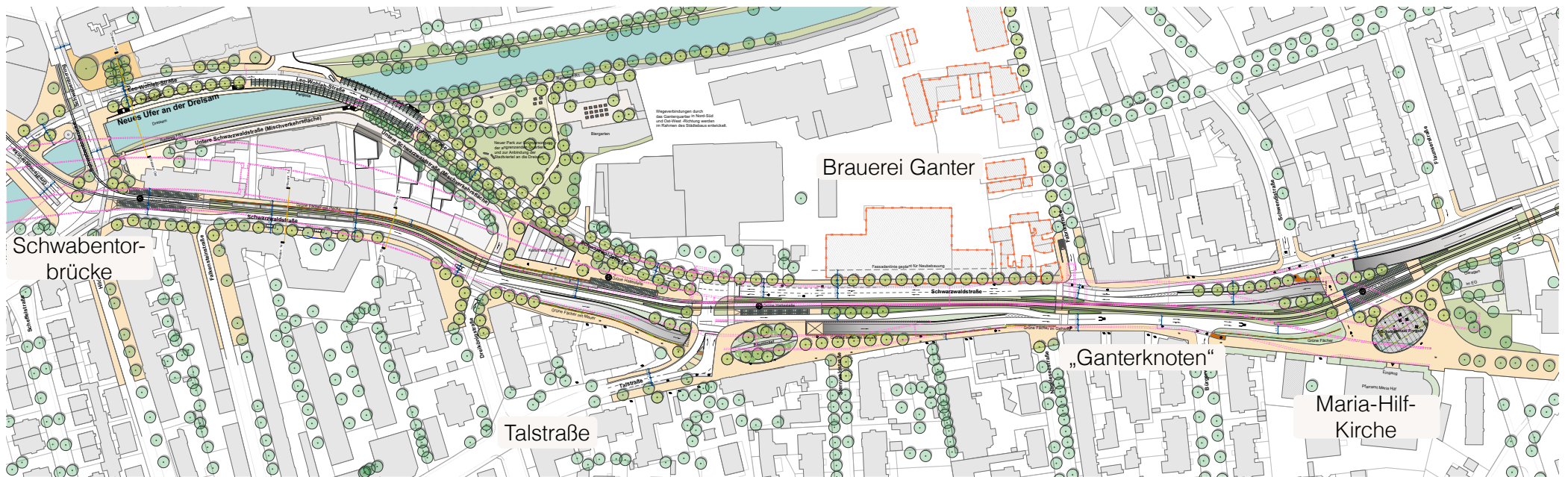
Beispiel: Park+Play Kopenhagen von JAJA



Beispiel: Calisthenics

2 | Bereich Ost: Grüne Straßenräume und Quartiersaufwertung

Übersicht Lageplan



Der Bereich östlich der Schwabentorbrücke erstreckt sich oberirdisch bis zur Seminarstraße und unterirdisch bis zum Anschluß des Stadttunnels an den Schützenalleeetunnel. Hier ist der Gestaltungsspielraum für die Oberflächennutzung durch die technischen Rahmenbedingungen des Tunnelbauwerks eingeschränkt. Dennoch besteht Potential für eine Neuordnung und Aufwertung der Straßenräume und der angrenzenden Quartiere. Das Thema „Grüne Straßenräume“ wurde hier in größtmöglicher Kontinuität auf ganzer Länge der Schwarzwaldstraße entwickelt.

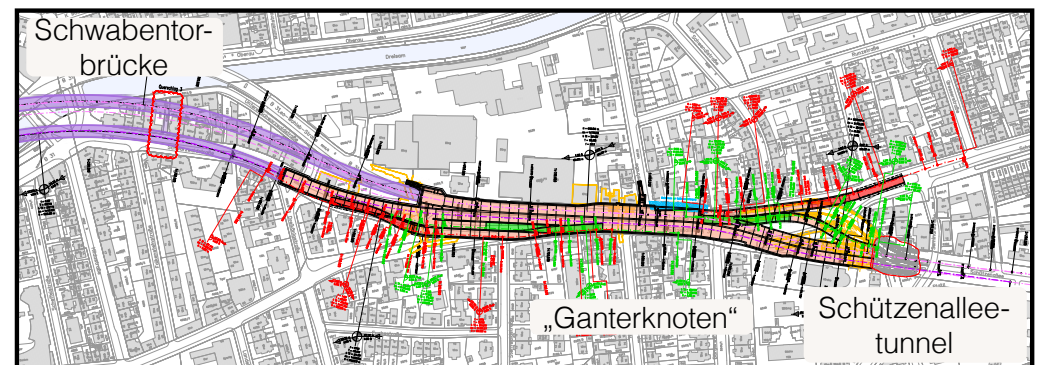
Leider ist die Neupflanzung von Bäu-

men nicht im hierfür wünschenswerten Umfang möglich, weshalb Alternativen vorgeschlagen werden, die über Kletterpflanzen auf engem Raum Grün in die Straße bringen. Das gilt insbesondere für die vom Verkehr wesentlich entlastete Leo-Wohleb-Brücke, die durch berankte Pergolen an Attraktivität gewinnt. Dort angrenzend entsteht auch ein neuer Aufenthaltsraum an der Dreisam.

An den Aufweitungen der Gehbereiche an der Mündung der Talstraße und vor der Maria-Hilf-Kirche werden zwei „Inseln“ installiert, die Schatten und Kühle durch Vegetation bieten und die Raumfolge gliedern.

Im Folgenden werden die Details der Vorschläge nach Bereichen dargestellt.

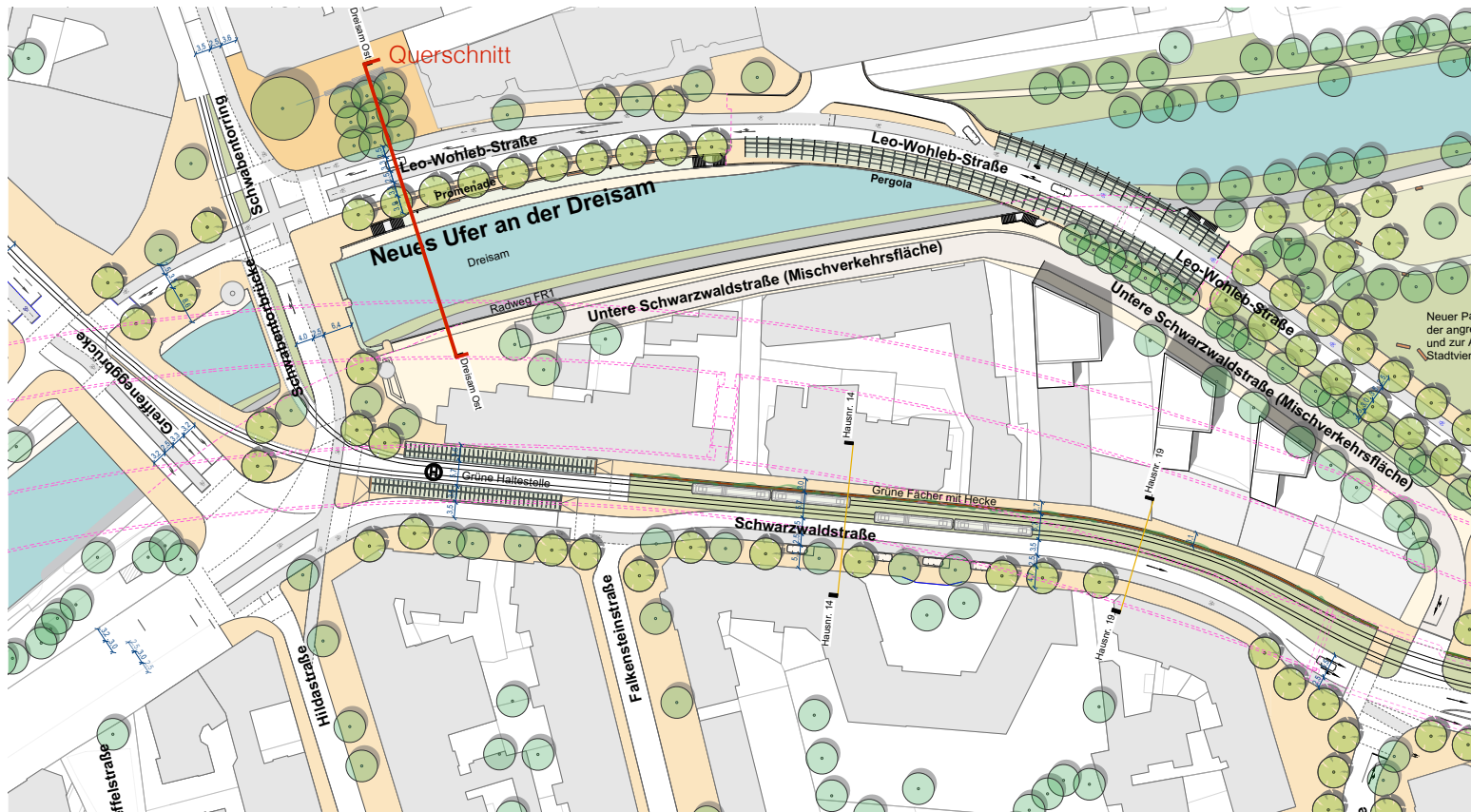
Baum Bestand	Wasser	Straße
Baum neu	Grünbereich	Fußgängerbereich (ggf. mit Radfahrenden)
Tunnelbauwerk	Wassergebundene Decke	Radverbindung/FR1



Stadttunnel im Bereich Ost, Übersicht

Lebenswerter Dreisamraum

Westlicher Ausschnitt Lageplan



Baum Bestand	Wasser	Straße
Baum neu	Grünbereich	Fußgängerbereich (ggf. mit Radfahrenden)
Tunnelbauwerk	Wassergebundene Decke	Radverbindung/FR1

Westlich von Greiffenegg- und Schwabentorbrücke wird über die Brücken hinweg die attraktive Promenade auf der Nordseite der Dreisam Richtung Osten fortgesetzt. Die Flächen auf und im Umfeld der Brücke sollen neu geordnet werden, so dass der Raum für Zu Fußgehende erweitert und einzelne Baumpflanzungen möglich werden.

Nachdem die Leo-Wohleb-Straße auf einen Fahrstreifen reduziert wird, werden Flächen für andere Nutzungen frei. So soll der Platz zwischen Schwabentorring und Granatgässle erweitert, der Gehweg mit Baumpflanzungen und Bänken zur Promenade aufgewertet werden. Zwei neue Treppen stellen die Verbindung zum Uferweg her, wo am Fuß der Stützmauer ein attraktiver städtischer Raum entsteht, das „**Neue Ufer an der Dreisam**“.

Im Brückenbereich sind keine Baumpflanzungen möglich, daher werden die verbreiterten Gehwege durch eine **Pergola** gefasst, von wo sich unter schattenspendenden Kletterpflanzen der Blick auf den Fluss öffnet. Im weiteren Verlauf nach Osten führen neue **Baumreihen** die Typologie fort.

In der Unteren Schwarzwaldstraße soll der oberhalb des Radwegs FR1 überkragende Gehweg reduziert werden, um die Qualität des Radwegs zu verbessern. An dieser Stelle entsteht oben eine Mischverkehrsfläche.



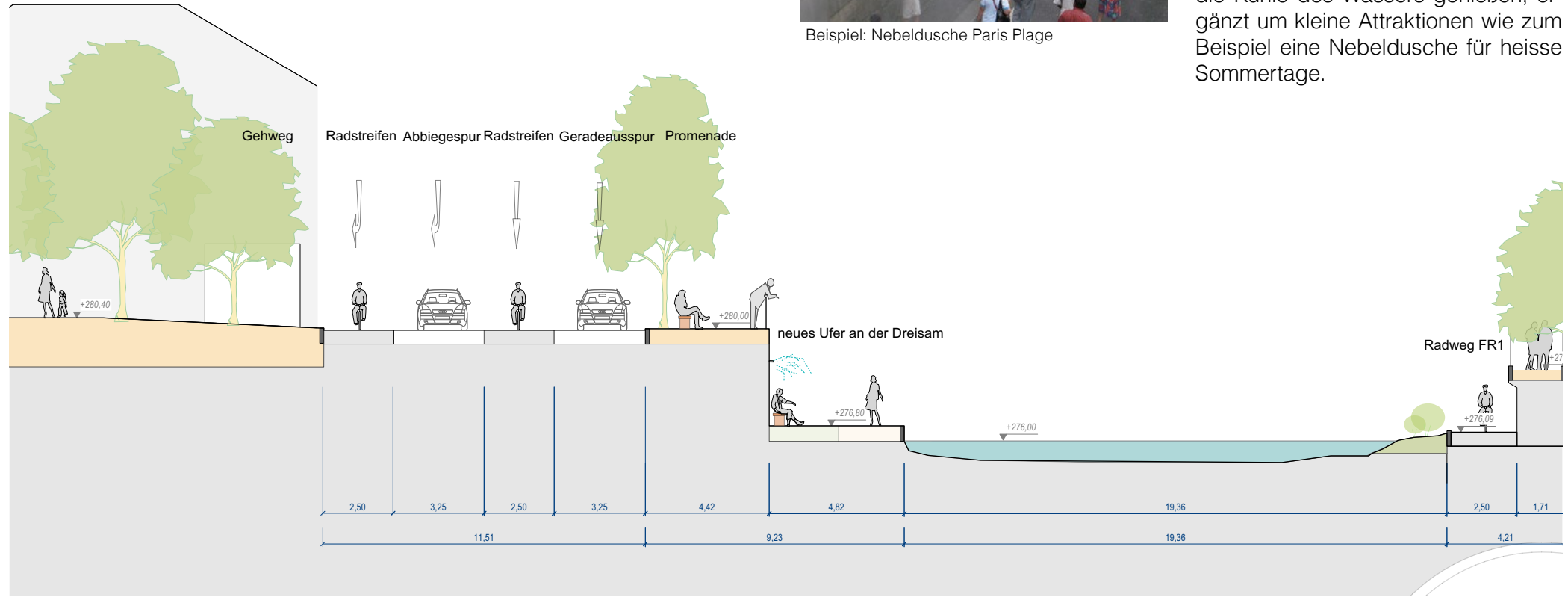
Beispiel: Pergola Bricherhof von Latz+Partner

Neues Ufer an der Dreisam



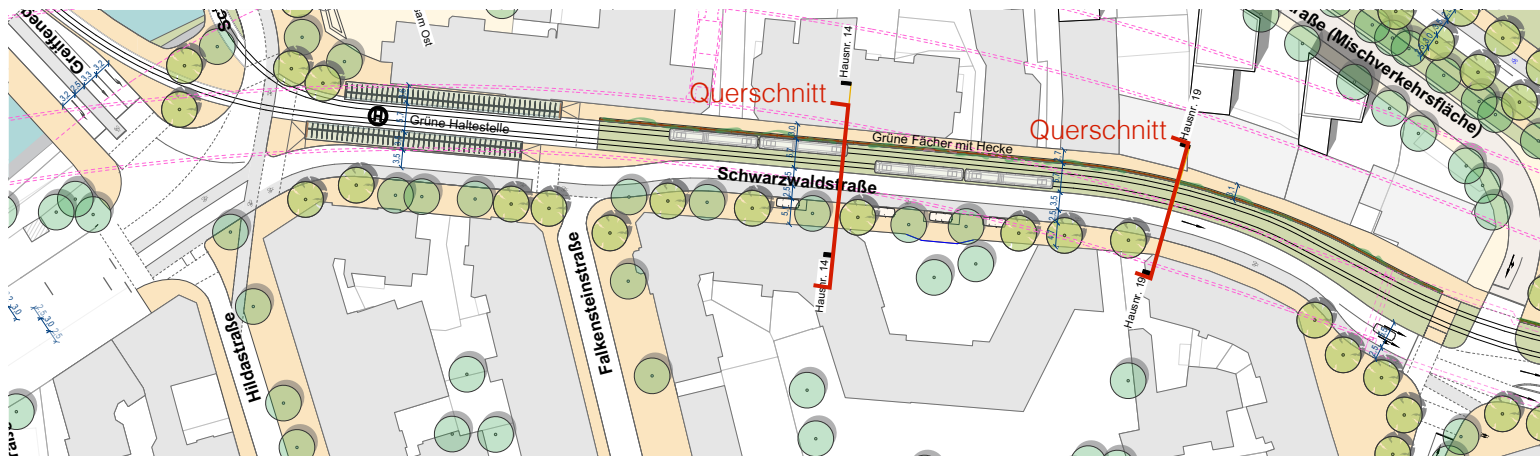
Beispiel: Nebeldusche Paris Plage

Der Schnitt zeigt die Aufwertung an der Einmündung Leo-Wohleb-Straße, mit neuen Radstreifen und einer flusseitigen Promenade inklusive neuer Allee und dem tiefer liegenden „Neuen Ufer“. Auf Sitzgelegenheiten im Schutz der Mauer kann man dort die Kühle des Wassers genießen, ergänzt um kleine Attraktionen wie zum Beispiel eine Nebeldusche für heiße Sommertage.



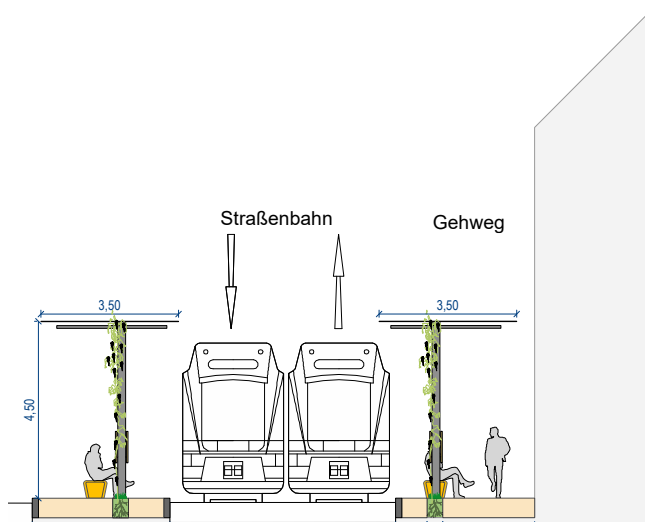
Querschnitt Dreisam Ost

„Grüne Fächer“ in der Schwarzwaldstraße

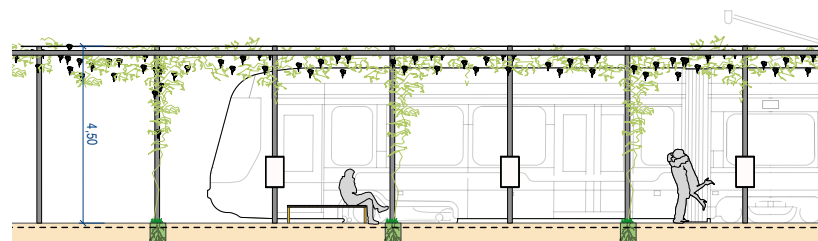


Schwarzwaldstraße West

Darstellung der Querschnitte Haus Nr. 14 und Nr. 19 siehe Folgeseite



Schemaschnitt „Grüne Haltestelle“



Schematische Schnittansicht „Grüne Haltestelle“

Die Straßenbahnhaltestelle Schwabentor wird von der Brücke in die Schwarzwaldstraße verschoben. Im gesamten Straßenzug könnten alle Haltepunkte als „**Grüne Haltestellen**“ gebaut werden. Dabei spendet eine berankte Stahlkonstruktion den Wartenden Grün und Schatten zugleich.

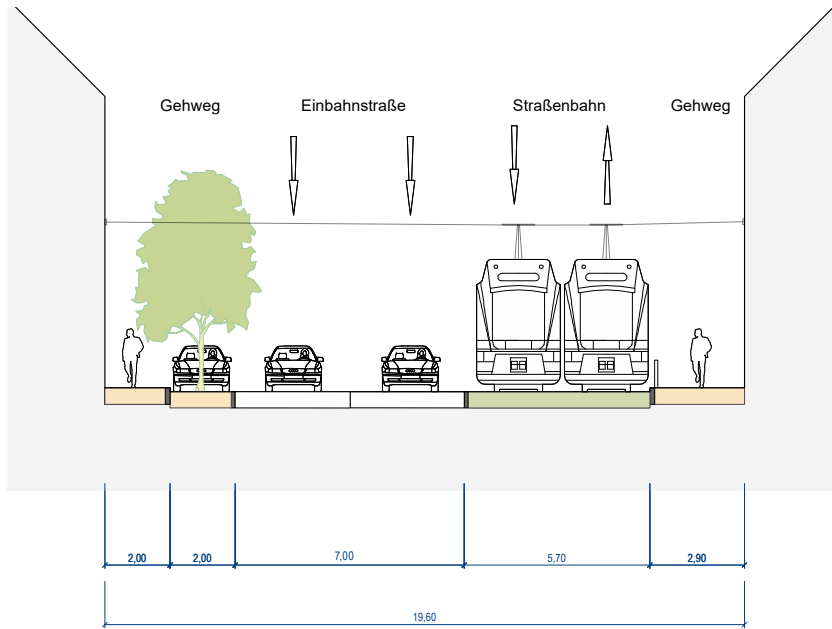
Im engen Straßenprofil wird die Stadtbahn in beide Richtungen unabhängig vom restlichen Verkehr geführt. Ein Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr entfällt, so dass Raum für einen Fahrradstreifen (Richtung Osten) entsteht.

Das Thema des **vertikalen Grüns** soll auch im Verlauf der Straße jenseits der Haltestellen weiter formuliert werden. Hierzu werden nordseitig schlanke Stahlkonstruktionen zwischen dem Gleisbereich und dem Gehweg vorgeschlagen, die berankt und durch niedrige Hecken ergänzt sind. Sie folgen dem Straßenverlauf wie eine Reihe **Grüner Fächer** und bringen Grün mit Raumwirkung in der Perspektive.

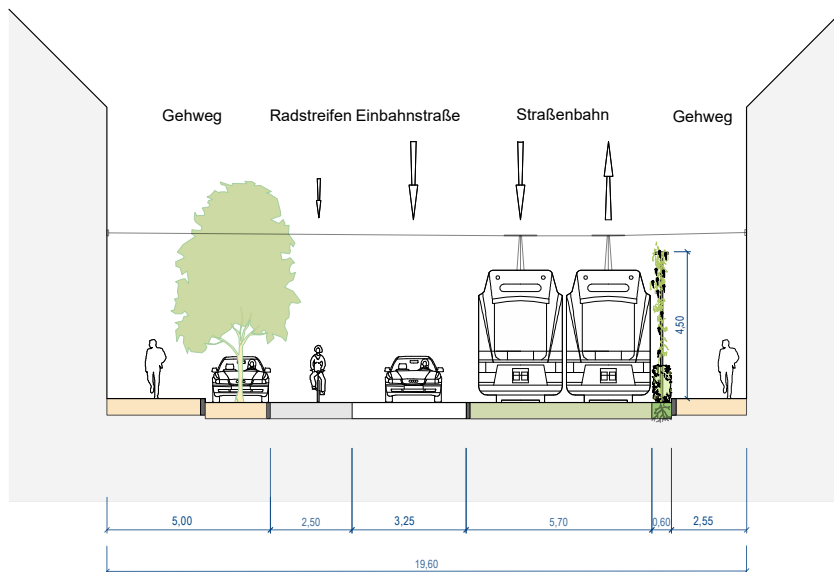
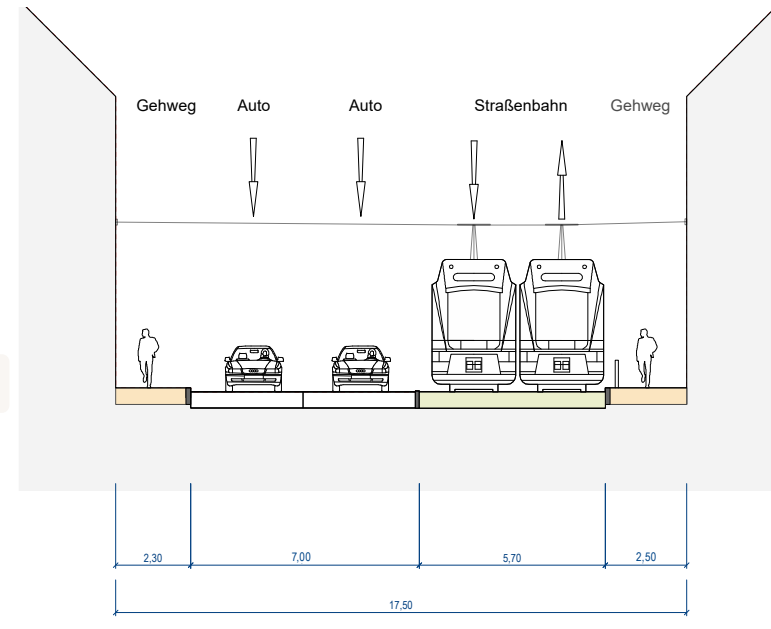
Auf der Südseite werden die bestehenden Bäume in diesem Bereich zu einer Reihe ergänzt.

Ziel ist ein charakteristischer, kontinuierlich möglichst grüner Straßenraum im gesamten Verlauf der Schwarzwaldstraße. Lassen es die Höhenverhältnisse zu, sollen auch oberhalb des Tunnels Standorte für Bäume geschaffen werden.

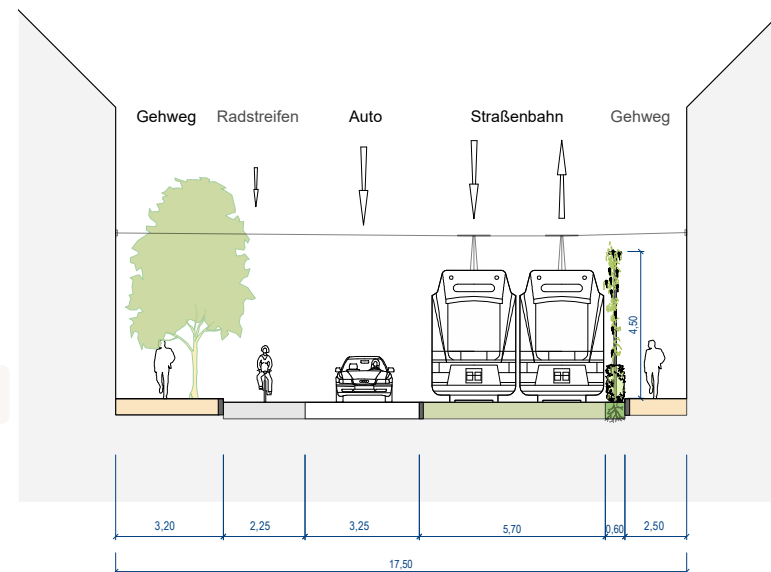
„Grüne Fächer“ in der Schwarzwaldstraße



Bestand



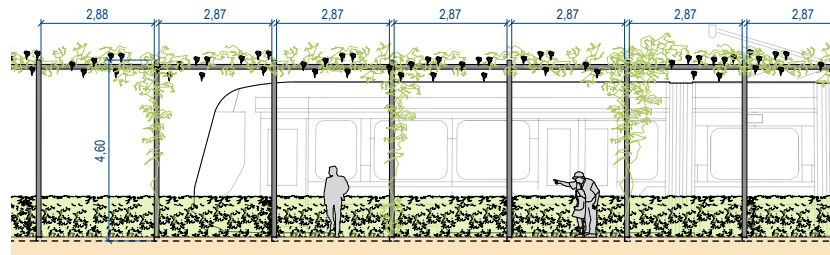
Vorschlag



Querschnitt Haus Nr. 14

Querschnitt Haus Nr. 19

„Grüne Fächer“ in der Schwarzwaldstraße



„Grüne Fächer“ mit Hecke

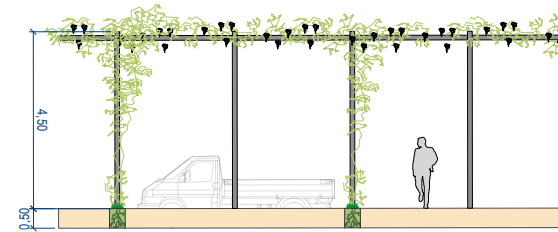
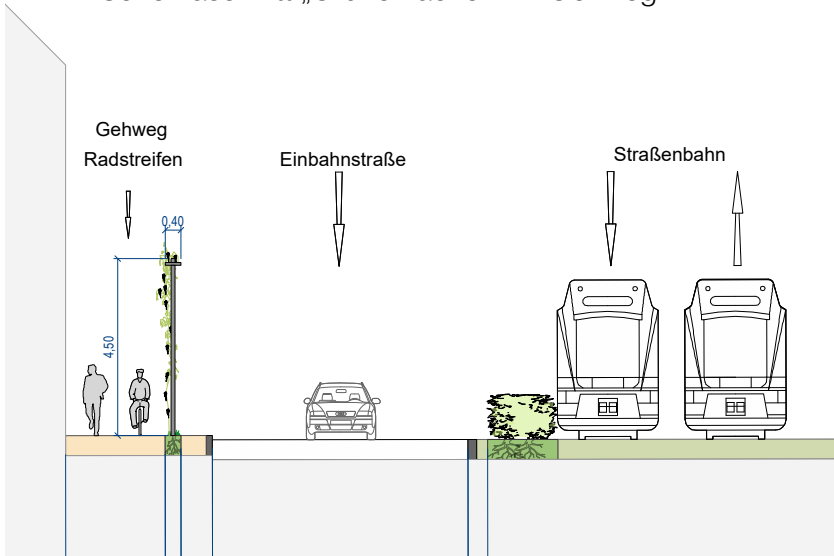
Die Grünen Fächer begleiten die Straße Richtung Osten und erscheinen dabei in unterschiedlichen Ausprägungen. Sie gliedern und definieren den Raum, wo keine Baumpflanzungen möglich sind. Sie können auch gut oberhalb der Decke des Stadttunnels installiert werden, da sie geringere Aufbauhöhen erfordern.

Ergänzt werden sie an der Einmündung Talstraße um eine grüne „Insel“, auf der der Radweg einen baumbestandenen Hügel durchquert. Am Fuß der „Insel“ kann man über dem Tunnel bequem im Schatten der Bäume sitzen.

Auf der Nordseite sollte im Zuge der städtebaulichen Entwicklung des Ganter-Areals eine straßenbegleitende **Baumreihe** angestrebt werden.

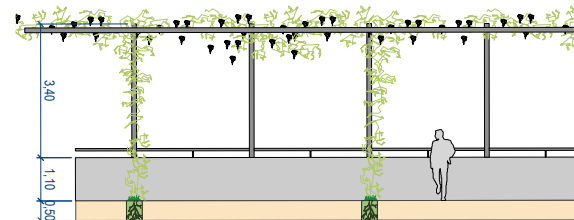
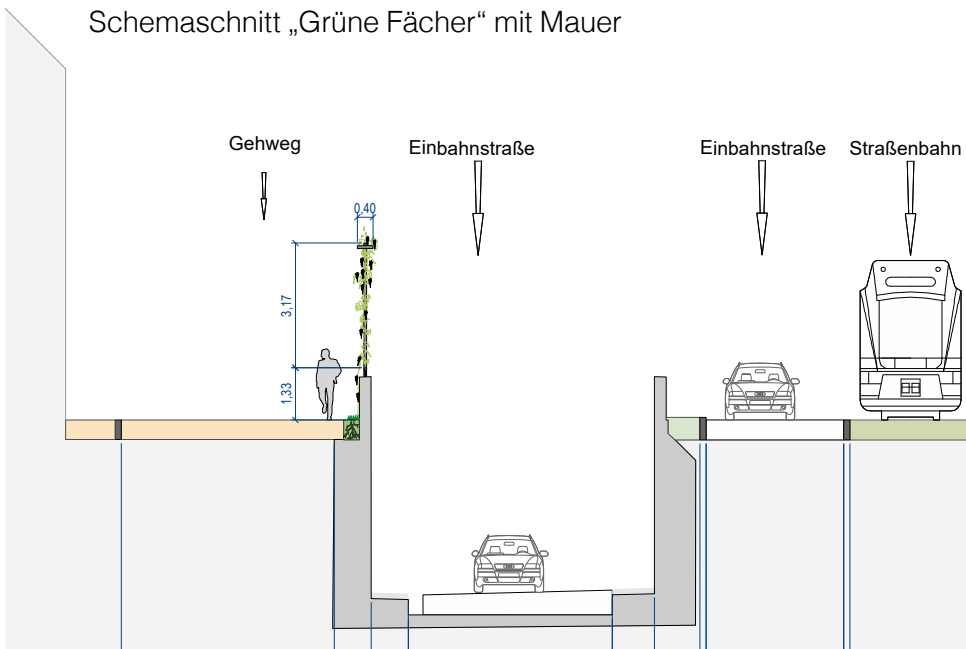
„Grüne Fächer“ in der Schwarzwaldstraße

Schemaschnitt „Grüne Fächer“ im Gehweg

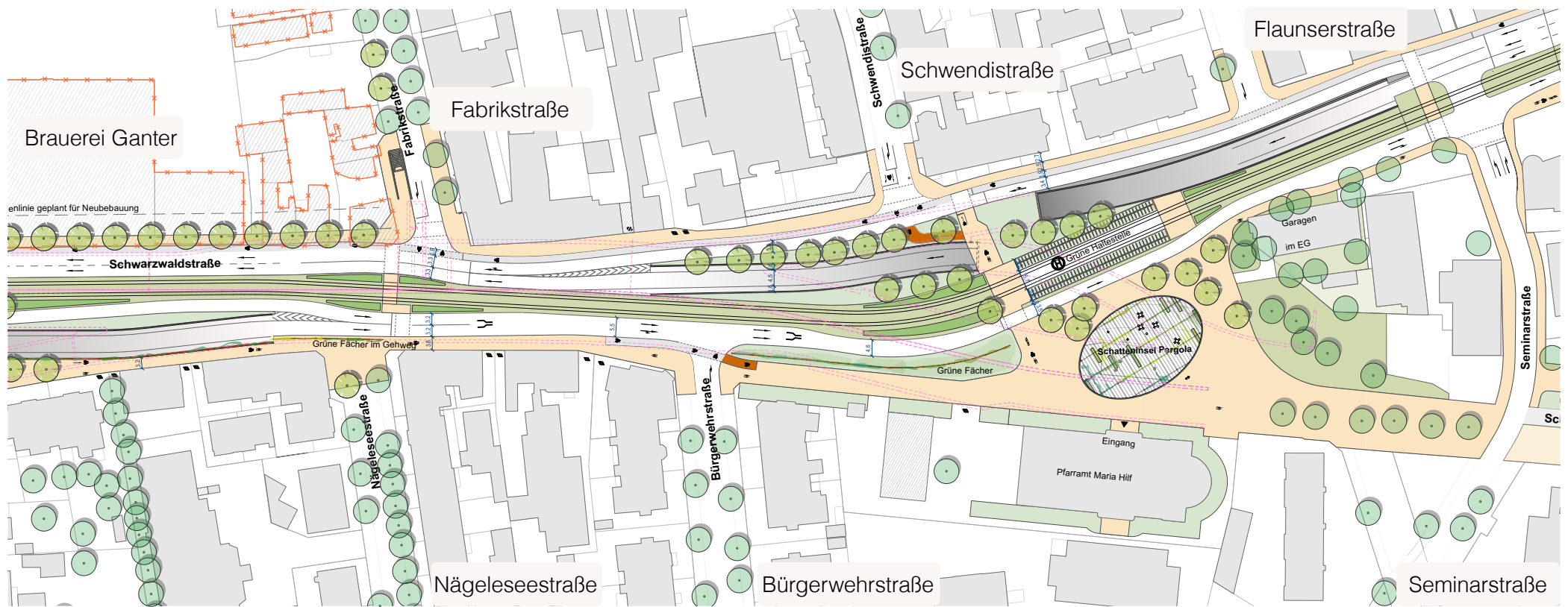


Östlich der Bauminsel werden die „Grünen Fächer“ auf der seitlichen Mauer der aufgehenden Rampe des Tunnels errichtet. So wird weniger Raum im Gehwegbereich in Anspruch genommen. Der Verkehr der Tunnelausfahrt wird visuell abgeschirmt, ebenso die Stadtbahn.

Schemaschnitt „Grüne Fächer“ mit Mauer



„Grüne Fächer“ in der Schwarzwaldstraße



Zwischen Nägeleseestraße und Bürgerwehrstraße sind die Verhältnisse auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg so eng, dass auch kein vertikales Grün möglich ist, doch im Anschluß erlauben Grünflächen wieder den Bau von „**Grünen Fächern**“.

An der Maria-Hilf-Kirche weitet sich der Straßenraum zum Platz, an dem auch die Zufahrtsrampen oberirdisch gequert werden können. Hier wird als zweites gliederndes Element im Straßenraum eine „**Schatteninsel**“ in Form einer berankten Pergola vorge-

schlagen. Unter dem berankten Dach können vielfältige Möglichkeiten für Aufenthalt ohne Konsumzwang Platz finden.

Wo immer möglich, werden neue Bäume eingeplant; gerade auf der Nordseite und in den Zwischenräumen der Tunnelarme ist das möglich.

Fazit

Der Bau des Stadttunnels stellt einen Meilenstein in der Stadtentwicklung Freiburgs dar. Er bedeutet nicht nur aufwändige Bauarbeiten, sondern auch die Chance, die durch den massiven Straßenbau der Vergangenheit entstandenen Eingriffe in das Stadtgefüge zu heilen, die Belastungen für die Bewohnerinnen und Bewohner zu reduzieren und neue Qualitäten zu schaffen. Der Raum der Dreisam zwischen Innenstadt und Wiehre kann zu einem positiven Element transformiert werden und die Stadt eine engere Beziehung zum Fluss aufbauen. Gleichzeitig können neue Grün-, Wohn- und Nutzungsräume in Zentrumsnähe entstehen und Maßnahmen umgesetzt werden, um dem Klimawandel zu begegnen.

In dieser freiraumplanerischen und städtebaulichen Studie wurden dazu unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung untersucht und übergeordnete Themen identifiziert. Auf der Basis ausgewählter Verkehrsvarianten konnten konkrete Gestaltungsvorschläge entwickelt werden, die von der Schnewlinbrücke bis zur Maria-Hilf-Kirche reichen.

Übergreifendes Thema sind dabei baumbestandene Promenaden, die auf der Nordseite der Dreisam von der Faulerstraße über die Schreiber- und Dreisamstraße und die Leo-Wohleb-Brücke bis in die Schwarzwaldstraße reichen. Sie verbinden vielfältige Freiräume von der Faulerpalette bis zum neuen Park an der Brauerei Ganter, die den Bürgerinnen und Bürgern eine neue, lebendige Seite ihrer Stadt anbieten. Die Südseite wird ebenfalls durch zusätzliche Baumreihen sowie angenehmere und sicherere Bewegungsräume aufgewertet. Es wurde der Versuch unternommen, auch die Ein- und Ausfahrtsbauwerke so weit wie möglich zu integrieren und den Straßenraum aufzuwerten.

Durch die umfangreichen Voruntersuchungen ist sicher gestellt, dass die gezeigten Konzepte so oder in modifizierter Form mit unterschiedlichen Verkehrsführungen realisierbar sind. Somit kann ein positives Bild für die Situation nach dem Tunnelbau vermittelt werden.

Bei den gezeigten Vorschlägen handelt es sich um Möglichkeiten, wie sie sich aus heutiger Sicht darstellen. Sie sind auf Umsetzbarkeit geprüft, jegliche Maßnahmen können aber erst nach dem langen Zeitraum des Tunnelbaus in Angriff genommen werden. Es wird empfohlen, zu diesem Zeitpunkt und unter vermutlich gewandelten Rahmenbedingungen die Gestaltung der Oberflächen erneut anzudenken und entsprechende Konzepte oder Wettbewerbe auf den Weg zu bringen.

Städtebauliche und Freiraumplanerische Konzeptstudie

Phasen 1-3

Zusammenfassung der Ergebnisse
Dokument Nr. 515.00
27. Januar 2025

LATZ+PARTNER LandschaftsArchitektur Stadtplanung

Ampertshausen 6 | D-85402 Kranzberg | fon: +49 8166 6785 0 | fax +49 8166 6785 33 | post@latzundpartner.de | www.latzundpartner.de

schneider+schumacher Städtebau GmbH

Poststraße 20A | D-60329 Frankfurt am Main | fon: +49 (0) 69 25 62 62 62 | fax: +49 (0) 69 25 62 62 99 | office@schneider-schumacher.de | www.schneider-schumacher.de