

Bahnhofsachse jetzt durchgängig vierspurig

Statt 12 Millionen hat der Ausbau nur 10 Millionen Euro gekostet

Eines der größten Verkehrsprojekte der jüngeren Vergangenheit ist abgeschlossen – der vierstreifige Ausbau der Bahnhofsachse, die vom Basler Tor im Süden bis zum „Knoten Nord“ an der Kreuzung von Bismarckallee, Friedrichstraße und Stefan-Meier-Straße führt. Damit ist zugleich die verkehrliche Voraussetzung für das vielleicht größte Stadtentwicklungsprojekt seit Kriegsende erfüllt: Die Umgestaltung des alten Innenstadtrings mit Werthmannstraße, Rotteckring und Friedrichring, der mit dem Bau der Stadtbahnlinie bis 2017 ein völlig neues Gesicht erhalten wird.

Die gute Nachricht gleich vorweg: Der Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße, der in drei Bauabschnitten (siehe Plan) im Juli 2008 begann, konnte nicht nur im vorgesehenen Zeitplan abgeschlossen werden, sondern kommt am Ende rund zwei Millionen billiger als ursprünglich kalkuliert (siehe „Kosten“). Statt der einst knapp 12 Millionen Euro für Grunderwerb und Bau stehen dank guter Planung, Ausschreibung und Bauabwicklung sowie aufgrund der konjunkturbedingt günstigen Ausschreibungsergebnisse unter dem Strich nicht einmal 10 Millionen Euro, davon etwas mehr als die Hälfte als Zuschuss vom Land. Für Baubürgermeister Martin Haag bestätigt das die gute Arbeit des Planungsteams: „Einmal mehr widerlegt das Garten- und Tiefbauamt damit das weit verbreit-

tete Vorurteil, dass öffentliche Bauprojekte am Ende immer teurer werden als anfangs geplant.“

Lange und komplizierte Vorgeschichte

Der Ausbau der Bahnhofsachse hat eine lange Vorgeschichte, die bis in den 1970er Jahre zurückreicht. Bereits im Generalverkehrsplan von 1979 war der vierstreifige Ausbau der westlichen Innenstadtumfahrung als Planungsziel festgelegt. Auch im Flächennutzungsplan von 1980 ist dieser Ausbau bereits berücksichtigt. Mitte der 1990er Jahre erfolgte im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes mit dem Neubau des Bahnhofes, dem zentralen Omnibusbahnhof und dem Bau des Konzerthauses der vierstreifige Ausbau der Schneulinstraße und der Bismarckallee. Unmittelbar nach Abschluss dieser Arbeiten 1996 wurden der damalige Werdering (heute Werthmannstraße) und der Rotteckring durch Anlegen von Busspuren von vier auf zwei Fahrspuren reduziert.

Den südlichen Teil der Bahnhofsachse bildet die Heinrich-von-Stephan-Straße. Deren vierstreifiger Ausbau ist eng mit den Planungen für eine Stadtbahnstrecke über die Kronen- und Werthmannstraße sowie den Rotteck- und Friedrichring bis zum Siegesdenkmal verknüpft. Der Bau dieser „Trasse B“, die der Gemeinderat im November 2001 grundsätzlich beschlossen hat, würde mit einer Sperrung des Rotteckrings für den Durchgangsverkehr sowie einer Reduzierung von vier auf zwei Fahrspuren in der Kronenstraße einhergehen. Bereits im Jahr 1997 hatte ein Verkehrsgutachten prognostiziert, dass diese Veränderung im innerstädtischen Verkehrsnetz nur mit einem gleichzeitigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße zu verkraften wäre. Im März 2002 hat der Gemeinderat dieses „Junktum“ zwischen beiden Projekten bestätigt und festgelegt, dass vor der Schließung des Innenstadtrings erst der Ausbau der Bahnhofsachse abgeschlossen sein müsse.

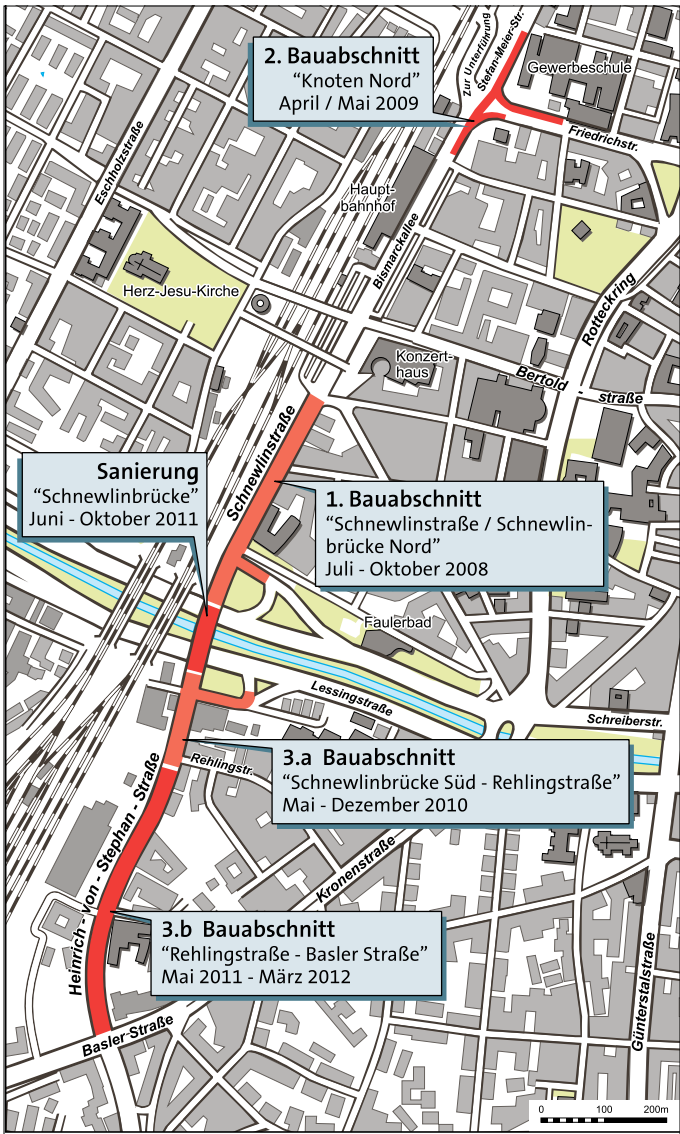
Doch bis es so weit war sollten noch einige Jahre vergehen. Für die Verbreiterung der Heinrich-von-Stephan-Straße war schließlich der Abriss der zweigeschossigen Postgebäude auf der Westseite sowie des ehemaligen Fernmeldeamtes an der Ecke Basler- / Heinrich-von-Stephan-Straße erforderlich. Hier mussten für die vorhandenen Nutzungen neue Standorte gefunden werden. Das gelang erst 2010, nachdem die langjährigen Verhandlungen mit der Post und dem Reha-Verein, dem letzten verbliebenen Mieter des Eckgebäudes, erfolgreich abgeschlossen wurden.

Auftakt am Expressgutgelände

In der Zwischenzeit hatte sich auch die Haushaltslage so weit verbessert, dass das Großprojekt „vierstreifiger Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße“ 2008 in Angriff genommen werden konnte. Los ging es allerdings zunächst mit den beiden kleineren Bauabschnitten nördlich der Dreisam. Im Zuge der Bebauung des ehemaligen Expressgutgeländes war eine Neuordnung der Verkehrsführung auf der Westseite der Schneulinstraße möglich, an der sich der Investor „Strabag“ mit 150 000 Euro



Kaum wiederzuerkennen: Nach dem Umbau präsentiert sich die Heinrich-von-Stephan-Straße in ganz neuem Gewand mit viel mehr Platz für Autos, Radler und Fußgänger. Sehr aufwändig waren die neuen Durchlassbauwerke für den Kronenmühlenbach und den Hölderbach (unten). (Fotos: A. J. Schmidt / P. Schley)



beteiligt hat. Den für die spätere Verkehrsbelastung notwendigen Umbau der nördlichen Seite der Schneulinbrücke, auf der unter anderem eine zweite Linksabbiegespur zum Zubringer Mitte angelegt wurde, wurde dabei in einem Aufwasch gleich miterledigt. Rund 5 Monate dauerten die Arbeiten, die nicht nur für Autofahrer, sondern auch für Radler eine wesentliche Verbesserung mit sich brachten.

Weit weniger aufwändig gestalteten sich im zweiten Bauabschnitt die Arbeiten am „Knoten Nord“. Um einen besseren Abfluss des Verkehrs von der Bismarckallee kommend zu gewährleisten gibt es zwei Geradeausspuren in die Stefan-Meier-Straße und eine verlängerte Abbiegespur in die Friedrichstraße. Auch die zweite Abbiegespur von der Friedrichstraße in die Bismarckallee wurde ein Stück verlängert, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Diese Arbeiten erledigte das Garten- und Tiefbauamt im April und Mai 2009.

Zwei Bauabschnitte in der Heinrich-von-Stephan-Straße

Der dritte und mit Abstand größte Bauabschnitt mit dem vierstreifigen Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße reichte von der Südseite der Schneulinbrücke bis zum Basler Tor und war seinerseits in zwei weitere Bauabschnitte unterteilt.

Zunächst wurde von Mai bis Dezember 2010 der Abschnitt von der Schneulinbrücke bis zur Rehlingstraße ausgebaut. Bevor die eigentlichen Straßenbauarbeiten beginnen konnten musste hier das Durchlassbauwerk für den Kronenmühlenbach erneuert und erweitert werden.

Im weiteren Verlauf kreuzt die Heinrich-von-Stephan-Straße noch einen weiteren Bach, den man im Alltag kaum wahrnimmt: der Hölderbach, der von Günterstal kommend die Wiehre durchquert, ehe er in Haslach (Dorfbach) und Weingarten (Dietenbach) zweimal den Namen wechselt, um schließlich nordwestlich des Mundenhofs in den Mühlbach zu münden. Auch für den Hölderbach musste im letzten Bauabschnitt, der im Mai 2011 begann, ein neues Durchlassbauwerk errichtet werden, ehe mit dem Straßenbauarbeiten begonnen werden konnte. Die konnten trotz einer frostbedingten Baupause vergangene Woche fristgerecht abgeschlossen werden, sodass der Verkehr jetzt auf vier Spuren stadtein- und auswärts fließen kann.

Nicht unmittelbarer Be-

standteil des vierstreifigen Ausbaus war die Sanierung der Schneulinbrücke. „Weil Fahrbahnbelag und Absichtungen aber ohnehin erneuert werden mussten, haben wir diese Arbeiten vorgezogen, um nach der Verkehrsfreigabe der Straße weitere Baustellen zu vermeiden“, erklärt der Leiter des Garten- und Tiefbauamts Frank Ueckermann.

Neue Ampeln, mehr Bäume

Wer längere Zeit nicht in der Heinrich-von-Stephan-Straße war wird sie kaum wiedererkennen. Fast doppelt so breit wie zuvor und mit Radwegen auf beiden Seiten sowie breiten Gehwegen ausgestattet bietet sie allen Verkehrsteilnehmern reichlich Platz für eine sichere Fahrt. An den Einmündungen der Hellige- und der Rehlingstraße regeln jetzt Ampelanlagen den Verkehr, sodass sich die früher oftmals zermürbenden Wartezeiten für den einmündenden Verkehr verkürzen.

Aber auch rechts und links der Verkehrswege hat sich die Optik deutlich verändert: Im Mittelstreifen und den Grünstreifen am Rand wurden insgesamt 110 neue Bäume gepflanzt. Schon in wenigen Jahren werden die Tulpenbäume (liriodendron tulipifera) mit ihrer pyramidalen Krone und der gelbgrünen, tulpenförmigen Blüte den Eindruck einer großstädtischen Allee noch verstärken. Die Bepflanzung im Mittelstreifen trägt den schönen Namen Silber-sommer, eine Mischpflanzung aus kurz- und langlebigen Stauden, Halbsträuchern und Blumenzwiebeln. Sie bringt mit ihren vielfältigen Blattformen, Wuchshöhen und Blüten ganzjährig Farbe ins sonst triste Straßengraue.

„Zukunftsachse“ für die Gesamtstadt

Aus stadtplanerischer Sicht ist der Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße weit mehr als ein Verkehrsprojekt. Einerseits ermöglicht er die West-Erweiterung der künftig vom Durchgangsverkehr befreiten Innenstadt. Zum anderen rücken entlang der Bahnhofsachse Flächen in den Fokus, die bislang ein wenig beachtetes Schattendasein fristeten. Schon in den vergangenen Jahren sind hier zahlreiche städtebaulich bedeutsame und architektonisch hochwertige Gebäude entstanden, weitere werden mit der Bebauung des ehemaligen Postareals folgen. Für Stadtplanungsamtsleiter Wulf Daseking ist die Bahnhofsachse daher eine „Zukunftsachse“ für die Stadtentwicklung, wie er in seinem Beitrag auf der folgenden Seite erläutert.

KOSTEN (in Euro)

ursprünglich geplant und vom Zuschussgeber genehmigt
11,84 Mio.
(Landeszuschuss: 6,43 Mio.)
• davon Grunderwerb: **2,6 Mio.**
• davon Baukosten: **9,24 Mio.**

tatsächliche Gesamtkosten*
ca. 9,8 Mio.
(Landeszuschuss: ca. 5,4 Mio.)

• davon Grunderwerb im BA III: **2,25 Mio.**
• davon Baukosten:
im BA I: **0,95 Mio.**
(Kostenbeteiligung von Fa. Strabag 150 000)
im BA II: **0,25 Mio.**
im BA III: **6,35 Mio.**

Zusatzkosten:
Sanierung Schneulinbrücke: **300 000**

* noch nicht alles abgerechnet

STICHWORT



Ernst Heinrich Wilhelm Stephan, geboren am 7. Januar 1831 in Stolp (Pommern), gestorben am 8. April 1897 in Berlin war Generalpostdirektor des Deutschen Reichs, Organisator des deutschen Postwesens und Mitbegründer des Weltpostvereins. Er gilt als Erfinder des modernen Postwesens mit weltweit vergleichbaren Standards und einer einfachen Tarifstruktur. Auf ihn geht sowohl die Einführung der Postkarte (1865) wie auch des Telefons (1877) zurück. 1885 wurde er für seine großen Verdienste durch Kaiser Wilhelm I. in den Adelsstand erhoben.

Die Straßenbenennung in Freiburg geht auf das Jahr 1934 zurück. Demnach sollte „die von der Baslerstraße nach dem geplanten, neuen Postbahnhof führende Straße zu Ehren des Postmeisters Heinrich von Stephan, des Begründers des Weltpostvereins, den Namen Post-Stephan-Straße erhalten.“ Um Verwechslungen mit der Poststraße und der Stephaniestraße zu vermeiden, griff man aber eine Anregung des „lebhaft“ erfreuten Freiburger Postamtes auf und wählte im Dezember 1934 die noch heute gültige Bezeichnung „Heinrich-von-Stephan-Straße“. Mit dem Ausbau der Straße neigt sich nach mehr als einem Dreivierteljahrhundert die Ära der Postnutzungen dem Ende zu. Letzte verbliebene Einrichtung ist heute ein Briefzustellstützpunkt, für den die Post derzeit einen neuen Standort sucht.

„Große Chancen für die Stadtentwicklung“

Wulf Daseking, Leiter des Stadtplanungsamts über die städtebaulichen Folgen des Ausbaus der Heinrich-von-Stephan-Straße



Der Abbruch der roten Posthäuser war für den Ausbau der Straße erforderlich. Für das riesige, bis zur Bahnlinie reichende Areal dahinter wird der neue Eigentümer, die Firma Strabag, demnächst einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb ausloben. Hier soll ein hochwertiges Dienstleistungsviertel entstehen. (Foto: A. J. Schmidt)

Die Chancen für die Stadt Freiburg, die sich durch den Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße ergeben, zeigen sich erst, wenn man das städtebauliche Umfeld näher betrachtet. Aber blicken wir zunächst in die Vergangenheit. Bereits Mitte der 80iger Jahre kam die Idee auf, den Rotteckring als Durchgangsstraße zu sperren. Seinerzeit hatte man erkannt,



dass die beengte historische Altstadt in Richtung Bahnhof erweitert werden muss. „Go West“, war damals das Schlagwort. Auf diese Entwicklungsrichtung waren die neuen Bausteine der Stadtplanung ausgerichtet, wie das Konzerthaus mit Hotel, die Industrie- und Handelskammer in der Schnewlinstraße sowie der Bahnhofsneubau als zentraler Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

Mit der Diskussion um den Rotteckring rückte auch die Frage der innerstädtischen Verkehrsführungen in den Fokus. Die Entscheidung, den Ring zu sperren, zog zwangsläufig den Beschluss nach sich, die Heinrich-von-Stephan-Straße auszubauen sowie die Schnewlinstraße und die Bismarckallee als neuen erweiterten Innenstadtring anzulegen. Aus der Sicht der Stadtplanung wurden damit die Weichen gestellt, bei einem späteren Bau des Stadttunnels diese

neue Straßentrasse über die Basler Straße und Guildfordallee hinaus mit dem Südzubringer verknüpfen zu können.

Es war ein bewusstes, städtebauliches Ziel, über die Heinrich-von-Stephan-Straße und die Merzhauser Straße auch das Vaubangelände besser zu erschließen. Insgesamt bilden die Straßen zwischen Hauptbahnhof und dem Vaubangelände mit den daran angrenzenden wichtigen Funktionseinrichtungen eine neue Zukunftsachse Freiburgs. Markante Baumaßnahmen sind hier bereits entstanden – und weitere werden folgen.

Einen Maßstab für die architektonische Qualität künftiger Bebauungen setzt das aus den 20er Jahren stammende Gebäude, in dem sich heute die Polizeidirektion an der Heinrich-von-Stephan-Straße befindet. Vor etwa 20 Jahren entstand das von Architekt Griesbaum konzipierte Victoria-Gebäude im Kreuzungsbereich der Kronenstraße und der Heinrich-von-Stephan-Straße und setzte damit neue Maßstäbe. Auf der westlichen Straßenseite entstand nach Plänen des Architekten Hotz ein markanter Dienstleistungsbau. Hinzu kommen das Inter-Chalet (Architekt Harter + Kanzler) sowie die planerischen Überlegungen zur Neustrukturierung des „Cronimus-Hauses“ von Architekt Geis an der Kreuzung Heinrich-von-Stephan-Straße / Freiaustraße. Mit dem „x-press“ (Prof. Pfeifer) entstand ein weiteres markantes Gebäude in der Weiterführung dieser Trasse auf dem ehemaligen Expressgutgelände.

Nach Erwerb des ehemaligen Postgrundstückes westlich der Heinrich-von-Stephan-Straße durch die „STRABAG“, wird für dieses Areal zur Zeit ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgelobt. Hier sollen Dienstleistungsgebäude entstehen, sowie die Möglichkeit geschaffen werden, auch die Bahnflächen zwischen der Höllentallinie und den IC-Gleisen erreichen zu

können. Wohnungen sind wegen der dortigen „Insellage“ und wegen des Bahnlärms hier bis auf Ausnahmen (Dienstwohnungen) jedoch nicht denkbar.

Die Neustrukturierung des gesamten Gebietes westlich der Heinrich-von-Stephan-Straße wird damit einen weiteren wichtigen Baustein für die Stadtentwicklung setzen. Nach Fertigstellung wird es dort rund 80 000 bis 100 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche für Dienstleistungen geben, und das in zentraler, leicht erschließbarer Lage.

Fazit: Seit nahezu drei Jahrzehnten wird die städtebauliche Entwicklungsachse Bismarckallee/Schnewlinstraße/Heinrich-von-Stephan-Straße und weiter in Richtung Vaubangelände mit innovativen Bauwerken als bedeutsame und stadtpträgende Nord-Süd-Verbindung verwirklicht. Darüber hinaus eröffnet der Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße die Möglichkeit, den Rotteckring zwischen Rempartstraße und Eisenbahnstraße zu schließen. Damit kann zwischen Theater und Universität die künftige „kulturelle Mitte“ Freiburgs entstehen.

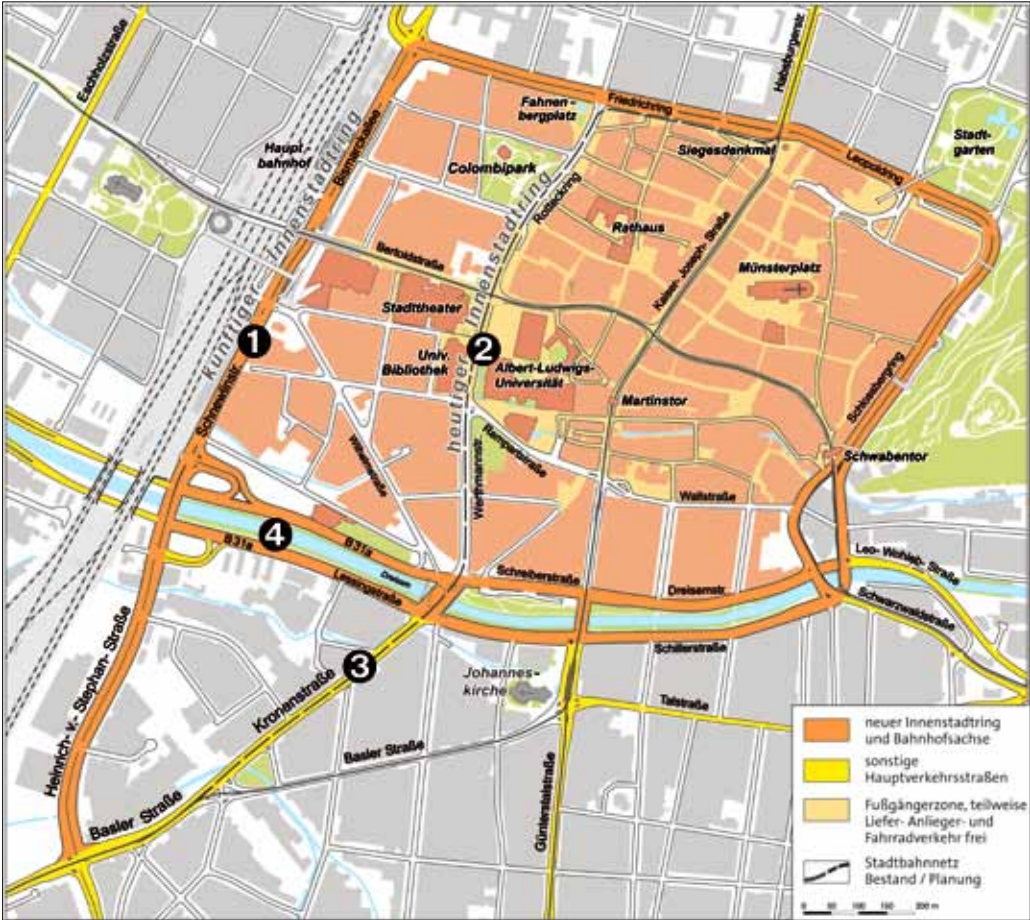
Durch den Ausbau des neuen Straßenzuges erfahren Flächen, die ehemals eine untergeordnete Rolle spielten, jetzt eine deutliche Aufwertung. Diese Tatsache und die bereits vorhandene hochwertigen Bebauung, werden weitere namhafte Unternehmen anziehen, die die Siedlungsachse zwischen Hauptbahnhof und Vaubangelände mit qualitätsvollen Neubauten komplettieren. So könnte in Freiburg langfristig gelingen, was vielen anderen Städten zunehmend schwer fällt: nämlich das Bauen im Bestand mit hochwertiger Architektur und hochwertigen Nutzungen zu verwirklichen und damit auch weiterhin einen Beitrag zur Unverwechselbarkeit der Freiburger Stadtentwicklung und Stadtplanung leisten. (Prof. Wulf Daseking)



Schnewlinstraße gestern und heute: Das Archivbild oben stammt aus den späten 1980er Jahren. Auf der rechten Seite ist das damalige Expressgutgebäude zu sehen. Die umgekehrte Blickrichtung zeigt die aktuelle Aufnahme mit der neuen Bebauung auf dem ehemaligen Expressgutgelände (Fotos: R. Buhl)

Neue Wege durch die Innenstadt

Bahnhofsachse nimmt den Verkehr des heutigen Innenstadtrings auf



Mit dem vierspurigen Ausbau der Bahnhofsachse 1 (Heinrich-von-Stephan-Straße, Schnewlinstraße und Bismarckallee) ist die verkehrliche Voraussetzung geschaffen, den heutigen Innenstadtring 2 (Werthmannstraße, Rotteckring) für den Durchgangsverkehr zu sperren. Der erhält mit dem Bau der Stadtbahnlinie, die voraus-

sichtlich ab 2017 über Kronen- und Werthmanstraße sowie Rotteck- und Friedrichring bis zum Siegesdenkmal führt, ein völlig neues Gesicht. Im Gegenzug wird der Verkehr aus dem Süden auf neuen Wegen in die Innenstadt geleitet. Statt über die künftig nur noch zweispurige Kronenstraße 3 geht es ab dem Basler Tor über die vierspurige Hein-