

großer, guter Güterbahn

Er ist eine riesige Entwicklungschance für Freiburg
– offen ist nur, wie sie genutzt wird

Von Lars Bargmann und Dominik Bloedner

Foto: © Ballonteam Norbert Blau

hof



Man schrieb das Jahr 1905, als der Güterbahnhof Nord in Freiburg eröffnet wurde. Heute, 103 Jahre später, scheint eine erneute Eröffnung anzustehen, eine, die aus dem Areal einen „Wissensbahnhof“ machen könnte. Die Rathauspitze und die Freiburger Wirtschaft, Touristik und Messe GmbH jedenfalls sehen auf den zur Verfügung stehenden rund 40 Hektar ausschließlich gewerbliche Nutzung, vielleicht mal mit einer kleinen Betriebswohnung mittendrin. Während in offiziellen Pressemitteilungen auch mal der Begriff Loft auftaucht, fehlt er im nun vorliegenden Bebauungsplan für Freiburgs letzte hochwertige Gewerbefläche. Für 58 Fußballfelder neues Freiburg.

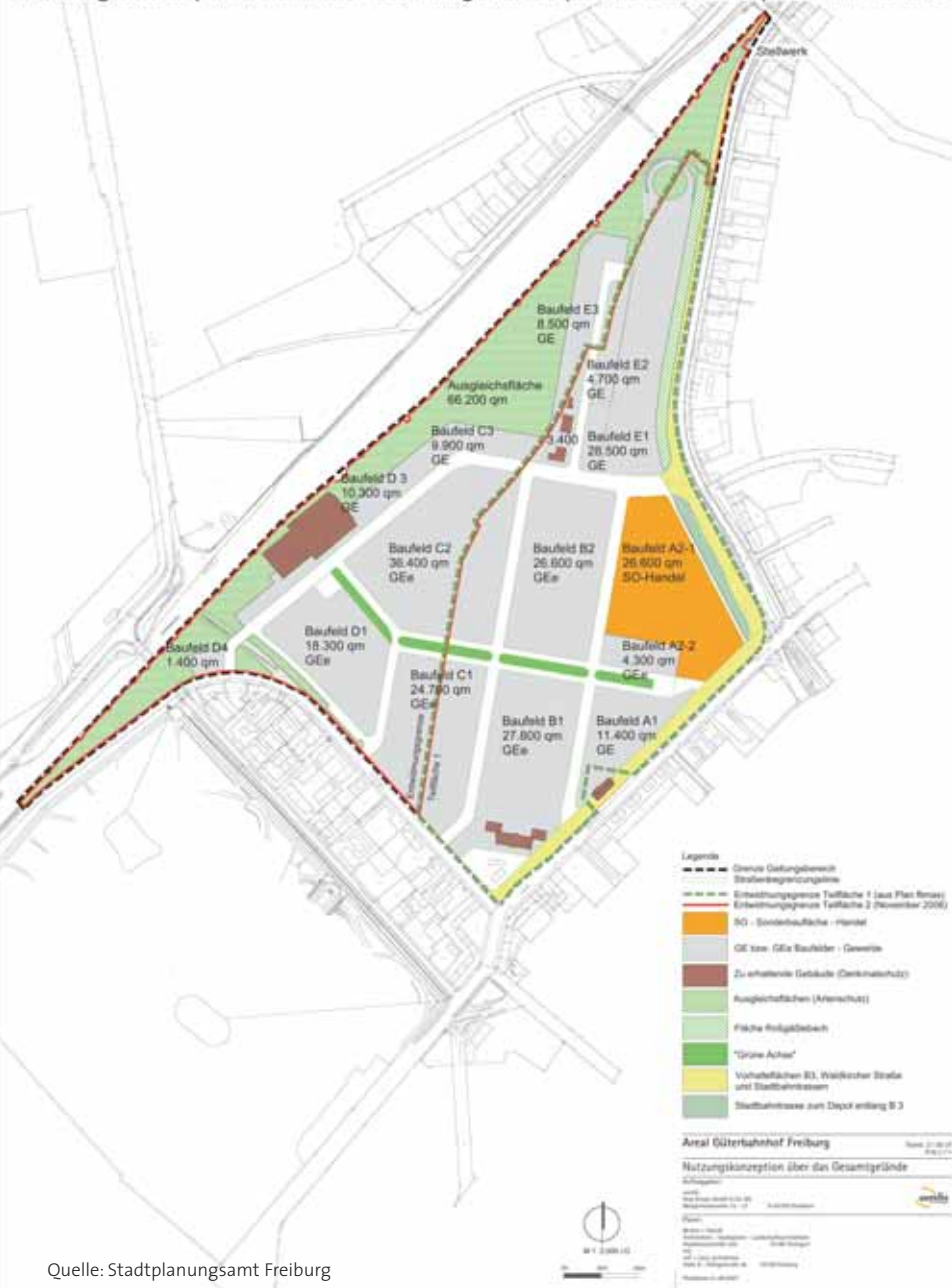
Den Auftakt für die Entwicklung des mittlerweile dem Hochtief-Baukonzern gehörenden Güterbahnhofs macht jetzt – nach einem Jahrzehnt voller Grabenkämpfe zwischen dem Eigentümer und der Stadt – das alte Zollamt sowie die dahinter liegenden Güterhallen, die sogenannten Shet-Hallen. In die werden nach einem zehn Millionen Euro teuren Umbau durch die Hochtief-Tochter Aurelis eine Freiburger Werbeagentur und eine Fitness-Kette einziehen. Bis Ende des Jahres wird die Firma Pitstop ihre Hallen auf dem Zollamt-Vorplatz abbrechen. Ein Architektenwettbewerb soll die neue Platzgestaltung hervorbringen, für einen Platz, der gleichsam das südwestliche Entrée fürs gesamte Areal zwischen Industriegebiet Nord, Neunlindenstraße, Waldkircher Straße und Isfahanallee darstellen soll. Der derzeit laufende Umbau ist die erste sichtbare Entscheidung für Freiburgs Bür-



ger, nachdem jahrelang hinter den Kulissen hart verhandelt worden war, aufseiten der Eigentümerin immer wieder mal mit einem neuen Verantwortlichen. „Man wusste ja manchmal gar nicht mehr, ob man demjenigen, mit dem man verhandelt, beim übernächsten Mal auch noch gegenüber sitzt“, sagt ein Insider. Im Jahr 2000 hatten die Stadt unter dem damaligen Oberbürgermeister Rolf Böhme und die Bahn-Tochter eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, die alle vier Bahnflächen umfasste, die die Bahn operativ nicht mehr benötigt. Dazu zählte das alte Expressgutgelände, auf dem derzeit das business-x-press entsteht, der östliche Wiehrebahnhof, auf dem das neue Quartier unterm Wasserschloßle gebaut wurde, eine Fläche in St. Georgen und eben der Güterbahnhof.



Zwei Jahre später, nachdem das Rathaus und die zwischenzeitlich zur Aurelis GmbH umfirmierte Bahntochter sich bezüglich der Entwicklung so gar nicht einigen konnten, wollte die Stadt das Gebiet kaufen. Die Gespräche scheiterten, weil die Preisvorstellungen weit auseinanderlagen.



Quelle: Stadtplanungsamt Freiburg

Ein Plan für 30 Jahre: Die Karte zeigt, wie sich der Güterbahnhof entwickeln soll. Die vier braunen Flächen zeigen die vier Häuser, die wegen des Denkmalschutzes stehen bleiben. Allein neun Fußballfelder groß sind die Ausgleichsflächen an der bestehenden Güterbahnlinie. Die gelben Flächen sind Vorhalfterrassen für die Stadtbahn und die beiden neuen Spuren des Autobahnzubringers Nord. 30 Jahre wird es wohl dauern, bis die Pläne Wirklichkeit geworden sind.

„Die Aurelis hat sich verzockt, die haben das Gelände damals viel zu teuer von der Bahn übernommen, deswegen wollen sie jetzt vier Mal so viel dafür haben, wie die Stadt dafür zahlen würde“, erzählte 2005 der damalige Leiter der Bahnentwicklungsflächen Rolf Wiehle dem chilli.

Kurz danach gab es erneut öffentlichen Knatsch, weil Aurelis der Stadt vorwarf, die Entwicklung zu blockieren. Die Aurelis, die erst zur Aurelis Real Estate wurde und jetzt eben zu Hochtief gehört, hatte stets großes Interesse daran, dass die Stadt, die die Planungshoheit hat, auch die lukrativen Wohnnutzungen zulässt, weil die mehr Geld in die Kasse gespült hätten.

Die Stadtoberen aber argumentieren, dass es hier um die letzte große Gewerbefläche geht und wollen sich lieber bis 2030 Zeit lassen, sie zu Ende zu entwickeln, als auch nur einen Hektar fürs Wohnen abzugeben. Da auf der anderen Seite die großen Pläne von Technologiepark oder Medienpark bislang auf viel zu wenig Resonanz gestoßen sind, war es ein zähes Geschäft. „Es war eine schwierige Verhandlungssituation“, sagte Salomon vor Journalisten. „Wir haben in Details miteinander gerungen“, meinte auch Alice Bühren, die Regionalleiterin von Aurelis. Kritik am Rathaus und der FWTM hatte es in all den Jahren immer wieder gegeben. Der Bürgerverein Brühl-Beurbarung mit seinem Vorsitzenden Erwin Schleehuber kritisierte das Nein zur gewünschten Wohnnutzung, die 90 Gewerbetrei-



Sie bildet den Auftakt für die Entwicklung des Güterbahnhofs: Die alte Zollhalle von 1903 wird derzeit für zehn Millionen Euro umgebaut. Foto: © Matthias Koch



Das alte **Bahnbetriebswerk** bleibt stehen: Wie eine künftige Nutzung aussehen könnte, ist noch offen. Derzeit rangieren hier Tent Event und Endless Event ihr Equipment für Veranstaltungen. Die Lokhalle hat sich als Eventhalle längst einen Namen gemacht.

wohnen soll nur ausnahmsweise erlaubt werden

benden auf dem Areal haderten mit der Informationspolitik vonseiten der Wirtschaftsförderung, weil sie keine Planungssicherheit für ihre Betriebe hätten.

Nun also soll der Alte Güterbahnhof zu einem „Wissensbahnhof“ (FWTM-Chef Bernd Dallmann) und zu einem Bahnhof für die Kreativen werden. Werber, Mediengestalter, Forschungsausgründungen aus der Uni und den renommierten Instituten, Restaurants, ein Hotel, auf einer Fläche an der Waldkircher Straße auch ein Einkaufszentrum, eine neue Feuerwache, das Ganze kohlendioxid-neutral und architektonisch hochwertig.

Am Rande, zur B3, also dem Autobahnzubringer Nord hin, haben die Freiburger Verkehrsbetriebe noch eine Option für ein neues Straßenbahn-Depot, auf 2,7 Hektar. Nur falls sich Gewerbeflächen nicht vermarkten lassen, soll auch Wohnen erlaubt sein. Wer indes keine zeitlichen Grenzen für die Vermarktung setzt, kann stets auf die gewerbliche Zukunft verweisen.

Der Auftakt mit dem Zollamt ist nun immerhin gemacht: Hier werden 2000 Quadratmeter Büroflächen, 2200 Quadratmeter für Fitnessräume und 4200 Quadratmeter Multifunktionsflächen hergestellt. Außer der Zollhalle stehen noch ein altes Wohnhaus an der

Waldkircher Straße, die La Cantina und die alte Lokhalle, in der seit vielen Jahren die Veranstaltungsfirma endless event sitzt, unter Denkmalschutz. Alles andere kann – und wird – abgerissen werden. Das bedeutet nichts anderes, als dass 130 Gebäude dem Erdboden gleich gemacht werden.

Insgesamt sollen 375.000 Quadratmeter gewerbliche Flächen entstehen. Die bestehenden Unternehmen sollen peu à peu umgesiedelt werden, wobei die Stadtver-

Foto: © Matthias Koch



Die grüne Patina hat sich auf den Gleisen durchgesetzt. Anstatt Wagons sollen hier bald die Kreativen den Raum einnehmen.

waltung helfen will. Für die alte Lokhalle hat sich nach Angaben der Stadt noch kein Investor gefunden. Nach chilli-Informationen hatte es sehr wohl einen gegeben, aber die Aurelis will die Lokhalle erst dann verkaufen, wenn sie vernünftig erschlossen ist – mithin will der Eigentümer an den Planungsgewinnen selbst partizipieren.

Der erste Planentwurf soll nach Angaben von CDU-Fraktionschef Wendelin von Kageneck im Sep-

Für einen neuen, innovativen Modellstadtteil auf dem Areal des Alten Güterbahnhofs (siehe chilli-Ausgabe Juli 2008) hatte sich unlängst der Bund Deutscher Architekten (BDA) ausgesprochen: „Arbeiten, Kultur, Wissenschaft und auch neue Wohnformen sollen auf einem Raum möglich sein“, so der Freiburger BDA-Vorsitzende Detlef Sacker.

Auch auf diese und andere Kritik im BDA-Ideenpapier reagierte OB Salo-



Nicht länger Waren, sondern ab sofort Wissen soll das Gut auf dem 40 Hektar großen Areal sein.

„kein wohnbauträger wird in das Areal drängen.“

tember offengelegt werden. Die CDU strebe ein Quartier an, in dem Wohnen und Arbeiten möglich sind. Wie Schleeheuber wünscht sich auch der Brühler CDU-Ortsvorsitzende Thomas Volk Wohnfläche für Familien. Beide motiviert, dass der Stadtteil an einer Überalterung leidet. Auch in Reihen der SPD und der Unabhängigen Listen gibt es starke Befürworter einer Wohnnutzung, um den urbanen Charakter des Areals zu stärken.

mon mit einer eilig einberufenen Pressekonferenz, zu der er auch Norbert Schröder-Klings, den Chef des Referats für Stadtentwicklung und Bauen, und Wulf Daseking, den Leiter des Stadtplanungsamts holte. Die Kritik könne er, Salomon, nicht nachvollziehen, es würden doch Wohnen und Arbeiten realisiert. Allerdings blieb das städtebauliche Dreigestirn in seinen Angaben in diesem Punkt noch sehr vage. „Im Vordergrund beim Güterbahnhof-

areal steht ohnehin die Schaffung von Arbeitsplätzen, nicht so sehr die von Wohnraum“, sagte Schröder-Klings. „Klassischen Wohnungsbau werde es da nicht geben“, meinte Daseking: „Kein Wohnungsbauträger wird in das Areal drängen.“ Für Salomon ist das Areal eine „riesige Entwicklungschance“, vergleichbar mit den Stadtteilen Vauban und Rieselfeld. Fragt sich nur, wie sie genutzt wird. Es wird auch die Aufgabe von Dallmann sein, Unternehmen nach Freiburg zu akquirieren, die den Güterbahnhof samt Lokhalle verlockend finden.

Das Areal hat in der Tat einige Trümpfe, weil es so innenstadtnah ist, in direkter Nachbarschaft zur elften Fakultät und zur Messe liegt, weil es direkt am Autobahnzubringer liegt. Vermutlich 2011 soll der Güterbahnhof zunächst mit einem Halbanschluss an den Zubringer angebunden werden, wäre dann von Norden her kommend anfahrbar. In der Gegenrichtung wird es bis ins Jahr 2015 dauern, bis der dafür nötige Vollanschluss an den Zubringer fertig ist. Aber schon vorher wird sich was tun auf dem Anfang des 20. Jahrhunderts eröffneten Güterbahnhofgelände in Freiburg. „In zwei Jahren“, sagt Schröder-Klings, „erwacht das Areal aus seinem Dornröschenschlaf.“



Fotos: © Matthias Koch

Schon lange sich selbst überlassen: Weil es den Betrieben an Planungssicherheit fehlt, holt sich die Natur den einen oder anderen Fleck schon wieder zurück.