

Persistenter Identifier: 1571051867188_1988
Titel: ARCH+ : Zeitschrift für Architektur und Städtebau
Ort: Stuttgart
Datierung: 1988
Strukturtyp: volume

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)
PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1988/1/

Abschnitt: Freiburg
Autor: Nacken, Gisela
Strukturtyp: article

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)
PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1988/64/LOG_0018/



Selbsthilfesiedlung
Tränkmatten
Arch.: R. Probst



Öko-Laube von Rudolf Doernach



Ökosiedlung
Am Lindenwäldle
Arch.: R. Disch

Fotos: Ferrari/Auslöser

Gisela Nacken

FREIBURG

HEIMLICHE HAUPTSTADT DER ÖKOLOGIE?

Freiburg – die Stadt in der Bundesrepublik mit dem ersten – heute vielfach nachgeahmten – Umweltabonnement für den öffentlichen Personennahverkehr, eine der ersten Städte mit einem Luft- und Klimagutachten, Stadt der ersten Bundesgartenschau, bei der dem ökologischen Gartenbau ein breiter Raum zugestanden und von der Bevölkerung mit regem Interesse aufgenommen wurde – um nur einige Punkte aufzuzählen. Was die Schlagzeilen in der Presse angeht, scheint Freiburg die Stadt der Superlative zu sein, wenn es um Ökologie geht. Aber rechtfertigt ein Blick hinter die Kulissen den Titel „Heimliche Hauptstadt der Ökologie“, den sich die Freiburger – egal welcher politischer Couleur – gerne geben und wenn ja, wie kommt es gerade hier zu einer solchen Bündelung ökologischer Maßnahmen? Um diese Fragen zu beantworten muß man einen Blick auf die politischen Rahmenbedingungen werfen.

Das andere Freiburg

„Hauptstadt der GRÜNEN oder Alternativen“ heißt Freiburg bei manchen. Und tatsächlich haben z.B. bei den Kommunalwahlen 1984 im Stadtteil Wiehre, keinesfalls ein studentisches Wohngemeinschaftsviertel, sondern ein beschauliches Viertel mit Bürgerhäusern aus der Jahrhundertwende, 31,5% der Bürger die GRÜNEN gewählt. Hier ist gelungen, was sich anderenorts sehr schwer tut. „Grüner Sinn“ ist in bürgerliche Bastionen eingedrungen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Da sind zunächst die Auseinandersetzungen um Wyhl, das Atomkraftwerk, das 1975 am Rhein in unmittelbarer Nähe Freiburgs gebaut werden sollte, zu nennen. Die Bürgerinitiativen, bestehend aus Freiburger Studenten, vor allem aber aus Bauern und Winzern der Region und Nachbarn von der anderen Rheinseite, aus dem Elsaß, wußten dies mit aller Kraft zu verhindern.

Das was sich später zu einer breiten Ökologie-Bewegung formieren sollte, wurde in Freiburg und Umgebung durch die Auseinandersetzungen um Wyhl schon viel früher wach.

Ein weiterer wichtiger Faktor für das Umweltbewußtsein der Freiburger liegt sicherlich beim Waldsterben. Freiburgs BürgerInnen und KommunalpolitikerInnen können die fortschreitenden Schäden vor der Haustür sehen. Nach städtischen Angaben steht auf 40% der Gemarkungsfläche Freiburgs geschädigter Wald. Das Bild des vor den eigenen Augen dahinsiechenden Waldes läßt es nicht zu, mit Rettungsmaßnahmen zu warten, bis man die Hauptverursacher ermittelt hat. Diese mehr als in den meisten anderen deutschen Städten für Umweltbelange sensibilisierte Bürgerschaft wird heute im Kommunalparlament durch GRÜNE, SPD, CDU, FDP und Abgeordnete Freier Wählergemeinschaften vertreten. Die Mehrheiten hierbei sind wechselnd,

je nach Thema, so daß die Verwaltung weder gegenüber den BürgerInnen noch gegenüber den KommunalpolitikerInnen leichtes Spiel hat. Vorlagen müssen zuerst detailliert ausgearbeitet werden, um Mehrheiten zu finden. Es gibt keine langfristigen interfraktionellen Absprachen wie in anderen Kommunen, auf die sich die Verwaltung verlassen und somit ausruhen könnte. Das politische Tagesgeschäft ist unberechenbar geworden. Es soll jedoch nicht verschwiegen werden, daß von Zeit zu Zeit auch gute Verwaltungsvorlagen diesen schwierigen Mehrheitsverhältnissen zum Opfer fallen.

Freiburgs Stadtentwicklung

Bis heute ist die Stadtentwicklung Freiburgs geprägt durch den historischen Stadtgrundriß und das „Zähringer Kreuz“, der Schnittpunkt der beiden wichtigsten historischen Straßen. Der nach Macht strebende Herzog Bertold der III., ein Zähringer Herzog, gründete die Stadt 1120 am strategisch wichtigen Schnittpunkt der Rheintalstraße und der Querverbindung Elsaß-Schwarzwald am Flußlauf der Dreisam. Das Rückgrat der damaligen Stadtanlage bildete eine Hauptstraße mit ihren Märkten, die heutige Kaiser-Josef-Straße. Senkrecht dazu wurden die Nebenstraßen geplant, u.a. die wichtige Ost-West-Verbindung, die heutige Bertoldstraße. Das gesamte Straßennetz war von zentral gespeisten offenen Wassergräben durchzogen, den heute so beliebten „Bächle“. In Verlängerung dieser vier Kreuzungsarme haben sich die Hauptstraßen der Stadt entwickelt und formen vier Stadtquartiere mit heute je 30.000 - 50.000 Einwohnern. In Ost-West-Richtung wird Freiburg von der Dreisam durchflossen. Sie bildet in den Augen der Freiburger das „grüne Rückgrat“ und teilt die Stadt in zwei etwa gleich große Hälften. In diesen Stadtgrundriß dringen fünf fingerartige Grünkeile ein, Grundvoraussetzung für das heutige Grünkonzept.

1945 wurde die Stadt durch ein Bombardement zu fast 50% zerstört. Dreiviertel der Altstadt lag in Trümmern. Wie bei fast allen bundesdeutschen Städten, deren Geschieke nach dem Krieg in konservativen Händen ruhte, beinhaltete der Wiederaufbauplan von 1948 als wesentliches Ziel die Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses und des Maßstabes der Stadträume. Vom vielerorts üblichen technokratischen Umbau der Städte in Anpassung an die erwarteten Erfordernisse des Verkehrs und den damit verbundenen Zerstörungen blieb Freiburg verschont. Blockentkernungen standen jedoch auch damals auf der Tagesordnung.

Die Wohnungsnot in den 50er und 60er Jahre zwang zu Stadterweiterungen. Die Entwicklung nach Norden, Süden und Osten war durch den Schwarzwald begrenzt, so daß eine gezielte Stadt-

entwicklung in die Ebene nach Westen betrieben wurde. Zwischen der Innenstadt und den Dörfern Lehen und Betzenhausen-Bischhofslinde vollzog sich die Westentwicklung in den Stadtteilen Stühlinger, Mooswald, und Landwasser. Die Trabantenstädte Weingarten und Landwasser entstanden.

Maßnahmenkatalog der ökologischen Stadterneuerung

Ausgangspunkt für die stadtoökologische Planung war ein bereits 1972 erstelltes Klimagutachten, das in Bezug auf die Luftqualität erschreckendes zu Tage brachte. Als Sofortmaßnahme wurde der Flächennutzungsplan überarbeitet: Bebauungspläne, die die Kalt- und Frischluftzufuhr in die dicht bebauten Stadtviertel verhindern würden, wurden kurzerhand rückgängig gemacht. Trotzdem verschlechterte sich die Luftqualität in den folgenden Jahren aufgrund der geologischen und klimatischen Verhältnisse weiterhin (Luft aus der Ebene staut sich am Fuß des Schwarzwaldes). Vor allem aber nahm der Versiegelungsgrad und der Last- und Privatverkehr innerhalb der Stadt und im Umland zu; Ursachen, denen mit Einzelmaßnahmen nicht mehr beizukommen war. Die Stadt begann, ein ganzes Maßnahmenbündel – angefangen beim Verkehrskonzept bis zu einem Wettbewerb „Ökologisches Bauen“ – zur Verbesserung der Umweltqualität Freiburgs zu erarbeiten, dieses zu einem Gesamtkonzept zu vernetzen und Schritt für Schritt umzusetzen. Wichtigster verwaltungsinterner Schritt: Weg vom „Ausschnittsdenken“ hin zur Bildung von behördenübergreifenden Arbeitsgruppen für die jeweiligen Stadtentwicklungsgebiete und die Einrichtung eines Umweltschutzamtes.

Verkehrskonzept

Ziel des Konzeptes war es, das Umsteigen vom privaten PKW auf den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, dadurch die Innenstadt vom privaten PKW-Verkehr freizuhalten und den Energieverbrauch und die Schadstoffbelastung der Luft zu reduzieren. Rückgrat des Nahverkehrssystems in Freiburg ist die Straßenbahn, der „Spätzleexpress“, auf einem eigenen Gleiskörper. Durch ihre vom Autoverkehr ungehinderte hohe Reisegeschwindigkeit ist die Straßenbahn ein zeitlich durchaus attraktives Verkehrsmittel, nur war sie in den Augen der Freiburger offenbar noch zu teuer. Kernstück zur Förderung des Umsteigeeffektes war deshalb eine tarifliche Vereinbarung, die 1984 von einer Gemeinderatsmehrheit aus SPD, GRÜNEN und einigen Mitgliedern der CDU-Fraktion gegen die Verwaltung und die Vertreter der Betreibergesellschaft verabschiedet wurde: Das sogenannte Umweltschutz-Abonnement.

Das Ökomonatsticket kostet 38 Mark, ist frei übertragbar und für Bus und Tram innerhalb des gesamten Stadtnetzes gültig. Freiburg war damit die erste bundesdeutsche Stadt, die dem Beispiel der schweizerischen Nachbarstadt Basel folgte. Und heute – nach drei Jahren Praxis – hat sich das Abo wider aller Unkenrufe bewährt. Nie erwartete Verkaufszahlen für das Umweltabo führten neben dem angestrebten Umsteigeeffekt auch noch zu einem wirtschaftlichen Plus für die Betreibergesellschaft. Begleitstudien ergaben, daß tatsächlich 4000 Autofahrer auf Bus und Tram umgestiegen sind.

Unterstützt wird diese tarifliche Vereinbarung durch weitere Attraktivitätssteigerungen. Die in den 70er Jahren entstandenen Wohnsiedlungen im Westen der Stadt – bis dato nur per Bus oder mit dem PKW erreichbar – wurden durch eine neue Straßenbahnlinie mit der Innenstadt verbunden. Um die Bedeutung der Strecke zu verdeutlichen – immerhin leben ein Drittel der Freiburger im Westen der Stadt – wurde sie symbolisch Linie Nr. 1 genannt. Aus den Trabantenstädten Weingarten und Landwasser erreicht man heute per Tram das Stadtzentrum in 10-15 Minuten. Die Pendler aus dem weiteren Umland stecken dagegen auf ihrem allmorgendlichen Weg zu ihren Arbeitsplätzen in Freiburgs Innenstadt in Sichtweite der Tram im Stop-and-Go-Verkehr. Eine weitere Besonderheit dieser Linie ist die Trassenführung. Anders als

bisher üblich wird der Gleiskörper nicht versiegelt, sondern verläuft in einer Grasnarbe, was neben seinen positiven Auswirkungen auf das Kleinklima laut Messungen auch noch für eine 4 – 6 dB geringere Lärmemission sorgt.

Auch das Fahrrad wird in Freiburg als Verkehrsmittel ernst genommen. In den letzten Jahren ist ein System aus selbstständig geführten und straßenbegleitenden Radwegen – wo nötig – mit eigenen Brücken und Unterführungen entwickelt worden. Das Ganze ergibt ein dichtes, bequem und sicher zu befahrendes Radverkehrsnetz, auf dem sich täglich 120.000 Radfahrer bewegen (27% des Binnenverkehrs laut Angaben der Stadt).

Grünkonzept

Im Vordergrund der Bemühungen des 1984 eingerichteten Amtes für Umweltschutz steht die „netzartige“ Verknüpfung der fünf in die Stadt hineinragenden Grünkeile. Bereits heute sind diese Bereiche durch ein Fuß- und Radwegesystem verbunden. Von den angestrebten, wirklichen Vernetzung dieser Bereiche zu zusammenhängenden Biotopen, die von ökologischem Nutzen wären und über eine reine Wegeverbindung hinausgehen würde, ist allerdings auch die Stadt Freiburg noch weit entfernt.

Interessant sind die sehr detaillierten, kleinmaßstäblichen Vorgehensweisen, die bisher erprobt wurden und bereits Wir-



Begrünungsmaßnahmen in Betzenhausen

Foto: Ferrari/Auslöser

kung zeigen. Instrumente sind hierfür die kommunalen Bestimmungen über die Bewirtschaftung von öffentlichen Grünflächen und die im Bebauungsplan festgesetzten Auflagen für private Freiflächen. Neben den auch in manchen anderen Städten üblichen Maßnahmen wie dem Erlaß einer Baumschutzsatzung, dem Verbot von Streusalz auch auf von Privatleuten zu streuenden Bürgersteigen etc., geht die Stadtgärtnerei so weit, keinen Torf mehr zu verwenden.

Im Bereich der Kleingärten macht die Stadt ihren Einfluß geltend – ein Akt vor dem alle anderen bundesdeutschen Städten aus Angst vor Streit mit der lobbystarken Kleingärtnertruppe bisher zurückschrecken. Auch hier gilt das Verbot von Pestiziden, auch hier darf kein Torf zur Bodenverbesserung verwandt werden und jeder Kleingarten muß einen Komposthaufen anlegen. Die Anlage von Reishaufen und Steinhügeln als Nistplatz für Vögel und Lebensraum vieler vom Aussterben bedrohter Kleintiere wird dagegen ausdrücklich befürwortet. Alles Maßnahmen, die den herkömmlichen Vorstellungen der Kleingärtnervereine von propere, aufgeräumten und blitzsauberen Gärten (noch) zuwiderlaufen. Schwachpunkt dieser Maßnahme ist die fehlende Einflußmöglichkeit auf private Gärten, deren Größe die der meisten Kleingärten bei weitem übertrifft. Lediglich ein Ratgeber der Stadtgärtnerei soll Privatleute zu ähnlichem Handeln und zu Begrünungsmaßnahmen anregen. Hierzu stellt sie verschiedene Pflanzen kostenlos zur Verfügung. Bei Neupflanzungen verzichtet die Stadtgärtnerei vollkommen auf Exoten. Sie greift zurück auf standortgerechte Pflanzen und Nutzsträucher und -bäume wie Kirschen, Beeren, Nüsse und Eßkastanien.

Der einzige Luxus, den sich Freiburg erlaubt, ist die Anzucht von Oleander und Zitruspflanzen in einer Orangerie, die in den Sommermonaten in den Altstadtstraßen ein südländisches Flair verbreiten. Mit der Ökostation, über die bereits in ARCH '92 berichtet wurde, versucht die Stadtgärtnerei, Öffentlichkeitswirksam zusammenzuarbeiten und den Freiburger BürgerInnen ökologische Gartenkonzepte näherzubringen. Besonders intensiv war diese Zusammenarbeit während der Bundesgartenschau 1986. Deren Zentrum – der Seepark – hat sich inzwischen zum lange vermißten Stadtpark der westlichen Stadtteile entwickelt.



Foto: Ferrari/Auslöser

Bebauungsplanverfahren

Die tatsächliche Wirksamkeit von ökologischen Planungskriterien in Bebauungsplanverfahren läßt sich am besten an einem Beispiel aus dem Altbaubereich und einem Neubauprojekt erläutern.

Der Stadtteil Stühlinger

Stühlinger ist ein typisches Gründerzeitviertel: Blockrandbebauung, hohe Dichte, enge Hinterhöfe, wenig Grün- und Freiflächen, zu hohe Versiegelung (bis zu 95% brutto) und auf Grund dieser Mängel billige Mieten, aber eben auch eine einkommensschwache Bewohnerstruktur. Mittels eines Wohnumfeldprogrammes für die Jahre 1985-90 versucht die Stadt, private Hauseigentümer zu Modernisierungsmaßnahmen zu motivieren. Das zugrunde liegende Strickmuster ist dasselbe wie in anderen Städten. Auch hier werden im Rahmen eines Wohnumfeldprogrammes maßvolle Entkernungen vorgenommen, auch hier verbirgt sich hinter dem Begriff „verändertes Verkehrskonzept“ der Rückbau von Spuren, die Bündelung des Verkehrs auf wenigen Hauptstraßen, die „Verhübschung“ des Straßenraumes und der Bau von Tiefgaragen als Ersatz für die im Straßenraum durch Begrünungsmaßnahmen verlorengegangenen Stellplätze.

Der Unterschied liegt im Detail. Zum Beispiel versucht die Stadt über das Instrument der Bebauungspläne den Grünflächenanteil langfristig zu erhöhen. Bei einer Bebauungsdichte von 50% darf die verbleibende nicht bebaute Fläche maximal bis zu einem Drittel versiegelt werden. Die restlichen zwei Drittel müssen begrünt und gärtnerisch gestaltet werden. Je 50 qm Fläche muß ein Baum gepflanzt werden, 1-geschossige Flachdachbauten sind zu begrünen. Broschüren mit Ratschlägen des Gartenamtes animieren die Hauseigentümer zu Fassadenbegrünungen und für die Pflege der bepflanzten Baumscheiben werden Patenschaften an interessierte Bürger vergeben.

Trotz dieser positiven Ansätze, die über die übliche Wohnumfeldverbesserung hinausführen, muß auch hier das soziale Fragezeichen, das für alle derartigen Programme gilt, betont werden. Handelt es sich nicht wieder nur um die Initialzündung für die Umstrukturierung eines „heruntergekommenen“ Stadtteils mit den negativen Folgen von steigenden Mieten und Verdrängung? Das ist auch in Baden-Württemberg mit der für Privatleute finanziell sehr vorteilhaften Regelung: Übernahme der Kosten zu 1/3 durch den Bund und zu 2/3 durch das Land – also keine Anliegerkosten – die natürliche Folge solcher Maßnahmen. Ein weitergehender ökologischer Ansatz der Erneuerung eines Quartiers als Teil eines gesamten Stadtgebiets hätte zuallerst bei der sozialen

Problematik anzusetzen und diese nicht in bekannter Problemverlagerungsmanier von Ort zu Ort zu verschieben.

Betzenhausen-Hofacker

Als maßvolle Erweiterung des ehemaligen Dorfes Betzenhausen wurde ein Bebauungsplan erstellt, der Geschosßwohnungsbau mit hoher Dichte vorschrieb: Die Erschließung ist auf ein Minimum reduziert, Verkehrsflächen und Parkplätze sind – wo immer es geht – nicht versiegelt, Grünflächen dringen vom Seepark her in das Baugebiet ein und erlauben den freien Zugang zum See, die Straßen sind begrünt, die Autos verschwinden in natürlich belüfteten Tiefgaragen, ein Wettbewerb für das Gebiet garantiert vielfältige Architektur. Verschiedene B-Planfestsetzungen legen die Geschosßigkeit, die Proportionen und Zuschnitte der Häuser, und mittels Baulinien sogar die Einfriedung bis in Detail fest und lassen dadurch die angestrebte Vielfalt nicht zum Chaos werden. Das Ergebnis: ansprechende, flächensparende Architektur. Diesen Bebauungsplan unter den Begriff „ökologisches Bauen“ einzuordnen wäre allerdings schon zu weit gegriffen.

Promoter stadttökologischer Ansätze?

Freiburgs größter Verdienst ist sicherlich das frühzeitige Engagement für Umweltschutzmaßnahmen und damit einhergehend für eine ökologische Stadterneuerung. Heute gehört es zum Image vieler Städte, zumindest ein ökologisches Projekt vorweisen zu können und der Begriff der ökologischen Stadterneuerung breitet sich in den Bauverwaltungen inzwischen virusartig aus. Das Freiburger Verkehrskonzept z.B. war 1984 sehr ungewöhnlich und die Zahl der Kritiker und Skeptiker groß. Heute rühmen sich viele Städte eines solchen oder ähnlichen Konzeptes. Es ist sozusagen Praxis geworden. Das relativ frühe Handeln Freiburgs hat somit sicherlich einiges in anderen bundesdeutschen Städten in Bewegung gesetzt.

Heute gibt es einzelne Maßnahmen – wie z.B. wirtschaftlich funktionierende Regenwassersammelanlagen incl. Grauwassernutzung oder ausgeklügelte Recyclingsysteme, die sehr viel weitgehender sind als die dargestellten Maßnahmen in Freiburg. Dort handelt es sich zum größten Teil nicht um spektakuläre Projekte. Vieles ist altbekannt, anderes erscheint wiederum nicht weitgehend genug. Im Vergleich zu anderen Städten fällt aber auf, daß besonderer Wert auf die Vernetzung der einzelnen Maßnahmen gelegt wird. Gerade in der Vernetzung all dieser kleinen Schritte besteht die Chance für eine erhebliche Verbesserung des Stadtklimas. Daß Freiburg so auffällig auf Verbesserung des Stadtklimas und Reaktivierung städtischer Kleinbiotope hinarbeitet, hat sicherlich mit seiner Rolle als Oberzentrum in einem noch wenig industrialisierten, agrarisch strukturierten Umland zu tun. Wenig entwickelt sind daher beispielsweise Konzepte und Maßnahmen auf dem Energiesektor, die eher in Industriezonen heranreifen.

Wichtig erscheint auch die vorgenommene Umstrukturierung der Verwaltung. Die Bildung von ämterübergreifenden Arbeitsgruppen kann unter Umständen mehr bewirken als das beste Abfallkonzept, das aufgrund althergebrachter Verwaltungsstrukturen in der Schublade verschwindet. Vielleicht kann in Freiburg mit seinem Ansatz der „kleinen Schritte“ vermieden werden, daß unter dem Mantel „ökologische Stadterneuerung“ nur die altbekannten Stadterneuerungskonzepte umgesetzt werden. Mancherorts wird die ökologische Stadterneuerung bereits so gehandhabt. Als Schlüsselbegriff zur Eröffnung neuer Fördertöpfe, weil die alten versiegt sind – allerdings ohne daß außer etwas Öko-Schnickschnack wirklich strukturelle Änderungen anvisiert werden. Das zumindest scheint in Freiburg durch das Vernetzungskonzept der Einzelmaßnahmen nicht so leicht möglich zu sein. Ein letztes: Auch für ökologische Stadterneuerung gelten die alten Verwertungsmechanismen. Auch ökologischer Umbau kann Aufwertung bedeuten und es bedarf anderer Instrumente, soziale Segregation und Verdrängung zu unterbinden.

Anmerkungen:

1) Broschüre der Stadt Freiburg, Westentwicklung, Freiburg 1987