

Anlagen:

1. Grundriss 5. Obergeschoss - Ausschnitte
2. Ansicht West - Ausschnitt
3. Verbindungssteg A 13 bis A 15
4. Schreiben der Bilfinger und Berger AG an Herrn Oberbürgermeister vom 03.07.2000

1. Ausgangslage

Bei Aufstellung des Bebauungsplanes zum Neubau des Hauptbahnhofes wurden im Zusammenhang mit der Höhenentwicklung des geplanten Vorhabens umfangreiche klimatische Untersuchungen durchgeführt, um die Auswirkungen der Neubebauung auf die lokalklimatischen Verhältnisse, insbesondere des Stadtteils Stühlinger zu minimieren. Hierzu wurde ein Klimagutachten der Arbeitsgemeinschaft Institut für physische Geographie, TÜV Südwest e. V. und Wetteramt Freiburg erstellt. Die gutachtlichen Erkenntnisse führten letztlich dazu, die Baukörper zu den Gleisen hin um ein Geschoss zu reduzieren und zwei Öffnungen im Gebäuderiegel - u. a. eine "Klimalücke" in Verlängerung der Egonstraße - anzuordnen. Diese baulichen Maßnahmen wurden im Bebauungsplan durch Baugrenzen fixiert.

Im Zuge der Fertigstellung des 1. Bauabschnitts des neuen Hauptbahnhofes hat die Bilfinger und Berger Projektentwicklungs-GmbH in klarer Abweichung von den ihr bekannten Festsetzungen des Bebauungsplanes und von der erteilten Baugenehmigung einen vollflächig verglasten, aus Stahl gefertigten Verbindungssteg im Bereich der entlang der Bahnlinie errichteten Gebäude eingebaut. Der Steg befindet sich innerhalb der "Klimalücke" zwischen den Bauteilen 2 und 3 auf Höhe der Egonstraße; er ist ca. 1,60 m breit und knapp 3 m hoch.

Unmittelbar nach Ende Februar 2000 erlangter Kenntnis von dieser baulichen Anlage, die bereits nahezu fertig gestellt war, wurden die weiteren Bauarbeiten durch das Bauordnungsamt eingestellt. Auf Aufforderung der Stadt, nicht "parallel", wie im als Anlage 4 beigefügten Schreiben der Bauherrschaft dargestellt, hat die Bauherrschaft am 24.03.2000 einen Antrag auf nachträgliche Erteilung der Baugenehmigung für den Verbindungssteg eingereicht. Außerdem hat die Stadt auf Kosten der Bilfinger und Berger Projektentwicklungs-GmbH ein klimatologisches Gutachten eingeholt, um die Auswirkungen dieser baulichen Veränderung auf die klimatische Situation im Stühlinger zu bestimmen.

Das Institut iMA, Richter und Röckle, Immissionen, Meteorologie, Akustik, Freiburg i. Br., hat sich unter dem 05.05.2000 zur Frage der Beeinflussung der Durchlüftungsverhältnisse durch den Verbindungssteg in der "Klimalücke" geäußert. Das Gutachten stellt in der Zusammenfassung und Bewertung der Untersuchungsergebnisse folgendes fest:

“Das Freiburger Bergwindssystem “Höllentäler” führt in dessen Wirkungsbereich in den Abend- und Nachtstunden zu einem Abtransport thermisch und lufthygienisch belasteter Luft. Der Bergwind tritt überwiegend bei wolkenarmen Wetterlagen mit geringen übergeordneten Windgeschwindigkeiten, d. h. hauptsächlich bei Hochdruckwetterlagen, auf. Die relative Häufigkeit dieses westsüdwestlichen Windes aus dem Dreisamtal liegt bei ca. 22 %. Im Mittel ist also fast in jeder zweiten Nacht mit dieser Strömungssituation zu rechnen.

Dieser Bergwind ist in der Regel mehrere 100 m mächtig und reicht zum Teil über die westlichen Stadtgrenzen von Freiburg hinaus. In den unteren Dekametern wird die Strömung durch die Bebauung abgeschwächt, was einen schlechteren Luftaustausch bewirkt. In Bezug auf den Stadtteil Stühlinger gilt dies besonders für die neue Bahnhofsachse, die aufgrund ihrer baulichen Abmessungen und ihrer Nähe zum Stadtteil einen spürbaren Effekt auf die Durchlüftung dieses Quartiers ausübt.

Der Stadtteil Stühlinger ist aufgrund der hohen Versiegelung und der dichten Wohnbebauung in den Sommermonaten thermisch belastet. Um den Abtransport von Luftverunreinigungen (Hausbrand, Kfz-Verkehr) und thermisch belasteter Luft zu gewährleisten, wurde die ursprüngliche Planung soweit geändert, dass die nachteiligen Effekte auf ein zumutbares Maß reduziert wurden.

Diese Lösung sah die Verringerung der Gebäudehöhen in Richtung Stühlinger um ein Geschoss, einen horizontalen Einschnitt (“Luftgeschoss”) sowie die “Klimalücke” in östlicher Verlängerung der Egonstraße vor.

Die Wirksamkeit der “Klimalücke” wurde durch die Errichtung des Steges beeinträchtigt. Die Modellrechnungen zeigen, dass dieser, gemessen an der gesamten Dimension des Bauwerkes kleine Zusatz nur relativ geringe Auswirkungen auf die Durchlüftung ausweist. So liegt der Effekt auf der Ostseite des Stühlingers unter 0,5 %. Ein Steg ohne Verglasung weist etwas geringere Durchlüftungsreduktionen auf (0,2 %). Änderungen der Windgeschwindigkeit in diesen Größenordnungen sind weder spürbar noch messbar.”

In seiner Sitzung am 10.05.2000 wurde der Bau- und Umlegungsausschuss über den Sachstand informiert. Bei einem Gespräch im Bürgermeisteramt wurde auf Wunsch der Bauherrin vereinbart, den Mitgliedern des Bauausschusses sowie den sachkundigen Einwohnern und dem Bürgerverein Stühlinger die Baumaßnahme einschließlich der Gründe für die Errichtung des Verbindungssteiges in einem Ortstermin vorzustellen. Dieser hat am 26.06.2000 stattgefunden. Die Bauherrin hat im Anschluss daran die Gründe ihres Vorgehens nochmals ausführlich mit Schreiben vom 03.07.2000 (Anlage 4) dargestellt.

Wegen der ungenehmigten Errichtung des Verbindungssteiges wurde ein Bußgeldverfahren eingeleitet. Die Höhe wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens

festgesetzt; nach § 75 Abs. 4 LBO kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 100.000,00 DM geahndet werden.

2. Baurechtliche Bewertung

Der Hauptbahnhof liegt innerhalb des rechtsgültigen Bebauungsplanes Nr. 1-48, Bahnhof-neu. Auf der Westseite des Baugrundstücks entlang der Bahnlinie ist eine durchgehende Bebauung mit einer Gebäudehöhe von 22 m zugelassen, die in Höhe der Egonstraße auf einer Breite von 14 m - mit Ausnahme eines durchlaufenden Erdgeschosses und 1. Obergeschosses - unterbrochen ist; dort darf die Gebäudehöhe nur 8 m betragen. Somit entsteht in der Gebäudeabwicklung nach Bebauungsplan ein durch vertikale und horizontale Baugrenzen markiertes Luftfenster von 14 x 14 m. Der in diesem Bereich errichtete Verbindungssteg verbindet die in einem tatsächlichen Abstand von 14,55 m - also 0,55 m mehr als nach Bebauungsplan gefordert - befindlichen Bauteile 2 und 3 im 5. Obergeschoss. Er liegt baurechtlich außerhalb der festgesetzten vertikalen und horizontalen Baugrenzen und bedarf insoweit einer bauplanungsrechtlichen Befreiung gemäß § 31 Abs. 2 BauGB.

Von den Festsetzungen des Bebauungsplanes kann nach § 31 Abs. 2 BauGB befreit werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und wenn u. a. die Abweichung städtebaulich vertretbar ist oder die Durchführung des Bebauungsplanes zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und wenn die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

3. Abwägungskriterien

In die Entscheidung über die Erteilung einer Befreiung gemäß § 31 Abs. 2 BauGB sind folgende Kriterien einzustellen:

- Klimagutachten
Die Durchlüftungsreduktion durch den Verbindungssteg liegt nach dem unter Ziffer 1 erwähnten Klimagutachten unter 0,5 %. Bei dieser Situation kann eine Ablehnung des Befreiungsantrages nicht mit klimatologischen Gesichtspunkten und damit mit einer Verletzung der Grundzüge der Planung begründet werden; somit sind auch die nachbarlichen Interessen der Stühlinger Bevölkerung gewürdigt.
- Bürgerverein Stühlinger
Der Bürgerverein Stühlinger hat dem Steg zugestimmt, allerdings mit der Maßgabe, dass die Verglasung beseitigt wird.
- Gestaltung
Ähnliche Forderungen wie die des Bürgervereins Stühlinger wurden unter gestalterischen Gesichtspunkten geltend gemacht.

- Städtebauliche Bewertung
Bewusst wurde das Luftfenster im Bebauungsplan als "Dia-Rahmen" offen gelassen, um neben den klimatologischen Aspekten auch einen Gegenpol zu den massiven Bebauungen zu setzen. Im Jahr 1998 wurde in einer Sitzung des Architektenbeirats Hauptbahnhof seitens der Architekten ein Konzept vorgelegt, welches in ganz feiner Strichzeichnung einen Steg im unterem Bereich vorsah; damals wurde vom Beirat deutlich darauf hingewiesen, dass aus gestalterischen Gründen dem nicht zugestimmt werden könne. Der jetzt vorgelegte Verbindungssteg direkt unter dem Dachabschluss ist deshalb gestalterisch problematisch.
- Schwarzbau
Der Steg wurde ohne die dafür erforderliche Genehmigung errichtet; der Bauantrag wurde erst nachträglich am 24.03.2000 gestellt.
- Gründe der Bauherrin:
Die Bauherrin hat dargelegt, dass im Interesse der Ansiedlung der VarTec eine schnelle Entscheidung über die Vermietung der Räume im Bahnhofsneubau getroffen werden musste; Bedingung der VarTec war u. a. die Errichtung eines Verbindungssteges zwischen den Bauteilen 2 und 3.
- Mietverhältnis VarTec:
VarTec schafft rund 400 Arbeitsplätze in Freiburg. Die gesamte Betriebsfläche muss auf einer Ebene liegen. Die Verbindung zwischen den Bauteilen 2 und 3 muss verkehrssicher und wettergeschützt ausgebildet sein. Die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darf nicht leichtfertig dadurch aufs Spiel gesetzt werden, dass sie beim Passieren des Steges Wind und Wetter ausgesetzt werden; nicht unberücksichtigt bleiben kann schließlich, dass das Begehen eines nur durch ein Geländer gesicherten Steges in ca. 20 m Höhe Höhenängste hervorrufen kann.
- Bedeutung des Hauptbahnhofes Freiburg:
Der Hauptbahnhof hat als Eingangstor zur Stadt eine hohe Bedeutung für die Gesamtstadt; die Stadt hat ihrerseits ein großes Interesse an der wirtschaftlich sinnvollen und effektiven Nutzung des Hauptbahnhofes; diese Position wird auch von der Freiburg Wirtschaft und Touristik GmbH so gesehen und voll unterstützt; die Freiburg Wirtschaft und Touristik GmbH war maßgeblich an der Ansiedlung der VarTec im Hauptbahnhof beteiligt.

4. Vorschlag der Verwaltung

Nach Abwägung der unter Ziffer 3 dargestellten Kriterien ist die Verwaltung der Auffassung, dass das Einvernehmen zur Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes zur Errichtung des Verbindungssteiges zu erteilen ist. Das Verlangen einer teilweisen oder vollständigen Beseitigung des Steiges oder der Verglasung wäre unverhältnismäßig bzw. unzweckmäßig, weil die Bauherrin bzw. die VarTec aufgrund der Vermietung der beiderseits der "Klimalücke" angrenzenden Bauteile auf den Steig angewiesen ist. Die internen Betriebsabläufe wären wesentlich erschwert, wenn das Windfenster von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der VarTec gebäudeintern umgangen werden müsste. Eine Reduzierung des Steiges bzw. der Verglasung bringt auch keine gestalterische Verbesserung, da bei einer teilweisen Reduzierung die aus statischen Gründen notwendigen Metallteile des Verbindungssteiges auf jeden Fall erhalten bleiben müssten.

Die Verwaltung sieht deshalb die Voraussetzungen für eine Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB für gegeben und empfiehlt die Erteilung des Einvernehmens.

- Bürgermeisteramt -