



Städtebauliche Erneuerung

„Bismarckallee / Schnewlinstraße“

Bericht zur Schlussabrechnung der Sanierungsmaßnahme

Abschlussbericht für die städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Bismarckallee / Schnewlinstraße

1.	Ziele des Sanierungsverfahrens	Seite 1
1.1	Städtebauliche Zielsetzung im Bahnhofsbereich	Seite 1
1.2	Wie soll der Verkehr am Bahnhof geregelt werden?	Seite 3
2.	Wie es zu der Neuordnung kam	Seite 5
3.	Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes	Seite 8
4.	Auflistung der Baumaßnahmen im Bahnhofsbereich	Seite 9
5.	Koordinierung der Projekte und der Baumaßnahmen	Seite 10
6.	Verträge zwischen der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn	Seite 11
6.1	Grundsatzvereinbarung mit Verpflichtung zur Grundstücksübertragung	Seite 11
6.2	Kaufvertrag vom 22.06.1989	Seite 12
6.3	Nachtrag vom 19.06.1991 zum Kaufvertrag vom 22.06.1989	Seite 12
6.4	Nutzungsvertrag von Bundesbahngelände an der Bismarckallee/Schnewlinstraße	Seite 12
6.5	Vereinbarung über die Durchführung und Finanzierung der Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofes Freiburg (Bauvertrag)	Seite 13
6.6	Nachtrag vom 03.11.1993 zum Bauvertrag	Seite 14
7.	Maßnahmen, die über das Sanierungsverfahren finanziert wurden	Seite 15
7.1	Neubau der Bahnhofsgarage	Seite 15
7.2	Erschließungsbauwerk Ost	Seite 16
7.3	Gebäudeabbrüche	Seite 17
7.4	Folgemaßnahmen an Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn	Seite 17
7.5	Provisorien während der Bauzeit	Seite 17

7.6	Sonstige Maßnahmen im Sanierungsgebiet	Seite 18
8.	Kostenzuordnungen, Projektabrechnungen und Finanzierung	Seite 19
9.	Schlussabrechnung des Sanierungsverfahrens	Seite 24
Anlagen:		Seite 27
	Chronologie von Sanierungsverfahren und Bebauungsplänen	
	Ausbauplanung Bismarckallee/Schnewlinstraße	

Benutzte Literatur:

- Stadt Freiburg, „Am Bahnhof tut sich was“, 1989
- Josef Diel, „Ein Dach für alle“, Freiburg 1996
- Josef Diel, „Auf der Suche nach einem Haus für Bürger und Gäste“
in „Konzerthaus Freiburg“, Herausgeber Freiburger Stadtbau GmbH 1996
- Stadt Freiburg, „Der neue Hauptbahnhof Freiburg“, Juli 2001

1. Ziele des Sanierungsverfahrens

1.1 Städtebauliche Zielsetzung im Bahnhofsbereich

Im Jahr 1989 gab die Stadt Freiburg eine Informationsbroschüre mit dem Titel „Am Bahnhof tut sich was – Weichenstellung ins Jahr 2000“ heraus.

Diese Broschüre kündigt der Bevölkerung umwälzende bauliche Veränderungen im Bahnhofsbereich an. Sie wird eingeleitet mit den Worten:

„Waren es früher die Stadtmauern, die eine Stadtentwicklung behinderten, so wurden es später die Bahnanlagen. Weit über 100 Jahre hat es gedauert, bis mit der neuen Stadtbahnbrücke endlich eine wirkungsvolle Verknüpfung der Innenstadt mit dem Westen gelungen ist, wo heute mehr als die Hälfte der Freiburger wohnen. Nun soll an der Bismarckallee und an der Schnewlinstraße der neue Innenstadtrand entstehen. Die Altstadt, eingeengt durch den Rotteckring, will sich nach Westen erweitern. Ein wichtiger erster Schritt wurde in den siebziger Jahren getan, als Banken und Versicherungen dem Bahnhof gegenüber angesiedelt wurden, da man diese nicht in der Nähe des Münsters haben wollte und mit der Kultur- und Tagungsstätte soll der wichtige Baustein gesetzt werden, der die Innenstadt abrundet und gleichzeitig für den Besucher der Stadt die Visitenkarte sein wird.“



Bismarckallee und Bahnhofsvorplatz im Jahr 1986

Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches ist eine städtebauliche Herausforderung, die nicht nur hohe Anforderungen an die baulichen Qualitäten stellt, sondern auch an die Verkehrsplanung, um Lösungen für die Zukunft zu finden.

1.2. Wie soll der Verkehr am Bahnhof geregelt werden?

1. Fußgängerverkehr

Mehr Sicherheit für Fußgänger und eine Verbesserung der städtebaulichen Situation sollen beim Umbau des Bahnhofsbereiches erreicht werden. Eine unterirdische Passage wird entstehen als Verlängerung der bereits vorhandenen Unterführung unter den Gleisen hindurch bis zur Einmündung der Eisenbahnstraße. Neben den zwei oberirdischen Fußgängerüberwegen ist dann der Bahnhof aus Richtung Innenstadt zusätzlich durch die Passage gefahrlos zu erreichen. Die Unterführung führt in das neue Bahnhofsgebäude mit verschiedenen Geschäften, Kiosken und gastronomischen Betrieben, zum Reisezentrum sowie hinüber in den Stadtteil Stühlinger. Der Zugang zur Unterführung wird behindertenfreundlich gebaut werden.

Besonderes Augenmerk widmeten die Planer dem gestalterischen Aspekt:

Im Eingang des Hauptbahnhofes werden alle gestalterischen Details aufeinander abgestimmt und an der Stelle eines schmalen, völlig unzureichenden Fußweges längs des Bahnhofsgebäudes wird durch die Verlegung der Straße nach Osten ein 8,00 Meter breiter Vorplatz entstehen. Auf der Ostseite der Bismarckallee wird es zwei Platzteile geben, die insgesamt mehr Freiraum bieten, als dies zuvor der Fall gewesen ist.

2. Radverkehr

Mit dem Umbau des Bahnhofsareals werden auch für Radfahrer bessere Verhältnisse geschaffen. Neben den rund 900 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen werden entlang der Schnewlinstraße und der Bismarckallee Radwege gebaut. Erhält die Schnewlinstraße beidseits Radwege, so wird die Radlerspur in der Bismarckallee über den vorhandenen, dann verkehrsberuhigten und durch eine Grünanlage begrenzten Streifen auf der Ostseite geführt und mündet dann in die Kreuzung Bismarckallee / Friedrichstraße / Stefan-Meier-Straße, wo der Radverkehr in die Signalisierung mit einbezogen wird. Die alte Stühlinger Brücke wird ausschließlich dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehalten sein.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

Zu einem Knotenpunkt des Personennahverkehrs wird der Bahnhofsbereich mit dem Bau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB). Hier werden in unmittelbarer Nähe zu den Stadtbahnhaltestellen alle Regionalbuslinien ankommen. Die Stadtbushaltestellen verbleiben auch künftig im Zuge der Bismarckallee, werden jedoch in ihrer Lage dem neuen zentralen Busbahnhof besser zugeordnet. So wird eine zentrale Umsteigestelle für Regional- und Stadtbusse, für die regionalen Zuglinien und für die Stadtbahn geschaffen.

4. Kraftfahrzeugverkehr

Die Verkehrsführung einschließlich aller Abbiegemöglichkeiten in die angrenzenden Seitenstraßen der Schnewlinstraße und der Bismarckallee bleibt – mit Ausnahme der Stühlinger Brücke – im Grundsatz erhalten. Durch die Beseitigung der unfallträchtigen Kurve am heutigen Knotenpunkt Schnewlinstraße / Wilhelmstraße / Sedanstraße / Bismarckallee wird der Verkehr geradlinig geführt. In beiden Fahrtrichtungen stehen zwischen Autobahnzubringer und Nordknoten durchgängig zwei Spuren mit getrennten Links- und Rechtsabbiegespuren zur Verfügung.

Die Abbiegemöglichkeiten in die bzw. aus der Sedanstraße und Wilhelmstraße bleiben erhalten und werden durch eigene Einfädelungsspuren und durch eine Ampel sicherer.

Die bisherigen Parkstreifen entlang der Bismarckallee und der IC-Kundenparkplatz unter der Stühlinger Brücke müssen aufgegeben werden. Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes richtet die Stadt Kurzzeitplätze zum Ein- und Aussteigen und Be- und Entladen ein. Ersatz für die entfallenden Parkmöglichkeiten wird in der Tiefgarage mit 250 Stellplätzen unter dem Zentralen Omnibusbahnhof geschaffen. Ein Teil dieser Plätze ist als IC-Kundenparkplatz für die Bundesbahn reserviert. Gemessen an den heutigen Parkmöglichkeiten im Bahnhofsbereich wird die Zahl der Stellplätze etwa gleich bleiben.

Die vorstehend beschriebenen Ziele wurden planerisch umgesetzt und festgelegt in den Bebauungsplänen „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ und „Bahnhof“, die im Laufe der Konkretisierung der Planung, der Auslobung des Investorenwettbewerbes für den Neubau des Bahnhofes und der wirtschaftlichen Notwendigkeit der Bahnhofsbauherren mehrfach geändert, fortgeschrieben und aktualisiert wurden.

- Ausbauplan siehe Anlage -

2. Wie es zur Neuordnung kam

Die Bismarckallee und die Schnewlinstraße zählen zu den am stärksten belasteten Straßen der Stadt. 25.000 Fahrzeuge benutzten in den 90er Jahren täglich diese Strecke trotz der damals zum Teil recht ungünstigen Trassenführung z. B. im Bereich der Stühlinger Brücke beim Übergang von der Bismarckallee in die Schnewlinstraße. Der vierspurige Ausbau dieses letzten fehlenden Stückes des erweiterten Innenstadtrings war also ein Kernstück der verkehrsplanerischen Überlegungen bei der Neuordnung des Bahnhofsbereiches.

Für den Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße stellte die Stadt bereits 1976 einen Rahmenantrag auf Finanzhilfe nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Der damals vorhandene Ausbaustandard dieser wichtigen Hauptverkehrsstraße konnte die Vielzahl der zu erfüllenden Funktionen nicht mehr geordnet abwickeln. Es kam deshalb zu erheblichen gegenseitigen Behinderungen zwischen dem Individualverkehr, der Straßenbahn, den Bussen, Parkierungsverkehr, Taxen, Radfahrern und Fußgängern. Die Bismarckallee lag daher auch in der Verkehrsunfallstatistik in Freiburg an der Spitze. Die Planung sah gemäß Generalverkehrsplan vor, den Straßenzug vierspurig auszubauen. Ursprünglich war hierzu im Bereich der Schnewlinstraße auch der Eingriff in Grundstücke auf der Ostseite erforderlich und der Abbruch mehrerer Gebäude vorgesehen.

Zum vorgelegten Rahmenantrag mit Gesamtkosten von 13,0 Mio. DM wurde der Stadt am 15.01.1980 mitgeteilt, dass die Baumaßnahme ab 1981 in das GVFG-Programm aufgenommen wurde. Gleichzeitig wurde die Stadt gebeten, die erforderlichen Antragsunterlagen nach den entsprechenden Verwaltungsvorschriften einzureichen.

Die rechtliche Sicherung des Straßenausbaues sollte über die Bebauungspläne „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ Plan-Nr. 1-3 und „Im Grün“, Plan-Nr. 1-23 erfolgen.

Die Ausarbeitung der für den Zuschussantrag erforderlichen Unterlagen schob sich hinaus, weil im Zuge der Rechtsverfahren in der politischen Diskussion, aber auch in der Bevölkerung die Erhaltung der denkmalgeschützten Gebäude auf der Ostseite der Schnewlinstraße wie Spechtpassage und Grünhof (Teilflächen des angrenzenden Sanierungsverfahrens „Im Grün“) sowie die Erhaltung des Kulturdenkmals Stühlinger Brücke eine hohe Priorität besaßen. Erst als die Bundesbahn Mitte 1986 grundsätzlich einer Verschiebung der Straßentrasse nach Westen zustimmte, konnte das Bebauungsplanverfahren fortgeführt werden. Der Bebauungsplan Bismarckallee/Schnewlinstraße Nr. 1 – 13a ist seit dem 08.07.1988 rechtsverbindlich.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurden Gespräche mit dem Zuschussgeber geführt und die Förderfähigkeit der sich aus der geänderten Planung höheren Kosten zu klären. Diese berücksichtigten nunmehr:

- den vierspurigen Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße unter Inanspruchnahme umfangreicher DB-Flächen,
- den Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB),
- den Neubau einer Tiefgarage unter dem Zentralen Omnibusbahnhof als Ersatz für wegfallende öffentliche und IC-Stellplätze,
- eine Fußgängerunterführung unter der Bahn hindurch zwischen Eisenbahn- und Wentzingerstraße,
- den Neubau eines Bundesbahndienststellengebäudes im Nordhof als Ersatz für mehrere abzubrechende Gebäude.

Aus stadtplanerischer Sicht wurde 1992 auf die historische Entwicklung des Hauptbahnhofes hingewiesen und der Sanierungsbedarf einschließlich der Notwendigkeit von Abbrüchen bestehender Bahn-Betriebsgebäude begründet.

Die Neuordnung des Freiburger Hauptbahnhofes war nach Einschätzung des Stadtplanungsamtes ein Jahrhundertthema. Die Neubauplanungen reichen bis in das Jahr 1906 zurück, als der alte Bahnhof gerade 60 Jahre alt war. Um die Jahrhundertwende von 1900 war die Eisenbahn zu dem Massenverkehrsmittel der Zeit geworden und die Bahnhofsbauten der ersten Generation wurden andernorts durch Neubauten ersetzt. Gleichzeitig wurden damals auch Bahnhöfe von den Innenstädten nach außen geschoben. Daher ergaben sich bereits damals auch in Freiburg die Sanierungsüberlegungen für einen Bahnhofsneubau wegen

- der überalterten Bausubstanz,
- der zu geringen Dimensionierung, die nicht den Bedürfnissen einer künftigen Großstadt entsprach (Wachstum Freiburgs von 15.000 auf 90.000 Einwohner),
- der völlig ungenügenden Bahnhofsvorplatzsituation,
- der Abriegelung des damals neuen Stadtteils Stühlinger durch die Gleisanlagen,
- wegen einer repräsentativen Ausgestaltung der Straße vor dem Bahnhof mit städtebaulich gewichtigen Gebäuden.

Die Zerstörung des Bahnhofes 1944 eröffnete die Chance, die alten großzügigen Überlegungen zur Neugestaltung nun auch verwirklichen zu können. Doch die Notzeit nach Kriegsende gebar auch nur eine Notlösung mit einem Behelfsbahnhofsneubau Ende der vierziger / Anfang der fünfziger Jahre (beim Abbruch der Bahnhofsgaststätte konnte die Schlichtbauweise der damaligen Zeit beobachtet werden).

Seitens der Stadt wurde in den sechziger und siebziger Jahren mit den Bank- und Versicherungsneubauten auf der Ostseite der Bismarckallee die Neugestaltung des Innenstadtrandes eingeleitet, wobei die Hoffnung auf ein neu zu gestaltendes Pendant auf der Westseite der Bismarckallee mit einer Sanierung des Bahnhofsbereiches nicht aufgegeben wurde. Nach wie vor waren die alten Sanierungskriterien vorhanden, wozu sich aber noch weitere gesellten, so dass eine Neugestaltung des Bahnhofsbereiches ein städtebaulich und kommunalpolitisch wichtiges Ziel bleibt, das einen Abbruch der vorhandenen Bausubstanz als Voraussetzung hat.

- Die vorhandene Bausubstanz lässt konstruktiv größere Veränderungen nicht zu (Baumaterialien, Statik, Konstruktion).
- Die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes ist nur nach Abbruchmaßnahmen möglich.
- Eine neue Bahnhofshalle, die neuzeitlichen Bedürfnissen sowohl der Bundesbahn als auch denen der Stadt Freiburg entspricht, ist nicht mehr in der Altsubstanz zu lösen sondern nur in einem Neubau.
- Die Umgestaltung der Bismarckallee für alle Verkehrsteilnehmer erfordert auch eine bauliche Gestaltung des Straßenrandes.
- Die unbefriedigende Situation für Vorfahrt, Taxen, Autokunden, Fahrräder insbesondere im Nordhof kann nur durch eine völlige Neugestaltung erreicht werden.
- Die Wohnungen im heutigen Maschinenamt am Nordknoten haben nicht den richtigen Standort wegen der erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen.
- Die städtebauliche Situation auf der Westseite der Bismarckallee ist so desolat, dass sie nur durch eine Neubebauung auf dem Bahnhofsareal verbessert werden kann, die mit der Bebauung auf der Ostseite korrespondiert und auch den Neubau der KTS berücksichtigt.

Zusammengefasst lässt sich festhalten:

Die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches östlich der Bahngleise zwischen IC-Hotelneubau und Friedrichring war das zu dieser Zeit wichtigste innerstädtische Planungsziel, das nur über eine Flächensanierung zu erreichen war, was bedeutete, dass ein Großteil der vorhandenen Gebäude abgebrochen werden musste.

Verhandlungen mit Zuschussgebern:

In den Gesprächen der Stadtspitze mit dem Regierungspräsidium und dem Innenministerium zeigte sich, dass eine ausschließliche Förderung der verkehrlich und städtebaulich beabsichtigten Maßnahmen mit Kosten von ca. 80 Mio. DM über GVFG nicht möglich ist. Das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Innenministerium, erklärte sich jedoch bereit, sich für eine Förderung des neuen Zentralen Omnibusbahnhofes nach GVFG beim Bundesverkehrsminister einzusetzen. Aus dem Straßenbau resultierende Folgemaßnahmen wie z.B. die Tiefgarage sollten über das Bund-Länder-Sanierungsprogramm gefördert werden.

Die entscheidenden Anträge zu den einzelnen Förderverfahren konnten jedoch erst definitiv gestellt werden, nachdem der Bürgerentscheid über die Kultur- und Tagungsstätte nicht erfolgreich war und der Gemeinderat am 28.06.1988 erneut den Baubeschluss bestätigte und im September 1988 den Antragsstellungen auf Förderung aus Bundes- und Landesmitteln zustimmte.

Bereits am 25.11.1988 teilte der Innenminister des Landes Baden-Württemberg der Stadt mit, dass sowohl die Sanierungsmaßnahme Sedanstraße als auch die Sanierungsmaßnahme Bismarckallee/Schnewlinstraße in das Bund-Länder-Sanierungs- und Entwicklungsprogramm 1989 aufgenommen wurden. Die Bewilligungsbescheide erließ das Regierungspräsidium Freiburg am 03.04.1989. Der Förderrahmen für das Sanierungsgebiet Bismarckallee/Schnewlinstraße wurde auf 23,1 Mio. DM festgelegt. Damit wurde dem Antrag der Stadt Freiburg (Förderrahmen 23,3 Mio. DM) fast in vollem Umfang entsprochen.

Nach zahlreichen Gesprächen – der Oberbürgermeister Dr. Böhme und der Baudezernent Dr. von Ungern-Sternberg hatten mit drei dienstzeitlich aufeinander folgenden Bundesbahnpräsidenten zu verhandeln – erzielte die Stadt in den Absprachen mit der Bundesbahn einen Durchbruch über die Planungen an der Bismarckallee/Schnewlinstraße.

Die Bahn war bereit, den IC-Parkplatz südlich des Bahnhofs an die Stadt für den Straßenausbau und den Neubau des ZOB zur Verfügung zu stellen gegen die Forderung, dass für die entfallenden Plätze in einem neuen Parkhaus Ersatz geschaffen wird. Dies führte zu planerischen Konsequenzen für den gesamten Bahnhofsbereich und Konzerthausbereich. Wesentlich waren für das Stadtbauprojekt vor allem die freieren Gestaltungsmöglichkeiten für den Konzerthausvorplatz und die Ausdehnung der Parkierungsfläche unter dem Konzerthaus. Diese Möglichkeiten sollten genutzt und die größere Vorfläche als zusätzliche Gestaltungsaufgabe in das Programm aufgenommen werden.

Die Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur mit Kosten von rund 56,5 Mio. DM wurden über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert.

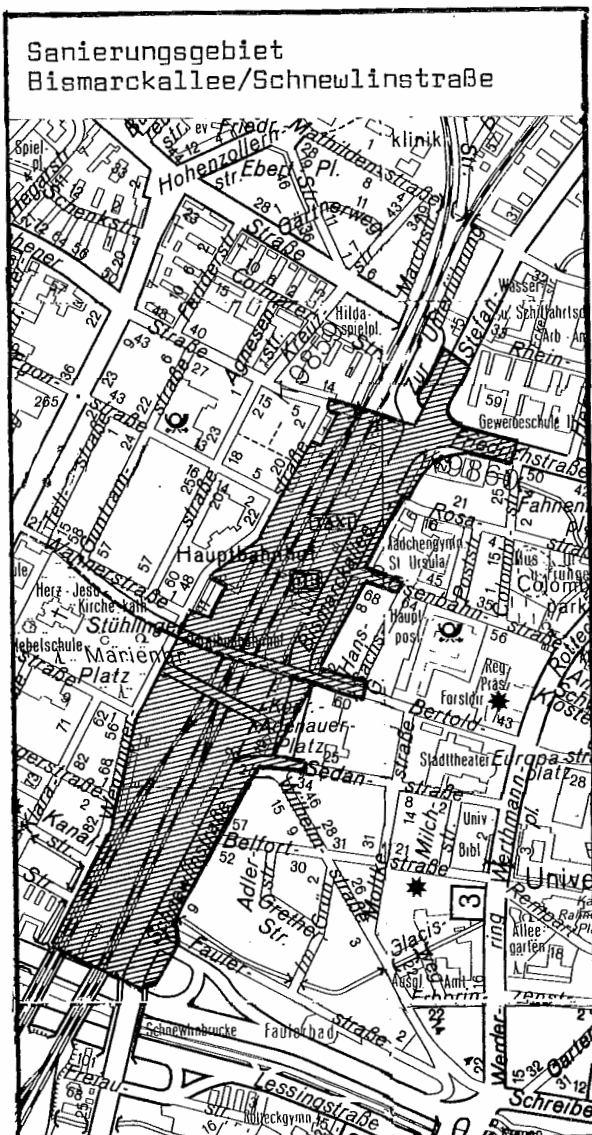
3. Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes

Durch Bewilligungsbescheid des Landes vom 03.04.1989 wurde der Förderrahmen für das Bund-Länder-Sanierungsprogramm (SEP) „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ auf 23,1 Mio. DM festgelegt. Damit war verbunden eine Drittelung der Kosten zwischen Stadt, Land und Bund von jeweils 7,7 Mio. DM. Die Kassenmittel sollten jeweils jährlich bewilligt werden.

Die Stadtverwaltung schlug dem Gemeinderat das vereinfachte Sanierungsverfahren vor. Da im Wesentlichen nur die Stadt Freiburg und die Deutsche Bundesbahn Verfahrensbeteiligte waren und die Partner enge Zusammenarbeit vereinbart hatten, war diese Verfahrensweise angemessen und ausreichend und damit die zutreffende Verfahrensart.

Am 06.06.1989 beschloss der Gemeinderat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ im vereinfachten Verfahren ohne Anwendung des bodenrechtlichen Instrumentariums der §§ 152 bis 156 BauGB. In der Satzung wurden alle Genehmigungen nach § 144 BauGB bereits erteilt.

Die Ausweisung des Sanierungsgebietes „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ erfolgte im Wesentlichen, um auch die erforderlichen Ordnungsmaßnahmen als Voraussetzung für die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches finanzieren zu können.



Der Gemeinderat beauftragte für das Verfahrensgebiet „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ und für das angrenzende Sanierungsgebiet „Sedanstraße“ die Freiburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (FGS) – seit 01.01.2000 Freiburger Stadtbau GmbH (FSB) – als Sanierungstreuhänder.

Die Stadt hat das Bauverwaltungsamt als ständige Kontaktstelle benannt. In dieser Funktion steuerte das Bauverwaltungsamt die Tätigkeit aller am Sanierungsverfahren beteiligten Ämter, die Abstimmungen und Vereinbarungen mit der Deutschen Bundesbahn/Deutsche Bahn AG, die Koordinierung der Projekte im Bahnhofsbereich sowie die Planung und Abwicklung der städtischen Finanzierungsanteile.

Beide Sanierungssatzungen wurden am 20.06.1989 dem Regierungspräsidium Freiburg angezeigt und am 11.10.1989 in der Badischen Zeitung bekannt gemacht und sind seitdem rechtsverbindlich.

Lageplan des Sanierungsgebietes

4. Auflistung der öffentlichen und privaten Baumaßnahmen im Bahnhofsbereich

	<u>Kostenträger // Zuschüsse aus GVFG oder Sanierung:</u>
– Zentraler Bestandteil ist der vierspurige Ausbau der Bismarckallee/Schnewlinstraße einschließlich der Anschlüsse in die Friedrichstraße, die Stefan-Meier-Straße und die Straße zur Unterführung.	Stadt//GVFG
– Östlich davon entsteht die Kultur- und Tagungsstätte einschließlich Tiefgarage mit 446 Einstellplätzen (Sanierungsgebiet „Sedanstraße“).	FKB
– Neubau Dorint-Hotel mit Tiefgarage mit 99 Einstellplätzen (Sanierungsgebiet „Sedanstraße“).	Privat
– Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes.	Stadt//Sanierung/ GVFG
– Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz mit 74 Einstellplätzen (Sanierungsgebiet „Sedanstraße“).	Stadt//Sanierung
– Verlegen von Ver- und Entsorgungsleitungen.	Stadt//Sanierung
– Westlich der Bismarckallee entstehen das Intercity-Hotel	Privat
– der Neubau des Hauptbahnhofes einschließlich einer Tiefgarage mit 278 Einstellplätzen	Bilfinger & Berger
– zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit ZOB-Betriebsgebäude und Bahnhofsgarage mit 272 Einstellplätzen	GVFG//Sanierung
– östlich der Bismarckallee ein neuer Abgang von der alten „Wiwili-Brücke“ mit Rampe und Widerlager einschließlich verlegter Trafostation und Sozialräumen für die Garagen	Stadt//Sanierung/ GVFG
– Auf dem westlichen Teil des Bahngeländes an der Wentzingerstraße entstehen das Bundesbahnbetriebsgebäude,	Stadt//Deutsche Bahn AG/Sanierung/ GVFG
– die Fahrradstation Mobile	Stadt//GVFG

Vor Beginn der Neubaumaßnahmen mussten die vorhandenen Gebäude abgebrochen werden. Zum Teil waren Provisorien für die Zwischennutzung erforderlich, bis die neuen Nutzflächen zur Verfügung standen.

Beispielsweise mussten die ebenerdigen Stellplätze für Bundesbahnkunden verlegt werden, damit an der Stelle ein provisorischer Omnibusbahnhof angelegt werden konnte. Die Fahrmeisterei musste temporär in einen provisorischen Bürocontainer an der Wentzingerstraße untergebracht werden.

Die Generalvertretung der DB konnte nach Auszug der Wohnungsmieter provisorisch das ehemalige Maschinenamt an der Bismarckallee beziehen. Die einzelnen Maßnahmen sind weiter unten beschrieben.

Alle Baumaßnahmen wurden auf einem engen städtebaulichen Bereich nahezu zeitgleich abgewickelt. Der Straßenausbau erfolgte z. B. in sechs zeitlich gestaffelten Bauabschnitten.

5. Koordinierung der Projekte und der Baumaßnahmen

Zur Steuerung und Abwicklung der städtebaulichen Neuordnung und aller baulichen Veränderungen wurde bereits Mitte 1988 eine gemeinsame Arbeitsgruppe zwischen der Stadt Freiburg und der damaligen Bundesbahndirektion Karlsruhe gebildet. Die komplexen Zusammenhänge beim Bau der Verkehrsflächen, der Parkierung, dem Zentralen Omnibusbahnhof, den Tiefgaragen, den Unterführungen mit den angrenzenden Neubauvorhaben von öffentlichen und privaten Bauherren mit dem Hauptbahnhof, dem Intercity-Hotel, dem Konzerthaus, den Betriebsgebäuden der Deutschen Bahn AG und dem Dorint-Hotel hatten einen hohen und intensiven Koordinierungsaufwand. Neben den planerischen und technischen Abstimmungen wurden baurechtliche Belange, vertragsrechtliche Regelungen und finanzielle Vereinbarungen in zahlreichen Verhandlungsrunden zum Abschluss gebracht. In dieser Arbeitsgruppe unter Leitung des Baudezernates waren neben den ständigen Vertretern der Deutschen Bahn AG und den Ämtern der Stadt wie Bauverwaltungsamt, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für Liegenschaften- und Wohnungswesen und Finanzverwaltung auch die Südbadenbus GmbH, die Freiburger Stadtbau GmbH sowie die Freiburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH beteiligt.



Bahnsteig vor dem Umbau



Bahnsteig nach dem Umbau

In der Arbeitsgruppe wurden sowohl die Konzepte der Bahnhofsneuordnung entwickelt als auch die Beschlüsse der Gremien der Stadt und der Deutschen Bahn AG umgesetzt sowie die konkrete Realisierung der zahlreichen Projekte abgestimmt. Diese lange und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Stadt und der Deutschen Bahn AG fand ihre Fortsetzung in der Entwicklung weiterer bahneigener Grundstücksflächen in Freiburg wie Wiehrebahnhof, Expressgutgelände, Areal am Güterbahnhof und andere Flächen.

Im Tiefbauamt angesiedelt war die technische Koordinierung, die alle fachtechnischen Belange beachten sowie die auf engem Raum stattfindende konkrete Bauabwicklung der öffentlichen und privaten Bauvorhaben aufeinander abstimmen musste. Mit Hilfe der Netzplantechnik konnte das Tiefbauamt einen reibungslosen Bauablauf des bisher größten innerstädtischen Projektes gewährleisten.

6. Verträge zwischen der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn

In der ständigen Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn wurden die Verträge vorbereitet, die jeweils Grundlage für die Durchführung der gesamten Neuordnungsmaßnahmen im Bahnhofsbereich waren.

6.1 Grundsatzvereinbarung mit Verpflichtung zur Grundstücksübertragung

Am 23.03.1988 wurde die erste Grundsatzvereinbarung über die Neuordnung im Bahnhofsbereich zwischen der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn notariell beurkundet.

Voraussetzung für die Verwirklichung des vierspurigen Ausbaus der Bismarckallee/Schnewlinstraße und der dadurch möglichen städtebaulichen Neuordnung des Bereiches um den Freiburger Hauptbahnhof war die Bereitstellung umfangreicher Geländeflächen durch die Deutsche Bundesbahn und der Abbruch von insgesamt fünf Betriebsgebäuden.

Den Planungen der Stadt Freiburg hat die Deutsche Bundesbahn in der Grundsatzvereinbarung zugestimmt. Die Parteien verpflichteten sich zum Abschluss eines Grundstücks- und Entschädigungsvertrages innerhalb von 15 Monaten, der im Einzelnen den Erwerb von ca. 8.250 m² Bahngelände und die Entschädigung für abzubrechende Gebäude regelte. Es waren dies

- Bismarckallee 1 – Fahrmeisterei
- Bismarckallee 3a – Kantinen- und Sozialdienstgebäude
- Bismarckallee 19 – Betriebsamt
- Schnewlinstraße 2 – Ärztehaus
- Schnewlinstraße 4 – Expressguthalle mit Verladerampe

Weiter sollten wirtschaftliche Nachteile der Deutschen Bundesbahn entschädigt werden.

Außerdem wurde der Stadt ein Nutzungsrecht über ca. 6.800 m² Bahngelände für die oberirdische Erstellung und den Betrieb eines Zentralen Omnibusbahnhofes und unterirdisch für den Bau einer Tiefgarage eingeräumt.

Weiterhin übernahm die Stadt Freiburg Ersatz- und Folgeleistungen:

- Neubaukosten für ein DB-Dienststellengebäude als Ersatz für das zu beseitigende DB-Gebäude,
- Ersatzherstellung von 153 DB-Kundenparkplätzen in einer Tiefgarage,
- Kostenübernahme für die durch die Baumaßnahmen notwendigen Änderungen an Bahnsteiganlagen, Gleis- und Oberleitungen, Änderungen von Signal- und Fernmeldeeinrichtungen und für den Umbau des „Nordhofes“ an der Bismarckallee.

Die Einzelheiten sollten in Folgeverträgen geregelt werden.

6.2 Kaufvertrag vom 22.06.1989

Am 22.06.1989 wurden notariell zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Freiburg folgende Kaufvertragsvereinbarungen getroffen:

- Verkauf von ca. 8.250 m² Bahngelände an die Stadt für den Straßenausbau,
- Entschädigung der für den Straßenbau abzubrechenden DB-Gebäude,
- Kostenübernahme für die durch den Straßenbau erforderliche Beseitigung oder Verlegung von Anlagen, Leitungen und Kanälen der Deutschen Bundesbahn,
- Zusicherung der Stadt an die Deutsche Bundesbahn für die aus der Geländeinanspruchnahme und den baulichen und betrieblichen Veränderungen – insbesondere wegen der Verlegung von Betriebsteilen – erwachsenden Folgekosten und sonstigen wirtschaftlichen Nachteile eine einmalige Entschädigung zu bezahlen.

6.3 Nachtrag vom 19.06.1991 zum Kaufvertrag vom 22.06.1989

In dem Nachtragsvertrag zum Kaufvertrag vom 22.06.1989 wurde in einer notariellen Urkunde vom 19.06.1991 die von der Stadt an die Deutsche Bundesbahn zu leistende Entschädigung wegen der betrieblichen Veränderungen definitiv festgesetzt und die Zahlungsweise geregelt.

6.4 Nutzungsvertrag von Bundesbahngelände an der Bismarckallee/Schnewlinstraße

Am 17.06., 18.07., 31.07.1991 schlossen die Deutsche Bundesbahn, die Südbadenbus GmbH und die Stadt Freiburg einen Nutzungsvertrag über Bundesbahngelände an der Bismarckallee/Schnewlinstraße.

Darin überlässt die Deutsche Bundesbahn der Stadt Freiburg eine ca. 6.800 m² große Bahnfläche zur Nutzung

- a) oberirdisch für die Herstellung und den Betrieb eines Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) einschließlich Dach, Warteständen und Betriebsgebäude,
- b) unterirdisch für die Herstellung und den Betrieb einer Tiefgarage.

Die Bundesbahn sicherte das Nutzungsrecht durch die Bestellung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten zu Gunsten der Stadt Freiburg.

Die Vertragspartner waren sich einig, dass das Gelände als öffentliche Verkehrsfläche für den öffentlichen Personennahverkehr gewidmet wird. Die Nutzung wurde zunächst auf 50 Jahre ab Fertigstellung der Anlagen festgeschrieben.

Weiter wird geregelt die technische Abwicklung der Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der Belange des gleichzeitig auf dem Nachbargrundstück errichteten Intercity-Hotels und des DB-Marktes im Untergeschoss. Die Berechtigten beteiligen sich an den Kosten für Maßnahmen, von denen sie profitieren. Der Südbadenbus GmbH wurde die Nutzung des Betriebsgebäudes gegen marktübliche Miete zugesichert.

Die Tiefgarage umfasst 272 Stellplätze einschließlich unterirdischem Anschluss an die geplante Tiefgarage der Kultur- und Tagungsstätte auf der Ostseite der Bismarckallee sowie die erforderlichen Verbindungen zur Fußgängerunterführung des Bahnhofs und zum angrenzenden Intercity-Hotel.

Planung, Baugestaltung und Bauausführung der baulichen Anlagen werden örtlich und zeitlich mit der Deutschen Bundesbahn, der Südbadenbus GmbH und der Stadt Freiburg abgestimmt.

Für den Betrieb der Tiefgarage wird vereinbart, dass für die 153 oberirdisch entfallenden IC-Stellplätze ein vermindertes Entgelt von den Bahnkunden zu leisten ist und dass für den Entgeltausfall beim Betreiber der Garage für die ersten 30 Jahre ein pauschaler Ausgleich in Höhe von 1,3 Mio. DM geleistet wird.

6.5 Vereinbarung über die Durchführung und Finanzierung der Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofes Freiburg (Bauvertrag)

Am 26.04. / 27.05.1991 schlossen die Deutsche Bundesbahn und die Stadt Freiburg den so genannten Bauvertrag.

Die Vereinbarung regelt die Grundsätze der Durchführung und der verwaltungsmäßigen Abwicklung aller Maßnahmen einschließlich deren terminlicher und finanzieller Abhängigkeiten.

Über die bereits abgeschlossenen anderen Verträge hinaus wird die Durchführung und Finanzierung der Einzelmaßnahmen konkretisiert. Außerdem sind auch die Maßnahmen aufgeführt, die von den Vereinbarungspartnern erbracht und selbst finanziert werden, ohne dass hiervon der andere Partner berührt ist.

Ebenfalls geregelt wurden die Ordnungsmaßnahmen und die Provisorien, die für die Bauzeit errichtet werden mussten.

Für DB-Neubauten in Form des neuen (Ersatz-)Betriebsgebäudes Nordhof und des neuen südlichen Bahnhofsteiles mit dem Markt im Bahnhof sowie die neue Expressgutanlage sollten von der Deutschen Bundesbahn Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. In diese Verfahren wird die gesamte Fläche des Nordhofes einschließlich des Teilabbruchs des Kantinengebäudes einbezogen.

6.6 Nachtrag vom 03.11.1993 zum Bauvertrag

Ursprünglich war in den Planungen auf dem Hauptbahnhof-Areal nur der Bau des Intercity-Hotels sowie im sogenannten „Nordhof“ die Erstellung eines DB-Betriebsgebäudes mit dem Flächenersatz für die abgebrochenen Dienstgebäude der DB vorgesehen. Insbesondere das DB-Ersatzbetriebsgebäude hätte von der Lage und der baulichen Proportion jede künftige bauliche Veränderung präjudiziert. Eine der Ostseite der Bismarckallee adäquate städtebauliche Entwicklung wäre unrealisierbar geworden.

Mit der deutschen Wiedervereinigung 1989 wurde für die DB in den neuen Bundesländern ein immenser Investitionsbedarf erforderlich. Es wurde deutlich, dass weder für umfassende Erneuerungen und Modernisierungen in der alten Substanz des Hauptbahnhof-Gebäudes noch gar für einen Neubau mittelfristig Finanzierungsmittel seitens der DB bereitgestellt werden könnten. Die Stadt und die DB haben aus dieser Situation heraus nach Lösungen gesucht, um einerseits für die DB zukunftsfähige bauliche Voraussetzungen zu schaffen und andererseits eine bessere städtebauliche Perspektive zu entwickeln. Das im „Nordhof“ geplante Ersatzgebäude sollte auf DB-Gelände an der Wentzingerstraße entwickelt werden und das gesamte Hauptbahnhof-Areal zwischen Intercity-Hotel und dem Verkehrsknoten Nord Bismarckallee/Friedrichring im Rahmen eines kombinierten Investoren-/Architektenwettbewerbes überplant und bebaut werden. Dieses Wettbewerbsverfahren wurde gemeinsam von der DB und der Stadt entwickelt.

Unter mehreren Bewerbern hat das Unternehmen Bilfinger und Berger AG mit dem Entwurf eines Neubaus durch das Architekturbüro Harter und Kanzler, Waldkirch, diesen Wettbewerb gewonnen. Dieser Entwurf, der sowohl die im Hauptbahnhof erforderlichen DB-Einrichtungen als auch private Nutzungen (Büro- und Einzelhandelsflächen, Gastronomie, Kino u.a.) aufnahm, wurde in der Folgezeit nach der Rechtskraft des neuen Bebauungsplanes „Bahnhof“ in mehreren Bauabschnitten realisiert.

Mit der Weiterentwicklung der Planungen und der darauf aufbauenden Verhandlungen zwischen den Vertragspartnern wurden zahlreiche Regelungen in den abgeschlossenen Verträgen teilweise änderungs- bzw. ergänzungsbedürftig. Es sollten insbesondere die Folgen des aus dem Investorenwettbewerb entwickelten Standortwechsels des neuen (Ersatz-)Bahnbetriebsgebäudes vom Nordhof an die Wentzingerstraße geregelt und die vertraglichen Vereinbarungen an diese neuen Gegebenheiten angepasst werden. Insbesondere wurde die Beteiligung der Stadt an den Neubaukosten des Bahnbetriebsgebäudes an der Wentzingerstraße neu festgeschrieben.

Der Nachtrag listet die Einzelmaßnahmen auf, die von der Stadt Freiburg auszuführen waren.

Die planerische Weiterentwicklung der Neuordnungsmaßnahmen und das Ergebnis der Auslobung des Investorenwettbewerbs für den Neubau des Hauptbahnhofes mussten planrechtlich gesichert werden. Die Stadt Freiburg brachte deshalb im Januar 1992 die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans ins Verfahren, der am 03.03.1995 rechtskräftig wurde. Parallel dazu wurde die Flächennutzungsplanung fortgeschrieben.

Für den Neubau des Bahnbetriebsgebäudes an der Wentzingerstraße wurde vom Eisenbahnbundesamt ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet.



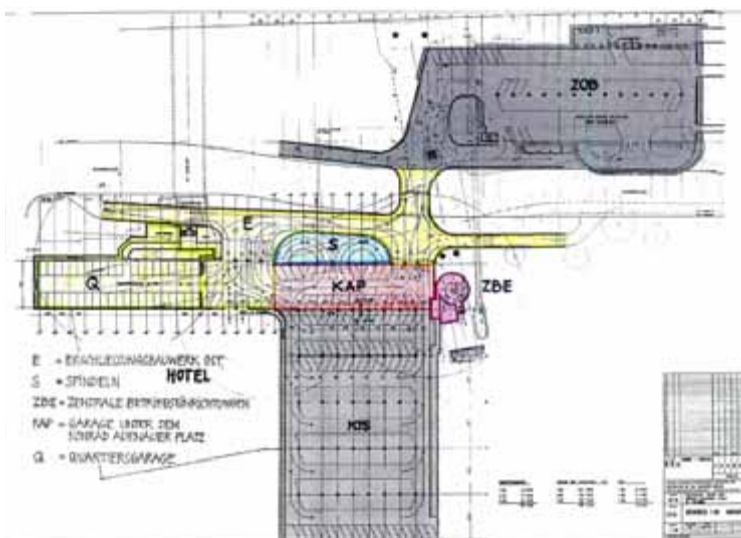
Bahnhofsneubau

7. Maßnahmen, die über Sanierungsverfahren finanziert wurden

Zu den Kosten bzw. den Sanierungsanteilen aus dem SEP-Programm wird auf die unter Ziff. 9 enthaltene Zusammenfassung der Schlussabrechnung verwiesen.

7.1 Neubau der Bahnhofsgarage und des Erschließungsbauwerkes West an der Bismarckallee

Kostenintensivste Einzelmaßnahme war der Bau einer Tiefgarage mit 272 Stellplätzen, verteilt auf drei Untergeschosse unter dem Zentralen Omnibusbahnhof. Die Treppe zwischen erstem Untergeschoss der Tiefgarage/Fußgängerunterführung und dem Bahnsteig im Bereich zwischen IC-Hotel und Omnibusbahnhofsbetriebsgebäude ist gleichzeitig Ersatz für den entfallenden südlichen Treppenaufgang aus der vorhandenen Bahnsteigunterführung. Der Ausbau der Passage zwischen Tiefgarage und nördlichem Ende des IC-Hotels erfolgt durch die Deutsche Bundesbahn auf Kosten der Stadt Freiburg. Ausführung und Standard waren zwischen der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn abzustimmen. Die



Passage musste bei Inbetriebnahme der Tiefgarage zumindest provisorisch nutzbar sein. Das Kassenhaus der Bahnhofsgarage wurde provisorisch in einem separaten Raum des ZOB-Betriebsgebäudes eingerichtet.

Zeitgleich mit der Bahnhofs-Tiefgarage wurde das Erschließungsbauwerk „West“ an der Bismarckallee errichtet.

Garagenplan



Die Bahnhofs-Tiefgarage wurde in Deckelbauweise errichtet. Bei dieser Bauweise werden die die Tiefgarage tragenden Stützen ganz zu Anfang als Bohrpfähle eingebracht. Auf die Stützköpfe wird im zweiten Arbeitsschritt die oberste Decke in Höhe der künftigen Geländehöhe aufgelegt und ist damit sofort für die Oberflächengestaltung (Neubau Omnibusbahnhof) nutzbar. Erst danach erfolgten nun unterirdisch der Erdaushub und der weitere Ausbau der Garagen mit Zwischendecken.

Baustelle der Tiefgarage

Diese Bauweise führt zu besonders imposanten Eindrücken (z.B. beim Richtfest im Mai 1992), weil das spätere Bauwerk als unterirdische Halle mit bizarren, über die gesamte Gebäudetiefe reichenden Stützen zunächst eine gigantische Kulisse bildet. Im November 1993 konnte dann die Bahnhofsgarage eröffnet werden. Der darüber angelegte zentrale Omnibusbahnhof ging im Juni 1995 in Betrieb.

7.2 Erschließungsbauwerk Ost

Die Erschließungsbauwerke West und Ost sind öffentliche Erschließungsprojekte, die es ermöglichen, dass aus jeder Richtung in jede Garage eingefahren und aus den Garagen in jede Richtung ausgefahren werden kann. Mit dem Erschließungsbauwerk Ost ersparen die angrenzenden Garagen auf der Ostseite eigene Zufahrten. Die Bauträger haben sich deshalb an den Baukosten beteiligt.

Aus dem Erschließungsbauwerk Ost entwickelt sich der Abgang von der Wiwili-Brücke mit der neuen Rampe und dem Widerlagerbauwerk. Darin befindet sich eine neue Trafostation als Ersatz für die zuvor hinter dem ehemaligen Hotel Turenne vorhandene Station. Weiterhin befinden sich dort die Sozialräume für die Beschäftigten der Garagenbetriebe. Alle Einzelprojekte sind baulich miteinander verbunden.

Gleichzeitig mit den Garagen auf der Ostseite der Bismarckallee entstanden die Spindeln und zentralen Betriebseinrichtungen für die öffentlich betriebenen Tiefgaragen (Bahnhofs-Tiefgarage, Konzerthaus-Tiefgarage und KAP-Tiefgarage). Mit der Fertigstellung der zentralen Betriebseinrichtungen konnte das Kassenhaus im ZOB-Betriebsgebäude entfallen. Die Kosten der Spindeln der zentralen Betriebseinrichtung und der Sozialräume wurden auf die einzelnen Garagen entsprechend der Anzahl der Stellplätze aufgeteilt.

7.3 Gebäudeabbrüche

Auf den Grundstückflächen, die von der Stadt Freiburg in Anspruch genommen bzw. erworben wurden, standen ganz oder teilweise Gebäude, die für den Bau der vierspurigen Bahnhofsachse bzw. des Zentralen Omnibusbahnhofes abgebrochen werden mussten. Es handelt sich dabei um

- das Betriebsgebäude Wilhelmstraße 19,
- die Fahrmeisterei Bismarckallee 1.

Abbruchkosten und Gebäudewertentschädigungen für diese Gebäude wurden mit GVFG-Mitteln finanziert.

Für den Neubau der Bahnhofsgarage waren Provisorien erforderlich, die sanierungsbedingt angelegt werden mussten (siehe Ziff. 7.5). Ausschließlich zur Ermöglichung dieser Provisorien mussten zwei weitere Gebäude sanierungsbedingt abgebrochen werden, nämlich

- das Ärztehaus Schnewlinstraße 2,
- das Expressgutgebäude mit Verladerampe Schnewlinstraße 4.

Neben den Abbruchkosten wurden auch die Gebäuderestwertentschädigungen aus Sanierungsmitteln gezahlt.

Als weitere Ordnungsmaßnahme wurde aufgrund der vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und der DB anteilig der Gebäuderestwert für das Kantinen-/Sozialdienstgebäude mit Garagen (Bismarckallee 3a) finanziert.

7.4 Folgemaßnahmen an Einrichtungen der Deutschen Bundesbahn

Durch die Baumaßnahmen wurden Verlegungen von Signal-, Fernmelde- und Starkstromkabeln der Deutschen Bundesbahn aus dem Baubereich in neu zu errichtende Kabeltrassen veranlasst. Weiter mussten Gleise und Gleisweichen südlich der abgebrochenen Expressgutabfertigung rückgebaut werden für die Erstellung des Ersatzparkplatzes und Buswarteplatzes. Für den Neubau der Bahnhofsgarage waren darüber hinaus Gleise zu kürzen. Die Kosten wurden aus dem Sanierungsverfahren finanziert.

7.5 Provisorien während der Bauzeiten

Während der unterschiedlichen Bauphasen musste ein weitgehend ungehinderter Bahn-, Bus- und Straßenverkehr gewährleistet werden. Dazu waren vorübergehende Provisorien erforderlich:

- Bau eines provisorischen Zentralen Omnibusbahnhofes auf dem Gelände des damaligen Kundenparkplatzes im Bereich des Generalvertretungsgebäudes Wilhelmstraße 19 mit Ein- und Ausfahrt in die Schnewlinstraße zwischen Ärztehaus und dem Gebäude der DB-Generalvertretung.
- Bau von provisorischen Parkplätzen an der Wentzingerstraße entsprechend den Planungsabstimmungen zwischen der Stadt Freiburg und der Deutschen Bundesbahn im Bereich der Grünanlagen auf der Westseite des Hauptbahnhofes südlich der „Wiwili-Brücke“ und im Bereich des Gartengeländes auf der Westseite der Bahnanlagen in Höhe der südlichen Bahnsteigunterführungen.

- Änderungen und Ergänzungsmaßnahmen beim verbleibenden Kundenparkplatz auf die Größe von 73 Stellplätzen.
- Befestigen der provisorischen Mitarbeiterparkplätze im Bereich der Expressguthalle.
- Provisorische Zwischenunterbringung der Fahrmeisterei in Bürocontainern an der Wentzingerstraße einschließlich der notwendigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Die Stadt übernahm die Kosten für den Erwerb der Container und für das Installieren sowie das spätere Entfernen der im Eigentum der Stadt bleibenden Container und der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie auf Verlangen der Deutschen Bundesbahn die Wiederherstellung des früheren Zustandes als gepflasterte DB-Stellplätze.
- Provisorische Einrichtung von Praxisräumen für den Bahnarzt im ehemaligen DB-Maschinenamt einschließlich der erforderlichen Renovierungsarbeiten.
- Provisorische Unterbringung der DB-Generalvertretung im ehemaligen Maschinenamt einschließlich der erforderlichen Renovierungsarbeiten für die Büronutzung und vier provisorischen Kundenstellplätzen.
- Bereitstellung von Ersatzwohnungen für 9 Wohneinheiten des DB-Maschinenamtes im Wohnungsbestand der ehemaligen in Freiburg stationierten französischen Streitkräfte.

7.6 Sonstige Maßnahmen im Sanierungsgebiet

Im Wesentlichen wurden vier Maßnahmen aus dem Sanierungsverfahren Bismarckallee/Schnewlinstraße zusätzlich finanziert:

- Ein hoher Kostenanteil ist für eine qualitätsvolle Straßenbeleuchtung in der Bismarckallee angefallen. Die bauliche Ausführung erfolgte vor Einführung einer Baukostenobergrenze in der Sanierungsförderung.
- Umgestaltet wurden auch die privaten Teilflächen an der Ecke Bismarckallee/Eisenbahnstraße, die aufgrund einer vertraglichen Regelung öffentlich genutzt wurden.
- Die Gestaltung des öffentlichen Grüns um die nördliche Ausfahrt aus dem Erschließungsbauwerk Ost bis an die Fahrradabstellplätze („kleine Bismarckallee“) wurde ebenfalls aus Sanierungsmitteln finanziert.
- Zur Verkürzung der Fußgängerwege wurde eine Wendeltreppe von der Stadtbahnbrücke auf den Konrad-Adenauer-Platz gebaut. Die Oberfläche des Konrad-Adenauer-Platzes und der Deckel der Tiefgarage darunter mussten entsprechend verstärkt werden.

8. Kostenzuordnungen, Projektabrechnungen und Finanzierung

Die Bahnhofsgarage wurde im November 1993 zusammen mit dem Erschließungsbauwerk West in Betrieb genommen. 1995 wurde der zentrale Omnibusbahnhof mit dem dazugehörigen Betriebsgebäude eröffnet. Im März 1996 wurde die Bismarckallee/Schnewlinstraße dem Verkehr übergeben, im Juni 1996 wurde das Konzerthaus eingeweiht. Das Bahnhofsgebäude wurde im Juli 2001 fertig gestellt.

Die bautechnische Ausführung der Straßenbauarbeiten (Ausbau Bismarckallee/Schnewlinstraße, Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs) oblag dem städtischen Tiefbauamt. Mit den anderen Baumaßnahmen war von den jeweiligen Kostenträgern Freiburger Kommunalbauten GmbH, Baugesellschaft & Co. KG, Stadt Freiburg (Bauverwaltungsamt, Tiefbauamt), Deutsche Bundesbahn, die Freiburger Stadtbau GmbH beauftragt.

Die Baumaßnahmen erfolgten in z. T. gemeinsamer Ausführung der Rohbauten. Technische Einrichtungen wurden zum Teil gemeinsam errichtet und genutzt und wurden anteilig auf die unterschiedlichen Kostenträger aufgeteilt. Soweit die Kostenträger Betriebe gewerblicher Art waren, konnten diese den Vorsteuerabzug geltend machen. Öffentliche Einrichtungen waren dagegen zahlungspflichtig für den Bruttoaufwand. Die darin enthaltenen Kosten der Bauteile von Betrieben gewerblicher Art wurden netto weiterberechnet. Dieses komplizierte Abrechnungsverfahren musste angewandt werden u.a. für die Baukosten der TG-Sozialräume, Trafostation, sowie bei den Kostenbeteiligungen der Tiefgaragen-Bauherren am Erschließungsbauwerk Ost wegen ersparter eigener Zufahrten.

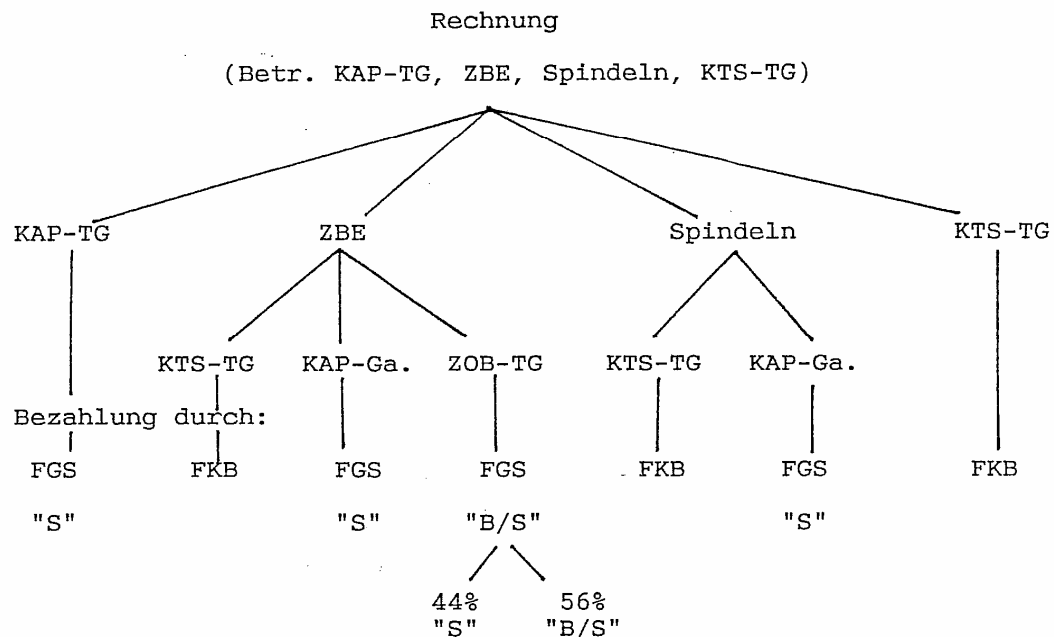
Weiterhin war dabei zu differenzieren zwischen umsatzsteuerpflichtigen und umsatzsteuerfreien Kostenpositionen (z. B. Baugenehmigung u.a.). Während der Bauzeit änderte sich der Mehrwertsteuersatz. Teilweise musste arbeitsaufwändig ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz ermittelt werden.

Langwierige juristische Auseinandersetzungen mit Baufirmen über Kostenforderungen und Nachträge, z.T. nach Insolvenzverfahren, verzögerten die Abschlüsse der Projektkosten, da Kostenveränderungen immer Auswirkungen auf mehrere der komplexen Einzelprojekte hatten. Die Währungsumstellung von Deutscher Mark auf Euro war innerhalb der Gesamtabwicklung hier von relativ geringer Auswirkung.

Die Zuordnung der einzelnen Kosten zu den Kostenträgern erfolgte zum Teil vertikal, zum Teil horizontal durch die „Betonlinien“. So musste z.B. die Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz gegenüber einer Normalausführung eine erheblich stärkere Decke erhalten, weil darüber der öffentliche Konrad-Adenauer-Platz mit Verkehrsbelastungen lag. Die Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz beteiligte sich wegen erschwelter eigener Be- und Entlüftung, Stromversorgung usw. an den Kosten der KTS-Technik. Die Liste ließe sich fortsetzen. Erschwerend kam noch hinzu, dass diagonal über den Konrad-Adenauer-Platz – einer alten untergegangenen Flurstücksgrenze folgend – die Grenze zwischen den beiden Sanierungsgebieten Sedanstraße und Bismarckallee/Schnewlinstraße verläuft, die separat abgerechnet werden müssen.

Die Bahnhofsgarage hat 272 Einstellplätze. Davon dienen 153 Stellplätze den Kunden der Deutschen Bundesbahn als Ersatz für die oberirdisch weggefallenen Stellplätze. Das entspricht 56% der Stellplätze. Die anderen 44% werden aus dem Sanierungsgebiet Sedanstraße finanziert, als nachträgliche Schaffung von öffentlichen Stellplätzen zur Deckung des Bedarfs, der sich aus dem Quartier „Sedanstraße“ ergibt. Berechnungsgrundlage sind die Verwaltungsvorschriften für den Einsatz der Städtebauförderungsmittel.

Eingehende Rechnungen wurden deshalb jeweils nach dem nachfolgenden Schema aufgeteilt:



Über diese aufwändige Kostenzuordnung und die Ermittlung der einzelnen Projektkosten hinaus mussten die unterschiedlichen Finanzierungszuständigkeiten beachtet werden.

Zur Verdeutlichung sei beispielhaft auf drei Einzelmaßnahmen der baulich verbundenen Projekte verwiesen:

1. Die Herstellung des Konrad-Adenauer-Platzes einschließlich Vorplatz Konzerthaus verursachte Kosten von ca. 2.232 TDM und wurde über das Treuhandvermögen abgewickelt. Andere Bauwerke beteiligten sich anteilig mit 366 TDM. Ein Anteil von 664 TDM war der Straßenbaumaßnahme zuzuordnen. Dort wiederum wurde die GVFG-Förderung auf 625 TDM fiktiv gedeckelt. Ebenfalls wegen Einführung der Kostenobergrenze wurde der Platz vor dem Konzerthaus mit 694 TDM aus dem Sanierungsverfahren gefördert. Der übersteigende Betrag der Baukosten in Höhe von 793 TDM wurde alleine von der Stadt Freiburg finanziert.
2. Die Kosten der TG-Sozialräume der drei öffentlich betriebenen Garagen im Widerlagerbauwerk betragen 440 TDM. Angeschlossen waren 792 Stellplätze, davon 74 in der Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz, 272 in der Tiefgarage unter dem Zentralen Omnibusbahnhof und 446 in der Tiefgarage des Konzerthauses. Dementsprechend waren die Kosten aufzuteilen. Das Konzerthaus beteiligte sich mit 248 TDM, die Sanierungsmaßnahme Sedanstraße für die Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer-Platz mit 41 TDM, die Sanierung Bismarckallee/Schnewlinstraße für die Bahnhofsgarage mit 151 TDM.

3. Die Gesamtkosten für Rampe und Widerlager der „Wiwili-Brücke“ lagen bei 2.496 TDM. Davon entfielen 2.263 TDM auf die Straßenbaumaßnahme. 233 TDM für Beleuchtung, Entwässerung u.a. wurden aus dem Sanierungsverfahren finanziert. Die zuwendungsfähigen Kosten im GVFG-Bereich wurden vom Zuschussgeber auf 1.153 TDM festgeschrieben. Der Eigenanteil der Stadt am Bauwerk belief sich somit auf ca. 1.127 TDM.

Eine Übersicht über die Herstellungskosten/Gebäudekosten einschließlich Verrechnungen und Beteiligungen der Baumaßnahmen im Bahnhofsbereich, wie sie von der Freiburger Stadtbau GmbH ausgeführt wurden, findet sich in den folgenden Seiten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Kostenzuordnung, die Projektabrechnung und die Finanzierungsabwicklung äußerst kompliziert, zeit-, arbeits- und kostenaufwändig waren. Es kann aus diesen Erfahrungen nur empfohlen werden, künftig bei vergleichbar komplexen Projekten eine praxisgerechtere Abwicklung zu prüfen.

Übersicht Herstellungskosten / Gebäudekosten einschließlich Finanzierungen
(Verrechnungen / Beteiligungen)

1. Konzerthaus Freiburg (KTS)

	Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
	TDM	TDM	DM	DM	
1.1 Gebäudekosten netto		139.098		142.400.000,00	nach FSB-WWR 10/99
(nicht erhalten und gesondert genehmigt: Grenzwall Anlieger 534 TDM)					
1.2 Verrechnungen / Beteiligungen netto					
1.2.1 Verrechnung an Dritte (pauschal)					
- KAP Technik	865		865.000,00		nachrichtlich da in Gebäudekosten unter 1.1 nicht enthalten
- SPI	400		400.000,00		
Summe Verrechnungen	1.265		1.265.000,00		
1.2.2 Beteiligungen					
- an SPI (2.2.4) netto	2.522		2.355.965,39		
- an SPI (2.2.2) netto			27.887,44		
- an ZBE (2.2.5) netto	1.396		1.310.136,94		
- an EBO (3.2.1) (brutto)	494		530.352,04		
- an EBO (3.2.1.2) (brutto)	248		257.623,12		
Summe Beteiligungen	4.662		4.481.964,93		

2. Tiefgarage unter dem Konrad-Adenauer Platz (KAP-TG) Netto

	Soll		Ist 10/04		Bemerkungen	
	TDM	TDM	DM	DM		
2.1 Gebäudekosten		11.751		11.009.184,06		
davon entfallen auf:						
- KAP - TG	6.333	53,9 %	5.933.950,21			
- Spindeln (SPI)	2.940	25,0 %	2.752.296,02			
- Zentrale Betriebsanlagen (ZBE)	2.478	21,1 %	2.322.937,83			
2.2 Verrechnungen / Beteiligungen						
1. - KAP-TG an KTS Technik (1.2.2)						
- KAP-TG an SPI (2.2.4)	(865)		(865.000,00)		Pauschale (nachrichtlich)	
- KAP-TG an SPI (2.2.2)	418		396.330,63			
- KAP-TG an SPI (2.2.2)			4.691,34			
- KAP-TG an ZBE (2.2.5)	233		216.033,21			
- KAP-TG an EBO (3.2.1)	127		115.023,37			
- KAP-TG an Sozial- u. Nebenräume (3.2.1.2)	41		37.025,93			
- KAP-TG an Vorplatz (5.2)	92		69.947,91			
Summe 2.2.1	911		839.052,39			
2. - SPI an KTS-Technik (1.2.2)						
- SPI an Vorplatz (5.2)	(400)		(400.000,00)			
Summe 2.2.2	437		32.578,78			
3. - ZBE						
Summe 2.2.3	2.478		2.322.937,83			
4. - Beteiligungen an SPI						
- KTS (s. 1.2.2)	298/348 = 85,6 %	2.522	85,6 %	(2.752.296,02)	Aufteilung: 37.403,88 brutto = 32.578,78 netto (87,16%) KTS = 85,6 % = 27.887,44 KAP = 14,4 % = 4.691,34	
- KAP (s.2.2.1)		418	14,4 %	4.691,34		
- KAP (s.2.2.1)	50/348 = 14,4 %	418		396.330,63		
- KTS (s. 1.2.2)				27.887,44		
Summe 2.2.4	2.940		2.784.874,80			
5. - Beteiligungen an ZBE (2.478)						
- KTS (s. 1.2.2)	448/792 = 56,4 %	1.398	56,4 %	(2.322.937,83)		
- KAP (s.2.2.1)	74/792 = 9,3 %	233	9,3 %	216.033,21		
- ZOB-TG	272/792 = 34,3 %	847	34,3 %	796.767,68		
Summe 2.2.5	2.478		2.322.937,83			

3. Erschließungsbauwerk Ost (EBO) brutto

	Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
	TDM	TDM	DM	DM	
3.1 Gebäudekosten		6.930		6.172.663,59	
davon entfallen auf:					
- EBO Los 1	4.423	74,0 %	4.604.821,95		
- EBO Los 2	971	16,4 %	1.012.320,11		
- TG Sozial + Nebenräume	440	7,4 %	458.778,59		
- Trafostation	96	1,6 %	98.762,94		
3.2 Verrechnungen / Beteiligungen					
1. EBO Los 2					
- an KAP-TG (2.2.1)	127	20,4 %	131.968,07	*	* siehe Aufteilung S. 7) netto = 115.023,37 (87,16%)) nach sep. Berechnung Baustell A/B) Festbetrag
- an KTS-TG (1.2.2)	494	79,6 %	530.352,04	*	
- an Hotel-TG	350		350.000,00		
3.2.1 EBO Los 2 Netto	971		1.012.320,11		
2. TG Sozial + Nebenräume					
- an KAP-TG (2.2.1)	41	9,3 %	42.480,41		Aus Summe EP 792 netto = 37.025,93 (87,16%)
- an KTS-TG (1.2.2)	248	56,4 %	257.623,12		
- an ZOB-TG	151	34,3 %	156.675,05		
3.2.2 TG Sozial + Nebenräume Netto	440		458.778,59		
3.2.3 Trafostation	96		98.762,94		
3.2.4 Beteiligungen an:					
- Vorplatz - Los 1 (5.2)	233	81,6 %	203.177,85		
- Vorplatz - Los 2 (5.2)	52	18,4 %	45.814,62		
Summe Beteiligungen	285		248.992,48		

Übersicht Herstellungskosten / Gebäudekosten einschließlich Finanzierungen
(Verrechnungen / Beteiligungen)

4. Rampen- und Widerlagerbauwerk (R/WID) Brutto

		Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
		TDM		DM		
4.1	Herstellungskosten	2.553				2.496.329,39
	davon entfallen auf:					
	- Widerlager-Bauwerk	339	13,3 %	332.011,81		
	- Treppen + Rampen-Bauwerk	2.214	86,7 %	2.164.317,58		
	Summe	2.553				2.496.329,39

5. Vorplatz (Brutto)

		Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
		TDM		DM		
	Herstellungskosten einschl. Unterbau	2.654				2.320.915,77
5.1	davon Anteil Sanierung	1.588		1.434.325,95) lt. Einzelaufstellung) Ko Fest
	davon Anteil GVFG	1.066		886.589,82		
5.2	davon ist Unterbau (15,8 %) finanziert über:					
	- EBO (3.2.4)	285	67,9 %	248.902,48		
	- KAP TG (2.2.1)	92	21,9 %	80.308,33		
	- SPI (2.2.2)	42	10,2 %	37.403,88		
5.2	Summe	419	(15,8 %)			366.704,69

6. Spindeltreppe (Brutto)

		Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
		TDM		DM		
	Herstellungskosten einschl. Unterbau	270				421.991,64

3.2.1 Erschließungsbauwerk Ost (EBO) – Los 2 / Brutto

		Soll		Ist 10/04		Bemerkungen
		TDM		DM		
	Los 2	971				1.012.320,11
	aufgeteilt in Bauteil A und B					
	Bauteil A (49,4 %)	480		500.086,13		*KAP- 131.958,07 *KTS + Hotel: 880.352,04 / Hotel / 350.000,00 KTS 530.352,04
	- öffentliche TG (KAP)	14,2 %	68	71.012,23	*	
	- private TG's	85,8 %	412	429.073,90	=	
	Bauteil B (50,6 %)	491		512.233,98		*
	- öffentliche TG (KAP)	11,9 %	59	60.955,84	*	
	- private TG's	88,1 %	432	451.278,14	*	

9. Schlussabrechnung des Sanierungsverfahrens

Die Abrechnung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Bismarckallee/Schnewlinstraße“ nach dem Bund-Länder-Programm (SEP) wurde dem Regierungspräsidium Freiburg vorgelegt und von diesem nach Prüfung mit Bescheid vom 02.08.2007 für abgeschlossen erklärt.

9.1 Zuwendungsvoraussetzungen

Der Förderrahmen (100%) betrug insgesamt	11.776.140,00 €,
die <u>Finanzhilfen</u> betragen <u>insgesamt</u>	7.850.760,00 €
davon entfielen auf die	
bewilligten Bundesfinanzhilfen	3.513.830,00 €
auf die bewilligten Landesfinanzhilfen	4.336.930,00 €
Der Finanzanteil der Stadt am Förderrahmen liegt bei	3.925.380,00 €

9.2 Abrechnung der Sanierungsmaßnahme

Die förderfähigen Gesamtausgaben lagen bei	16.488.585,68 €
Abzüglich der anzurechnende Gesamteinnahmen	4.663.332,64 €
ergibt berücksichtigungsfähige Kosten	11.825.253,04 €
Die Differenz zwischen Förderrahmen	11.776.140,00 €
und berücksichtigungsfähigen Kosten	11.825.253,04 €
ergibt einen Fehlbetrag von	- 49.113,04 €

Der Fehlbetrag ist von der Stadt zu übernehmen und hat aber auch zur Folge, dass die Stadt keine Fördermittel an das Land bzw. den Bund zurückzahlen muss.

Die bewilligten Finanzhilfen wurden durch das Regierungspräsidium Freiburg zu Zuschüssen erklärt.

In der nachfolgenden Übersicht werden die Ausgaben und Einnahmen und die förderfähigen Aufwendungen (gerundet) dargestellt:

Ausgaben	förderfähige Kosten T€ lt. Kostenfeststellungen	
1) Tiefgarage unter dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB-TG) + Beteiligung an zentralen Betriebseinrichtungen + provisorischer Bürocontainer einschließlich Rückbau + Erschließungsbauwerk West (siehe Nr. 2) + anteiliger Grunderwerb (siehe Nr. 3) + provisorischer ZOB + provisorische DB-Stellplätze	7.423 407 354 358 138	
2) Erschließungsbauwerk West	981	
3) + anteiliger Grunderwerb ZOB-TG	358	
4) ./ Entschädigung aus GVFG-Förderung für entf. DB-Stellplätze	- 195	
5) ./ Beteiligung der DB an Betonanteil Aufzug + Beteiligung am Betriebsgebäude (Kassenbauwerk) + Beteiligung an Sozialräumen	117 70	
Summe von 1) bis 5)	10.011	
6) Erschließungsbauwerk Ost <u>ohne</u> Rampe u. Widerlager, einschließlich Trafostation, Los II und Sozialräume	2.482	
7) DB-Fußgängertunnel (Anteil)	40	
8) DB-Gebäudeentschädigung	1.020	
9) DB-Gebäudeabbruchkosten	283	
10) Folgemaßnahmen DB (Gleise, Kabel, Signalanlagen)	123	
11) Straßenbeleuchtung der Bismarckallee	403	
12) Umgestaltung Privatflächen Bismarckallee / Eisenbahnstraße	58	
13) Treppe Stadtbahnbrücke zum Konrad-Adenauer-Platz	216	
14) Gestaltung öffentliches Grün (kleine Bismarckallee)	110	
15) Provisorium für DB-Generalvertretung	284	
16) Honorar Sanierungsträger und sonstige Beauftragte, Abrechnung und Prüfkosten	1.214	
Ausgaben gesamt		16.244

Einnahmen		anrechenbare Einnahmen T€ lt. Kostenfeststellung	
1)	Beteiligung an Erschließungsbauwerk Ost, Los II (ist in E-Ost - Sanierungsverfahren Sedanstraße - enthalten)	0	
2)	Entschädigung aus GVFG-Förderung für entfallene DB-Stellplätze (siehe Ausgaben Nr. 4)		
3)	Miete für Bürocontainer	- 44	
4)	diverse Einnahmen Schutzgebühr (Ausschreibungsunterlagen)	- 6	
5)	44% Kostenanteil ZOB-TG „Sedanstraße“	- 3.986	
6)	44% Kostenanteil Erschließungsbauwerk West „Sedanstraße“	- 432	
Einnahmen gesamt			- 4.468
Gesamtsumme Förderbedarf			11.776
Förderrahmen lt. bewilligten Finanzhilfen			11.776

Anlage zum Bericht der Schlussabrechnung der Sanierungsmaßnahme „Bismarckallee/Schnewlinstraße“

Chronologie:

Sanierungsverfahren

14.09.1988	Antragstellung
03.04.1989	Bewilligung mit 23,1 Mio. DM
	Finanzielle Beteiligung des Bundes und des Landes jeweils mit 7.700.000 DM – Nachweis der Mittelbewilligungen bis zum Abschluss des Sanierungsverfahrens <u>siehe umseitiger Aktenvermerk</u> vom 26.06.2006
06.06.1989	Satzungsbeschluss/Rechtskraft
01.08.2006	Satzungsaufhebung
02.09.2006	Veröffentlichung
11.06.2007	Schlussabrechnung
02.08.2007	Schlussbescheid Regierungspräsidium Freiburg

Bebauungspläne

Bismarckallee/Schnewlinstraße Plan Nr. 1-13

10.12.1980	Aufstellungsbeschluss
15.12.1987	Satzungsbeschluss
08.07.1988	Rechtskraft

Bahnhof Plan Nr. 1-48

29.01.1992	Aufstellungsbeschluss
14.12.1993	Satzungsbeschluss
05.07.1994	erneuter Satzungsbeschluss
03.03.1995	Rechtskraft

Eingegangen
03. JULI 2006
FSB - GmbH

Abschluss des Sanierungsverfahrens Bismarckallee-Schnewlinstraße
h i e r:
Festlegung des Förderrahmens und Nachweis der Mittelbewilligungen

Aktenvermerk

Zur Nachvollziehbarkeit hinsichtlich des Förderrahmens der Bismarckallee/Schnewlinstraße und der Mittelbewilligungen im oben genannten Sanierungsverfahren wird festgehalten:

		Bund	Land
1.	Bescheid vom 03.04.1989 über den „festgelegten Förderrahmen“ mit insgesamt 23.100.000 DM.		
1.1	Finanzielle Beteiligung des Bundes und des Landes hieran je ein Drittel = 7.700.000 DM.		
1.2	Im Bescheid vom 03.04.1989 wurden Mittelbewilligungen ausgesprochen: Land Bund		5.800.000 DM
2.	Bescheid (ohne Datum) Eingang 30.04.1991 Mittelbewilligung des Bundes von bisher Erhöhung um auf	2.200.000 DM 2.200.000 DM 550.000 DM 2.750.000 DM	
3.	Bescheid vom 30.12.1991 Mittelbewilligung des Bundes Finanzhilfe bisher Erhöhung um neu	2.750.000 DM 85.000 DM 2.835.000 DM	
4.	Bescheid vom 13.02.1992 über Umschichtung vom Sanierungsverfahren Bismarckallee/Schnewlinstraße zum Verfahren Sedanstraße Finanzhilfe des Bundes bisher Umschichtung zu Sedanstraße neu	2.835.000 DM /. 900.000 DM 1.935.000 DM	
5.	Bescheid vom 14.02.1992 über Umschichtung im Sanierungsverfahren Bismarckallee/Schnewlinstraße zum Verfahren Sedanstraße Finanzhilfe des Landes bisher Umschichtung zu Sedanstraße neu		5.800.000 DM /. 3.900.000 DM 1.900.000 DM

6.	Korrekturbescheid vom 03.03.1992 Finanzhilfen des Landes anstatt wie im Bescheid vom 14.02.1992 3.900.000 nur 900.000 DM, so dass eine bewilligte Landesfinanzhilfe von verbleibt.		4.900.000 DM
7.	Bescheid vom 09.06.1992 mit weiterer Mittelbewilligung (Land) Landesmittel bisher Erhöhung um neu		4.900.000 DM 1.535.000 DM 6.435.000 DM
8.	Bescheid vom 09.06.1992 mit weiterer Mittelbewilligung (Bund) Bundesmittel bisher Erhöhung um neu	1.935.000 DM 4.500.000 DM 6.435.000 DM	
9.	Bescheid vom 24.06.1993 über Mittelbewilligung für Finanzhilfen des Landes (bei gleichbleibendem Förderrahmen)		
9.1.	Landesmittel bisher Erhöhung um neu		6.435.000 DM 1.898.000 DM 8.333.000 DM
9.2.	In diesem Bescheid wird mitgeteilt, dass die Beteiligung des Bundes mit einem Drittel am Förderrahmen nicht mehr verwirklicht werden kann. Das Land übernimmt nur die Hälfte der Differenz zwischen 1/3 Anteil des Bundes aus „Festgelegtem Förderrahmen“ und den bisher bewilligten Bundesmitteln.		
9.3.	1/3 Bundesmittel am Förderrahmen von 23.100.000 DM = 7.700.000 DM bisher bewilligte Bundesmittel 6.435.000 DM Differenz 1.265.000 DM hiervon Übernahme von 1/2 durch das Land 632.500 DM		
9.4.	Berechnung der unter 6.1 bewilligten Finanzhilfe des Landes Landesanteil (Soll) am „festgelegten Förderrahmen“ 7.700.000 DM abzüglich bisher bewilligter Landesmittel 6.435.000 DM -1.265.000 DM zuzüglich 1/2 der ausgefallenen Bundesmitteln (s. 6.3) 632.500 DM Summe 1.897.500 DM aufgerundet auf (s. Nr. 6.1) 1.898.000 DM		
10.	Zur Information über den Umschichtungsbedarf und die entsprechenden Beschlüsse des Gemeinderates wird auf die Drucksache G-93/119 vom 28.05.1993 verwiesen.		

- 3 -

11.	Bescheid vom 05.07.2002 über die Währungs- umstellung zum 01.01.2002 von DM auf € bewilligte Landesfinanzhilfe bewilligte Bundesfinanzhilfe Demnach ist künftig von einer bewilligten Fi- nanzhilfe von insgesamt 7.550.759,26 € aus- zugehen.	3.290.163,26 €	4.260.596,00 €
12.	Bescheid vom 02.06.2006 über Umschichtung von bewilligten Mitteln des Sanierungsverfah- rens Sedanstraße zu Bismarckal- lee/Schnewlinstraße bisher Erhöhung um auf neu Mittelbewilligung des Landes bisher Erhöhung um auf neu	3.290.163,26 € 233.466,74 € 3.513.830,00 €	4.260.596,00 € 76.334,00 € 4.336.930,00 €
	Neuer Gesamtbetrag der bewilligten Bundes- und Landesfinanzhilfen insgesamt 7.850.760,00 € Hieraus hat das Regierungs- präsidium Freiburg einschließ- lich der 1/3 Komplementär- finanzierung der Stadt am Förderrahmen 3.925.380,00 € mit einem "effektiven Förder- rahmen" mit 11.776.140,00 € festgelegt.		

- PRISE -
i.A.

Schi/Bo

L:\PRISE_PGBA\IN\Boch\WP\2006\0820schN_AV_Sanierungsverfahren Bismarckallee_Nachweis.rtf

Herausgeber:

Stadt Freiburg
Freiburger Stadtbau GmbH

Konzeption und Text:

Paul Forschbach (FSB), Klaus
Boch (Stadt Freiburg)

Layout und
Überarbeitung
Pläne und Bildmaterial:

Sybille Hurter (Rüdiger Kunst-
KommunalKonzept GmbH)
Stadtplanungsamt
Tiefbauamt
Rüdiger Buhl

Freiburg im Breisgau, Feb. 08