

FREIRAUM FÜR FREIBERG

Ein Wunsch wird zur Vision

Eine innovative Landschaftsbrücke in hybrider Leichtbauweise mit Wohn- und Bürobebauung sowie öffentlichen Grünflächen soll zukünftig die A81 in einem zentralen Abschnitt von ca. 400 m Länge überspannen. So entsteht neuer Wohn- und Lebensraum mit einem großen Anteil an Grünflächen in Freibergs Mitte.

Die Überdeckung ermöglicht erstmals eine städtebauliche Verbindung zwischen den bisher getrennten Ortsteilen,

und Geisingen wird mit dem Zentrum verbunden. Mit der auf der Brücke entstehenden Bebauung wird die aktuell stattfindende qualitätsvolle Innenentwicklung durch Schaffung eines neuen Stadtquartiers zukunftsorientiert fortgesetzt. Der von Lärm- und Luftverschmutzung geprägte Einschnitt der A81 wird in hochwertige Grün- und Wohnbereiche konvertiert, wodurch sich die Lebensqualität der Bürger deutlich erhöht. Nach der Auswertung einer ersten

Ideenskizze des Stuttgarter Ingenieurbüros structure hat die Stadt eine interdisziplinäre Machbarkeitsstudie beauftragt, welche vom Land Baden-Württemberg gefördert wurde. Die nun vorliegende Studie untersucht die Überdeckung der A81 in Leichtbauweise und prüft die Möglichkeit der Schaffung von neuen Grünflächen auf dem „hybriden Deckel“ sowie eine Bebauung mit Wohn- und Bürogebäuden. Die Ergebnisse belegen das hohe Potential der Idee, die das Interesse bei den

Verantwortlichen der Politik und auch der IBA'27 geweckt hat. Die Stadt Freiberg hat die Idee „Freiraum für Freiberg“ als offizielles Projekt bei der IBA'27 eingereicht. Diese Ausgabe des BLICKpunkts bringt der Öffentlichkeit und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt das innovative Projekt näher. Die komplette Machbarkeitsstudie sowie aktuelle Projektinformationen stehen allen Interessierten ab sofort unter www.FreiraumFreiberg.de zur Verfügung.

FREIRAUM
für freiberg



Liebe Freiburgerinnen und Freiburger,

Der Wunsch, unsere durch die Autobahn geteilten Stadtteile durch eine Überdeckung der A81 miteinander zu verbinden, ist so alt wie Freiberg selbst. Es liegt auf der Hand, dass sich mit einer Überdeckung der Autobahn schlagartig viele positive Effekte für unsere Stadt ergeben würden. Angesichts aktueller Entwicklungen ist jetzt genau der richtige Zeitpunkt, die Realisierung der visionären Idee gezielt weiter zu verfolgen: Der Bund plant den achtspurigen Ausbau der A81, durch den große Investitionen in den Lärmschutz entlang der Wohnbebauung notwendig wären. Die wachsende Wohnungsnot zwingt zum Handeln. Um den Klimawandel und die Ressourcenverschwendung einzudämmen, sind neue Bau- und Wohnkonzepte gefragt. Gleichzeitig ermöglicht die Technologie der hybriden Leichtbauweise Kosten- und Materialersparnisse bei der Realisierung der Überdeckung. Bei den „Leichten Grünbrücken“ kann im Vergleich zu einer massiven Konstruktion ca. 50% eingespart werden. Das sind nur ein paar der schlagenden Argumente, die für die Verwirklichung einer bebauten Landschaftsbrücke über die A81 sprechen. Dass auch die Macher der Internationalen Bauausstellung die Idee spannend finden und eine Bewerbung des Projektes für die Ausstellung im 2027 befürwortet haben, spornt uns weiter an, das sicherlich noch in einiger Zukunftferne liegende Ziel einer Realisierung der Überdeckung weiter zu verfolgen. Wir nutzen diese Zeit, um zusammen mit dem Gemeinderat und der Bürgerschaft weiter zu planen. Größte Motivation, die Vision Wirklichkeit werden zu lassen, ist für mich die großartige Chance, die im Jahr 1972 auf dem Papier besiegelte Fusion der drei Kommunen, endlich auch zu einer geografischen Einheit zusammenwachsen zu lassen.

In Freiberg entsteht Zukunft. Das sieht man beim Neubau des Schulzentrums und an der Neugestaltung des Stadtzentrums. Und wenn unser gemeinsames Zukunftsprojekt Erfolg hat, wird neuer „Freiraum für Freiberg“ entstehen. Damit können wir die Weichen für eine lebendige und zukunftsweisende Stadt, mit einem noch attraktiveren Stadtzentrum samt Erholungsfaktor statt Autobahnlärm, stellen. Der Unterschied zu vorangegangenen Ideen einer Überdeckung ist, dass jetzt die Zeichen der Zeit gekommen sind. Das hat drei wesentliche Gründe: Die internationale Bauausstellung der Region Stuttgart, neue technische Lösungsmöglichkeiten und der geplante Ausbau der A81 mit dem einhergehenden neuen Lärmschutz. In den vergangenen Jahren habe ich mich gemeinsam mit Bürgermeister Schaible und weiteren Mitstreitern intensiv mit dem Projekt beschäftigt und viele Gespräche geführt. Ich bin dankbar, dass der Landkreis seine uneingeschränkte Rückendeckung zugesagt hat und unsere Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut MdL die Untersuchung des Vorhabens gefördert hat. Für uns war immer klar, dass es ohne die Unterstützung des Landkreises, der Region Stuttgart, des Regierungspräsidiums sowie des Landes und des Bundes nicht klappen wird. Das Rückgrat des Zukunftsprojekts sind jedoch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Freiberg – das sind Sie! Ich bin davon überzeugt, dass „der Deckel“ für Freiberg eine Jahrhundert-Chance ist. Deshalb freue ich mich auf den Dialog mit Ihnen. „Freiraum für Freiberg“ ist eine Vision und es gilt noch vieles zu realisieren. Doch genau darum geht es in der Politik: um das Erreichen von Zielen. Für den Autobahndeckel werde ich mich auch in Zukunft mit allen Kräften einsetzen.

Dirk Schaible

Dirk Schaible
Bürgermeister Freiberg am Neckar

Fabian Gramling

Fabian Gramling
CDU Landtagsabgeordneter



PROJEKT VORSTELLUNG

UNSERE ZIELE

- 1. VERBINDUNG**
GETRENNTER RÄUME
- 2. KONVERSION**
EINES LÄRM- & SCHMUTZBELASTETEN
EINSCHNITTS HIN ZU EINEM DURCH-
GRÜNTEM WOHNGEBIET
- 3. RÜCKBAU**
DER FLÄCHENVERSIEGELUNG
- 4. LEUCHTTURMPROJEKT**
FÜR DIE IBA'27 &
ZUKUNFTSWEISENDES PILOTPROJEKT
- 5. ERSCHLIESSUNG**
VON GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN
FÜR WOHN- & GEWERBEBEBAUUNG
- 6. VERBESSERTE ÖKOBILANZ**
DURCH GERINGEN MATERIALEINSATZ
- 7. AUFWERTUNG**
DER LEBENSQUALITÄT IM FREIBERGER
STADTZENTRUM

ENTDECKEN SIE MIT UNS
DIE INNOVATIONSKRAFT
DER STADT –
DIE GRÜNE
ÜBERDECKELUNG
DER A81 ERWEITERT
FREIBERGS ZENTRUM.

VERBINDUNG

Freiberg am Neckar entstand 1972 durch den Zusammenschluss der drei Gemeinden Beihingen, Geisingen und Heutingsheim. Die A81 schneidet Geisingen im Zentrum von den beiden Ortsteilen ab. Der innerörtliche Brückenschlag über die Autobahn, zwischen der Bilfingerstraße im Süden und der Württembergerstraße im Norden, würde die Teilgemeinden erstmals über eine Länge von ca. 400 Metern nachhaltig verbinden. Mit einer hybriden Überdeckung aus Wohnbebauung und öffentlichen Grünflächen würde eine zentrale, innerörtliche Fläche für den Wohnungsbau erschließen.

RÜCKBAU

Die Flächenversiegelung wächst konstant und ist in den letzten Jahren stark in den politischen Fokus geraten. Im kommunalen Bereich ist insbesondere der Druck zur Innenentwicklung für Gewerbe und Wohnen hoch. Die A81 versiegelt mit ihrem Verlauf mitten durch Freiberg eine zentrale innerstädtische Fläche von ca. 2 Hektar. Das Projekt Freiraum für Freiberg würde ein Quartier von dieser Größe für eine wertige Siedlungsentwicklung neu schaffen. Durch die geplante Durchgrünung würde eine weitere Flächenversiegelung umgangen werden und der innerörtliche „Unort“ über der A81 erhielte eine starke Aufwertung.

ERSCHLIESSUNG

In Zeiten einer steigenden Bevölkerungsentwicklung und einem mehr und mehr angespannten Wohnungsmarkt ist innerstädtischer bezahlbarer Wohnraum sehr knapp. Als limitierender Faktor für den Neubau wird derzeit meist der akute Baulandmangel angeführt. Das Projekt Freiraum für Freiberg könnte begehrte innerstädtische Flächen aktivieren. Geplant ist eine Nutzungsmischung aus zentrumsnahem Wohnen und Arbeiten, mit kurzen Wegen zum alltäglichen Bedarf des Lebens.

AUFWERTUNG

Das Projekt trägt in vielerlei Hinsicht zur Verbesserung der Lebensqualität in Freiberg und dessen Mitte bei. Durch eine Reduzierung des Lärmpegels, geringere Luftverschmutzung, sichere Wege für Fußgänger und Schulkinder, zentrale Neubaugebiete, mehr Grünflächen im Zentrum und ein engeres Zusammenleben der angrenzenden Stadtteile wird das Leben im Herzen der Stadt deutlich und vor allem nachhaltig aufgewertet.

KONVERSION

Die Bundesautobahn durchtrennt die Stadt Freiberg in zwei Teile und führt bei einem derzeitigen Verkehrsaufkommen von rund 125.000 Kraftfahrzeugen am Tag zu einer drastischen Lärm- und Luftbelastung. Der zukünftige Ausbau der A81 von sechs auf acht Spuren würde die Belastung weiter erhöhen. Eine Überdeckung der Autobahn im Bereich des Stadtzentrums mit einem städtebaulich anspruchsvollen Quartier würde sowohl zu einer immensen Lärmminde- rung als auch Schadstoffreduktion für die Innenstadt und die angrenzenden Wohngebiete führen.

LEUCHTTURMPROJEKT

Genau hundert Jahre nachdem die europäische Architekten-Avantgarde in der Stuttgarter Weißenhofsiedlung ihr damals radikales „Wohnprogramm für den modernen Großstadtmenschen“ vorstellte, soll die „Internationale Bauausstellung 2027 Stadt-Region Stuttgart“ ganz neue Antworten finden auf die Frage: wie leben, wohnen, arbeiten wir im digitalen und globalen Zeitalter? Die Autobahnüberdeckung gibt hierauf mögliche Antworten im Bereich Leicht- und Ingenieurbaukunst, Replizierbarkeit, Mobilität, Lärminderung, Schadstoffreduzierung, Baulandmangel, Neues Wohnen und Nachhaltigkeit.

KOSTEN & ÖKOBILANZ

Die bautechnische Innovation der Überdeckung besteht in der Leichtbauweise der Grünbereiche. Die Gewichtsersparnis der leichten Brücken beträgt über 90% gegenüber Massivkonstruktionen, mit stark verbesserter Ökobilanz aufgrund des geringeren Masseneinsatzes. Die Kosten liegen im Vergleich bei ca. 50%. Der Hohlkasten in Spannbetonbauweise ist auf das Bebauungsraster abgestimmt und bietet hohe Kapazitäten für die aufgehende Bebauung bei gleichzeitiger Nutzbarkeit der Tiefgarage.



PROJEKTPARTNER

ARCHITEKTUR & STÄDTEBAU

Architekturbüro **Architektur109**
Stuttgart

Arne Fentzloff & Mark Arnold
info@architektur109.de
architektur109.de



Unser Ziel ist es, neuen Lebensraum zu schaffen und die Stadt zusammen zu führen, ohne Bauland zu verbrauchen.

Arne Fentzloff & Mark Arnold
Geschäftsführer Architektur109

ARCHITEKTUR
1 0 9

INITIATOR

Landesagentur **Leichtbau BW**
Stuttgart

Dr. Wolfgang Seeliger
wolfgang.seeliger@leichtbau-bw.de
leichtbau-bw.de



Leichtbau verbindet, ist nachhaltig und unterstützenswert im Hinblick auf unser Klima. Freiraum für Freiberg macht die Stadt lebenswerter und spart dabei auch noch Ressourcen ein.

Dr. Wolfgang Seeliger
Geschäftsführer Leichtbau BW



BRANDSCHUTZ

Ingenieurbüro **LW Konzept**
Stuttgart

Lilly Kunz-Wedler
lilly.wedler@lw-konzept.de
lwkonzept.de



Die hohen Anforderungen aus dem Tunnelbrand mit der ressourcenschonenden und zu Teilen experimentellen Überdeckung in Einklang zu bringen erfordert neue Denk- und Lösungsansätze.

Lilly Kunz-Wedler
Geschäftsführerin LW Konzept



IDEENGEBER & TRAGWERK

Ingenieurbüro **str.ucture**
Stuttgart

Dr. Michael Herrmann
herrmann@str-ucture.com
str-ucture.com



Die Idee, die Autobahn mit Wohn- und Grünbrücken in Leichtbauweise zu überspannen und damit Freiberg mit einem grünen Band zu verbinden, ist so einleuchtend wie technisch faszinierend und anspruchsvoll. Dies macht für mich den Reiz des Projekts aus.

Dr. Michael Herrmann
Geschäftsführer str.ucture



BAUHERR

Stadt **Freiberg**
am Neckar

BM Dirk Schaible
info@freiraumfreiberg.de
freiraumfreiberg.de



Technologie und Zeit sind reif für diese große Vision. Die größte Motivation, diese Idee Wirklichkeit werden zu lassen, ist für mich die großartige Chance der Fusion der drei Kommunen zu einer - nicht nur gefühlten, sondern auch geografischen - Einheit.

Dirk Schaible
Bürgermeister Freiberg am Neckar



EINE **VISION**, DIE VERBINDET.
EIN **ZIEL**, DAS VEREINT.
UNSER **TEAM** FÜR
FREIRAUM FÜR FREIBERG.

SCHALLSCHUTZ

Ingenieurbüro für Bauphysik **cape**
Kirchheim am Neckar

Florian Deisinger
deisinger@cape-ingenieure.de
cape-ingenieure.de



In der dicht bebauten Metropolregion Stuttgart wertvollen Baugrund quasi aus dem Nichts zu schaffen wäre allein schon ein gutes Argument für die Überbauung der Autobahn.

Florian Deisinger
Beratender Ingenieur cape



KOSTEN & ÖKONOMIE

Projektentwicklung **octopus**
Stuttgart

Dr. Johannes Hawlik
info@octopusrealestate.de



Das Projekt begeistert, da Räume geschaffen werden, die bisher nicht nutzbar sind, ohne dabei die Ressource Land zu verbrauchen.

Johannes Hawlik
Geschäftsführer octopus Stuttgart



TRAGWERK

**RESSOURCEN EFFIZIENT NUTZEN -
EIN KONZEPT IN HYBRIDER LEICHTBAUWEISE
ZUR ÜBERDECKELUNG DER AUTOBAHN.**

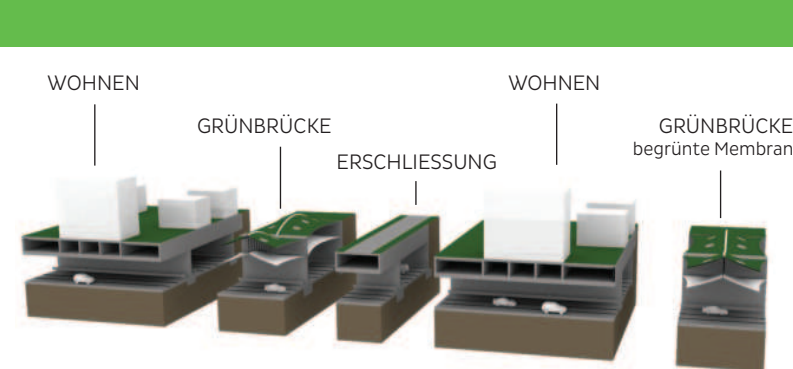
Als Konzept für eine flexible Gestaltung sowohl aus städtebaulicher als auch gebäudearchitektonischer Sicht dient ein Hybrid-tragsystem der Überdeckung: In Bereichen mit Gebäuden und Erschließungsflächen wird ein steifes Tragsystem mit hohen Kapazitäten für die aufgehende Bebauung gewählt. Das primäre Tragsystem in diesen Bereichen kann alternativ als Stahlverbundtragwerk mit brandgeschützten Fachwerkträgern oder als Spannbetonhohlkasten ausgebildet werden. Die hohe Leistungsfähigkeit dieser Systeme ermöglicht eine Planung von Gebäuden über die gesamte Breite der Autobahn. Die Tragsysteme der aufgehenden Bebauung sind aus Gründen der thermischen Trennung, des Schallschutzes und der Umnutzbarkeit entkoppelt vom Tragsystem der Überdeckung. In Bereichen öffentlicher und privater Grünflächen wird das System einer Grünbrücke in Leichtbauweise vorgesehen. Die Explosionszeichnung zeigt die Aneinanderreihung der Module Grünbrücke - Wohnen - Erschließung. Diese können beliebig miteinander kombiniert werden. Im aktuellen Entwurf werden zwei Wohnsegmente EFH mit einem Wohnsegment Punkthaus zu einem 36 m breiten Wohnmodul verbunden. Darunter befindet sich eine eingeschossige Tiefgarage.

LEICHTE GRÜNBRÜCKE

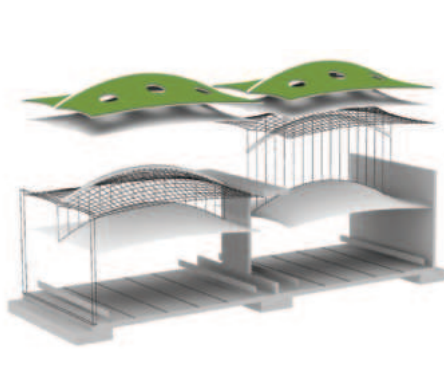
Die für das leichte Flächentragwerk notwendige doppelte Krümmung der Oberfläche wird mithilfe von Druckbögen und Randseilen oder steifen Randbebauungen als Randträger erzeugt. Eine über dem Seilnetz liegende Membran bildet den Untergrund für den extensiven Vegetationsaufbau. Je nach Brandschutz- und Steifigkeitsanforderungen kann eine Lage Spritzbeton ergänzt werden, welche runde Öffnungen für die Entrauchung enthält. Für eine homogene Untersicht von der Autobahn wird zwischen dem Randseil und der Bestandsbrücke eine zusätzliche Membran aufgespannt. Das Tragwerk der Leichten Grünbrücke entsteht durch Addition von Grünbrückenmodulen mit angrenzenden steifen Modulen, welche die horizontalen Kräfte aufnehmen.

FACHWERKVERBUNDBRÜCKE

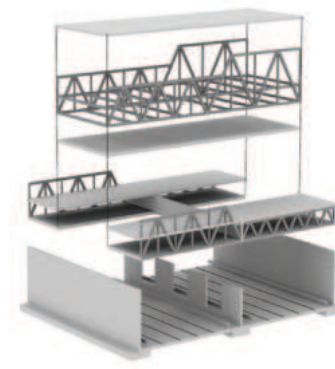
In Bereichen von Gebäuden oder Erschließungen kann optional eine Fachwerkverbundkonstruktion aus Baustahl und Beton oder ein vorgespannter Hohlkasten verwendet werden, um die Brand- und Schallschutzanforderungen zu erfüllen. Die Haupttraglelemente quer zur Autobahn stellen die über 2 Felder durchlaufenden Fachwerkträger dar, welche im Abstand 10 m - 16 m - 10 m angeordnet sind. Die Fachwerkverbundbrücken ermöglichen eine kurze Montagezeit auf der Baustelle durch eine hohe Vorfertigung im Werk. Die Stahlträger müssen mit einem Anstrich vor dem Brandfall geschützt werden. Den Abschluss nach unten zum Tunnel bildet eine 80cm dicke Betonplatte, die die darüber liegenden Träger und die aufgehende Bebauung im Brandfall schützt.



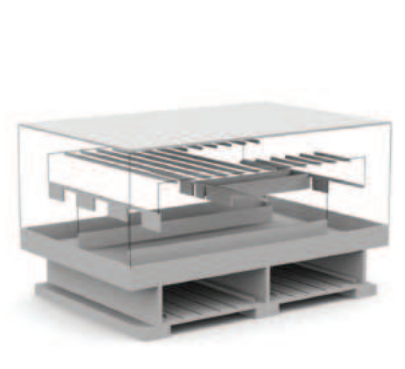
EXPLOSIONSZEICHNUNG TRAGWERKSMODULE



MODUL 1 - LEICHTE GRÜNBRÜCKE



MODUL 2 A - FACHWERKVERBUNDBRÜCKE



MODUL 2 B - HOHLDECKEL

GEOLOGIE

Für das geplante Baufeld liegt aktuell noch kein Baugrundgutachten vor. Für den Neubau der Oscar Paret Schule im Süd-Osten des Baufelds wurde jedoch ein Baugrundgutachten im November 2017 erstellt. Diese Erkenntnisse über den zu erwartenden Baugrund werden aus diesem Baugrundgutachten extrapoliert. Die Fahrbahnoberkante der A81 liegt im Baufeld des geplanten Projekts auf ca. 224 mNN im Süden und fällt Richtung Norden auf 212 mNN ab. Geht man für die Gründung der Überdeckung von einer Einbindung in den Baugrund im Bereich des Mittelstreifens sowie der Seitenstreifen von ca. 1 m aus, liegt die Gründungssohle bei ca. 223 mNN im Süden sowie 211 mNN im Norden. Damit würde die Gründungssohle im Bereich des gut tragfähigen Lettenkeupers liegen und die Gründung könnte als kostengünstige Flachgründung erfolgen. Dieses Vorgehen stellt nur eine erste Schätzung der Situation dar und muss im Rahmen weiterer Planungsphasen verifiziert werden.

HOHLDECKEL

Alternativ kann ein vorgespannter Hohlkasten als Tragstruktur der Deckung in Bereichen mit darüber liegender Bebauung dienen. Der entstehende Hohlraum ist nutzbar als Schallschutz, Kellerräume, Parkflächen, Tunneltechnik. Die Konstruktion besteht aus einer unteren (d = 80 cm) und oberen (d = 40 cm) Platte in Stahlbeton mit quer zur Autobahn durchlaufenden Hauptträgern (d= 40 cm) und parallel zur Autobahn laufenden Unterzügen. Der Hohldeckel wird in Ortbetonbauweise auf einem Leergerüst hergestellt und nach dem Betonieren in Längsrichtung vorgespannt. Es entsteht ein tragfähiges und dauerhaftes Brückenbauwerk, das alle Anforderungen aus dem Tunnelbrand konstruktiv erfüllt.

BRANDSCHUTZ

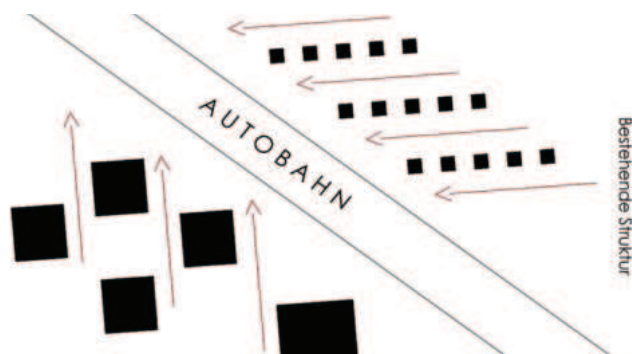
Das Prinzip der modularen Überbrückung der A81 findet sich auch in den Themen des Brandschutzes wieder. Die Module werden nutzungsbedingt unterschiedlichen brandschutztechnischen Anforderungen ausgesetzt. Die brandschutztechnischen Anforderungen an die Bauteile der Landschaftsbrücke ergeben sich aus zwei Richtungen: Zum einen von unten aus den möglichen thermischen Beanspruchungen bei einem Fahrzeugbrand auf der Autobahn A81 und zum anderen durch die gesetzlichen Schutzziele des Bauordnungsrechtes, die durch die Bebauung auf der Landschaftsbrücke zu erreichen sind. Insbesondere die Wohnbebauung erfordert eine bestimmte Tragfähigkeit der Brückenplatte auch im Brandfall. Aber auch die Verkehrssicherheit auf der stark frequentierten Autobahn A81 lässt kein Versagen der Konstruktion im Brandfall zu. Daher sind besondere brandschutztechnische Anforderungen zu erfüllen, die diesen außergewöhnlichen Rahmenbedingungen gerecht werden. Für alle Brückenmodule ist die Brandbeaufschlagung von unten, bedingt durch einen möglichen Fahrzeugbrand auf der Autobahn, das entscheidende Szenario. Der Fokus liegt hierbei auf dem Modul mit Wohnbebauung. Das Modul der Fuß- und Radwege mit Grünflächen wird in dieser Studie als experimentelles Modul behandelt. Es sieht eine Sonderlösung vor, die brandschutztechnisch in weiteren Schritten überprüft und nachgewiesen werden müsste.



STÄDTEBAU

VISION FÜR DEN STÄDTEBAU

Im Dialog zwischen statischer Konzeption, brandschutztechnischer Erfordernis und wirtschaftlichen Aspekten soll eine daraus ablesbare ca. 2 ha große, urbane Fläche auf einem zunächst nicht vorhandenen Grundstück gewonnen werden und die Grundlage für die städtebauliche Neuordnung bieten. Das neue Zentrum und die Wohnbebauung im Ortsteil Geisingen bilden an der Nahtstelle zur Autobahn einen rechten Winkel. Die Autobahn schiebt sich in leichtem Bogen trennend diagonal dazwischen. Streng nach der statischen Grundstruktur einer Abfolge von überbrückenden Einheiten in der Maßabfolge 10 m – 16 m – 10 m – 16 m usw. wird eine städtebauliche Figur entwickelt, die das Tragsystem der Überdeckung – und die zwingende Abhängigkeit zwischen Unterbau und Aufbau – nachvollziehbar darstellt. Mit bisher nur einer Brücke und nun nahtloser Verbindung zwischen dem Ortsteil Geisingen und dem Zentrum entsteht über der Autobahn eine eigenständige neue städtebauliche Figur. Eine Abfolge aneinandergereihter Einzelhäuser mit 2 – 3 Ebenen, nimmt die Körnung der im Westen bestehenden Ein- und Zweifamilien-Bebauung auf. In lockerer Reihung und zur Mitte hin an Höhe zunehmend, stellen 4- bis 7-geschossige Punkthäuser die Verbindung nach Osten und den Übergang zur Stadtmitte her. Der Anschluss des Fahrverkehrs erfolgt über die Neuordnung der westlich verlaufenden Straße und führt über Rampen zu vier Garagenebenen mit insgesamt 160 Stellplätzen im Zwischenraum der Hohldeckenkonstruktion. Der neu entstandene grüne Freiraum erhält eine naturnahe Durchwegung für Fußgänger und Fahrradfahrer, Aufenthaltsbereiche für Kinder und Erwachsene.



**NEUE WOHNFORMEN, ANGEPASST AN
VERÄNDERTE SOZIALE STRUKTUREN.
NACHHALTIGE BAUSTOFFE
UND ERSCHLISSUNGSKONZEPTE.
MEHR PRIVATES UND ÖFFENTLICHES GRÜN.**

„WOHNZEILE NORD“

Am nördlichen Ende der Überdeckung steht als räumlicher Abschluss der Überbauung eine 4-geschossige „Wohnzeile Nord“. Das Gebäude öffnet sich mit durchgängiger, raumhoher Verglasung und Loggien nach Süden, während nach Norden zum Verkehr und dessen Lärmbelastung die Belichtung auf die notwendige Fläche reduziert ist. Vorstellbar ist hier eine sozialverträgliche Durchmischung aus kleinen Apartments, WG-Wohnungen bis hin zum Schwellenwohnen. Die Konstruktion und Fassade gleicht dem Prinzip der Punkt- und Einzelhäuser.



„MEHRNUTZENHAUS“

In gleichem Abstand hintereinander aufgereiht, erhalten die Einzelhäuser einen nach Westen orientierten individuell nutzbaren Zwischenraum. Die Erschließung erfolgt entlang der nördlichen Stirnseite. In den Eingangsebenen sind die kommunikativen offenen Bereiche in der Funktionsabfolge „Kochen + Essen + Wohnen = Allraum“ vorgesehen. Darüber liegend folgen die Individualbereiche mit Schlafen, Kinderbereich und Bad. Als „MehrNutzen-Haus“ antwortet das Konzept auf aktuelle Bedürfnisse neuer Wohnformen, neuer Formen des sozialen Zusammenlebens. Innerhalb des Moduls wird die Möglichkeit offen gehalten, den individuellen Lebensrhythmus und -raum weitgehend selbst zu gestalten: die Anfangsinvestition mit dem Grundmodul über zwei Ebenen wird niedrig gehalten und erst mit Familienzuwachs oder Veränderungen der persönlichen Lebenssituation das Gebäude um weitere Module nach oben ergänzt. So ist es möglich, mehrere Generationen glücklich unter einem Dach zusammenzubringen, ohne sich gegenseitig zu stören. Eine mögliche Nutzungsfolge: das Starterhaus für 2 Personen, Kinder folgen für eine begrenzte Zeit und verlassen das Haus. Eine Nachnutzung folgt durch Großeltern mit eigenem Bereich, externer Zimmervermietung oder die Nutzung des EG als Büro bzw. Atelier (work@home). Aber auch Patchwork-Familien, vertikales Clusterwohnen, Studenten/Senioren-WGs mit einem erdgeschossigen Gesellschaftsraum und Individualräumen in den oberen Ebenen sind denkbar. Ab drei Modulen gibt es im Treppenbereich Aktionsräume für gemeinsame Nutzungen, z. B. Fernsehzimmer oder Bibliothek. Das „MehrnutzenHaus“ besteht aus bis zu vier übereinandergestapelten, vorgefertigten Raummodulen in Holzkonstruktion.



„PUNKTHÄUSER“

Auf Grund der Nähe zur neuen Oscar-Paret-Schule und den Sportanlagen werden die ersten beiden Ebenen der Punkthäuser für Büro- und Dienstleistung („Yoga mit Weitblick“) genutzt. In den weiteren Ebenen folgen neben der klassischen Wohnnutzung mit 1 – 5 Zimmern Angebote für Generationenwohnen, Wohngemeinschaften für alle Altersstufen und temporäres Wohnen („Boarding House“). Ein aussteifender Erschließungskern führt von der Tiefgaragen-/Lagerräumebene hoch zu den Büro- & Dienstleistungsräumen und zu den Wohnebenen. Die feuerbeständige Tragkonstruktion aus Stahlbeton erhält eine vorgehängte Fassade aus hochgedämmten Holztafelwänden, im Wechsel mit raumhohen Fensterelementen. Das Raster der vertikalen Einteilung erhabener Fassadenprofilierung verjüngt sich mit zunehmender Gebäudehöhe. Gleichzeitig reduziert sich der Anteil transparenter Fassadenflächen von den unteren Büro- und Dienstleistungsbereichen zu den Wohnbereichen der darüber liegenden Ebenen.

SCHALLSCHUTZ

Bei der geplanten Autobahnüberbauung spielt der Schallschutz eine wesentliche Rolle. Die Autobahn stellt eine extreme Lärmquelle dar, die die vorgesehene Nutzung deutlich beeinträchtigen kann, wenn der Schalleintrag in die Gebäude und Freiflächen auf der Brückenkonstruktion und auf dem angrenzenden Gelände nicht durch geeignete bauliche Maßnahmen minimiert wird. Am günstigsten stellt sich die Situation für die angrenzende Bebauung dar – sowohl für die bereits bestehende als auch für die neu hinzukommende. Durch die Kapselung der lärmintensiven A81 wird deren Lärmbelastung deutlich reduziert, was einen beträchtlichen Komfortzugewinn darstellt. Von einer Lärmbelastung auf den Fassaden sind primär die Gebäude in der ersten Reihe (jeweils an der Tunnelein- und -ausfahrt) betroffen. Durch entsprechend dimensionierte passive Maßnahmen an der Gebäudehülle (z.B. schalltechnisch optimierte Fenster) können die Schallimmissionen dort reduziert werden. Die Lärmeinwirkung über die Grundfläche der Gebäude ergibt sich aus dem Lärmpegel innerhalb des Tunnelbauwerks und der Schallübertragung über die Bodenkonstruktion auf die darüber liegenden Aufenthaltszonen und Gebäude. Durch die statisch erforderliche Stahlbeton-Deckenkonstruktion mit einer Stärke von ca. 30-40 cm und einem Pufferraum im untersten Geschoss (Lager- und Technikraum, Tiefgarage) kann hier ein ausreichender Schallschutz für Büro- und Wohnnutzung sichergestellt werden.

FÜR SPRECHER

Als ich das erste Mal von der Idee gehört habe, einen Deckel auf die A81 in Freiberg zu installieren und dort Bebauung vorzusehen, hat mich das gleich begeistert. Es wird neuer Wohnraum geschaffen, dabei keine neue Fläche versiegelt und die Trennung von Geisingen und dem Freiburger Zentrum wird überwunden. Es ist zugegebenermaßen ein sehr ehrgeiziges und visionäres Projekt. Aber es ist nicht unmöglich. Gerne bringe ich mich ein, wo ich kann, um zu helfen, dieses Leuchtturmprojekt in unserem Land zu realisieren. Im Jahr 2027 soll die Internationale Bauausstellung in Stuttgart stattfinden, in der es um urbanes Leben in Ballungszentren gehen wird. Der Freiburger Deckel ist für diese Ausstellung ein Musterbeispiel an kreativer und nachhaltiger Stadtentwicklung und wurde bereits in das sogenannte IBA-27-Netz der Internationalen Bauausstellung 2027 der Region Stuttgart aufgenommen. Ein gutes Argument ist auch, dass im Zuge des geplanten Ausbaus der A81 auf acht Spuren sowieso eine neue Brücke zwischen Geisingen und dem Zentrum gebaut werden müsste, der Deckel könnte diese ersetzen. Es werden noch viele dicke Bretter zu bohren sein. Das Verkehrsministerium von diesen Plänen zu überzeugen, ist auch kein leichter Weg. Aber wenn ich mir vorstelle, dass diese Vision einmal Realität wird, ist es alle Mühen wert!



Eberhard Gienger
Mitglied des Deutschen Bundestages, CDU

Parallel zur Neugestaltung der Freiburger Ortsmitte bietet eine Autobahnüberdeckung der Stadt städtebaulich wie ökologisch völlig neue Perspektiven. Freiberg könnte grüner, moderner und nachhaltiger werden. Eine Stadt der kurzen Wege mit einer „grünen Oase“ im Zentrum, die zu Fuß oder per Fahrrad gut erreichbar ist. Sie soll zum Verweilen und nicht zum Durchlaufen animieren. Mit dem Neubau der Oscar-Paret-Schule ist jedenfalls ein Anfang der Neugestaltung der Ortsmitte gemacht. Ob dazu ergänzend die Vision der Überdeckung tatsächlich Realität wird, hängt nun entscheidend davon ab, ob die Stadt auf einer Autobahn gebaut werden kann und darf. Ich wünsche der Stadt und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern, dass sie künftig nicht mehr durch eine lärmende Autobahn getrennt werden müssen.



Daniel Renkonen
Mitglied des Landtages, Bündnis 90/ Die Grünen



WIRTSCHAFTLICHKEIT

**RESSOURCEN EINSPAREN, KOSTEN SENKEN,
WIRTSCHAFTLICHKEIT ERHÖHEN.
FÜRSPRECHER DES PROJEKTS FINDEN STARKE
ARGUMENTE FÜR DESSEN VERWIRKLICHUNG.**

Die Gesamtprojektkosten belaufen sich auf 126 Mio. Euro. Es können 16.000 m² Bruttogeschossfläche Bebauung ohne Tiefgarage und 30.000 m² Bruttogeschossfläche inklusive Tiefgarage auf dem Deckel realisiert werden. Das innerstädtische Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 30.700 m². Die Herstellkosten für den Deckel ohne Bebauung in Höhe von 209.000 EUR/lfm bewegen sich im Rahmen der Vergleichsprojekte, wie dem Lärmschutzdeckel A7 bei Hamburg Altona sowie dem Lärmschutzdeckel A81 bei Böblingen Sindelfingen. Der Vergleich der Bodenrichtwerte mit den Kosten für die Schaffung eines Quadratmeters Grundfläche zeigt, dass das Projekt erst bei einem deutlichen Anstieg des Bodenrichtwerts wirtschaftlich wird. Auf Grund der Annahme einer lockeren Bebauung mit geringer Geschossigkeit kann durch die Umlage der Baukosten des Deckels, welche den Grundstückskosten gleich zu setzen sind, auf den geschaffenen Quadratmeter Wohnfläche kein wirtschaftlicher Verkaufspreis im Rahmen der bis zu einer durchschnittlichen Höhe von 5.471 €/m² Wohnfläche für Häuser sowie 3.685 €/m² Wohnfläche für Wohnungen gemäß aktuellen Vergleichsangebotspreisen in Freiberg am Neckar erreicht werden. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung zeigt, dass bei den aktuell erzielbaren Mieten mit der geschaffenen Quantität an Wohnfläche ohne Fördermaßnahmen und Integration in die Umsetzung des Bundesverkehrswege-

plans in klassischer Form kein Überschuss erzielt werden kann. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass erst mit der Realisierung des Deckels Wohnraum geschaffen wird, welcher bei Lärmschutzdeckeln bisher nicht angedacht war. Die Herstellkosten für 16.000 m² Wohnraum auf dem Deckel belaufen sich auf 35 Mio. Euro inkl. MwSt. Diesen Herstellkosten stehen Verkaufserlöse in Höhe von 47 Mio. Euro inkl. MwSt. gegenüber, sodass ein Überschuss in Höhe von 12 Mio. Euro erzielt werden kann. Dieser Überschuss kann für die Teilfinanzierung des Lärmschutzdeckels verwendet werden. Des Weiteren kann von einer deutlichen Aufwertung aller angrenzenden genutzter sowie bisher nicht nutzbarer Grundstücke ausgegangen werden. Da sich ein großer Teil der bisher nicht nutzbaren Flächen in öffentlicher Hand befindet, könnten diese Flächen ebenfalls zur Finanzierung des Gesamtprojekts verwendet werden. Vor dem Hintergrund des niedrigen Zinsniveaus, steigender Immobilienpreise und der Knappheit an Bauland muss neben der Wirtschaftlichkeitsberechnung für das Gesamtprojekt eine Kosten-Nutzenanalyse zur Bewertung der nicht monetären Vorteile der Umsetzung des Projekts untersucht werden. Es ist zu prüfen, in welcher Höhe die Gesamtmaßnahme als Sanierungsmaßnahme oder städtebauliche Entwicklungsmaßnahme förderfähig ist und welche Förderungen zur Wohnraumschaffung genutzt werden können.

RECHTSLAGE

Aus zivilrechtlicher Sicht wird durch die Überdeckung kein neues Grundstück, sondern ein „Bauwerk“ geschaffen. Die konkrete bauliche Gestaltung hat Auswirkungen auf die rechtlichen Modelle. Aus der Planung kann sich ergeben, dass die rechtlichen Modelle modifiziert oder verworfen werden müssen. Eine abschließende juristische Bewertung kann erst nach Vorlage der tatsächlichen Planung erfolgen. Zivilrechtlich ist die Umsetzung grundsätzlich möglich. Für die Umsetzung des Projekts wird die Zustimmung und Mitwirkung des Bundes vorausgesetzt.



EIGENTÜMER GESPRÄCHE

Eine bereits 2017 beauftragte Vorstudie zur hybriden Überdeckung der A81 in Leichtbauweise ist bei Mitgliedern von Ministerien in Baden-Württemberg, Mitgliedern des Regierungspräsidiums Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart, der regionalen Politik und dem Gemeinderat in Freiberg am Neckar auf positive Resonanz gestoßen. Im Juni 2019 hat sich die Stadt Freiberg am Neckar mit der Idee Freiraum für Freiberg als Projekt bei der Internationalen Bauausstellung 2027 Stadtregion Stuttgart beworben. Der Intendant Andreas Hofer bescheinigte bei seinem Besuch in Freiberg das Potential, die geforderten Qualitäten eines IBA 2027 Projektes erfüllen zu können. Seit Dezember 2019 liegt die Netzvereinbarung zur Ratifizierung und damit die Zusage, IBA 2027 Netzprojekt zu sein, vor. Anfang Dezember 2019 waren erneut der Parlamentarische Staatssekretär beim BMVI, Steffen Bilger, Bundestagsabgeordneter Eberhard Gienger und Landtagsabgeordneter Fabian Gramling nach Freiberg gekommen, um sich über den aktuellen Stand der Machbarkeitsstudie aus erster Hand zu informieren. Alle Beteiligten äußerten sich positiv zu der Idee und dem Vorhaben. Bei dem Treffen wurde die Stadt Freiberg am Neckar über die aktuell stattfindende Umorganisation beim Bund hinsichtlich Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Finanzierung von Bundesautobahnen und der Bündelung dieser Aufgaben in einer künftigen Autobahn GmbH informiert. Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie in Händen sind weitere Gespräche mit Vertretern des Bundes und der Autobahn GmbH, des Landkreises, der Stadtregion Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg geplant. Darüber hinaus ist eine aktive Teilnahme als anerkanntes Netzprojekt an der IBA 2027 vorgesehen.

**POLITIK, KOMMUNE UND BÜRGER –
ALLE ZIEHEN AN EINEM STRANG.
GEMEINSAM KANN
AUS DER VISION
WIRKLICHKEIT WERDEN.**



WIE GEHT ES NUN WEITER?

Der Gemeinderat der Stadt Freiberg befasst sich aktuell mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und berät über die nächsten Schritte. Die Studie belegt die technische und rechtliche Machbarkeit um mit dem Eigentümer der Autobahn, dem Bund, zu verhandeln. Enorm wichtig für die Weiterentwicklung der Idee ist es nun, die Bürgerschaft mit einzubeziehen. Alle Freiburgerinnen und Freiburger sind herzlich eingeladen, sich in die Weiterentwicklung der visionären Idee einzubringen und so dazu beizutragen, den alten Freiburger Traum einer Autobahnüberdeckung Wirklichkeit werden zu lassen. Im Rahmen des Förderprojekts entsteht die Homepage *Freiraum für Freiberg*, welche Mitte Oktober 2020 online gehen wird. Im dortigen BÜRGER.RAUM werden interessierte Bürger informiert (unter ENTDECKEN) und haben die Möglichkeit, ihre Meinung zu äußern, Kommentare und Anregungen zu verfassen (unter MITMACHEN). Hier sollen die Anregungen, Vorstellungen und kritischen Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu diesem zukunftsweisenden Projekt mit einfließen. Der nächste gemeinsame Schritt wird eine breit angelegte Bürgerbeteiligung sein.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Um das Projekt für die Öffentlichkeit sichtbar darzustellen, werden im Rahmen des Förderprojekts eine Corporate Identity (CI) und eine Homepage entwickelt, welche ab Mitte Oktober 2020 online ist. Eine einheitliche visuelle Darstellung für die zukünftige Außenpräsenz des Projekts wird maßgeblich durch das neue Logo transportiert. Im Weiteren soll die Öffentlichkeit durch die entwickelte Website www.FreiraumFreiberg.de über das Projekt informiert werden. Unter dem Menüpunkt BÜRGER.RAUM bietet die Website den Bürgern Freibergs die Möglichkeit zu mehr Transparenz und Zugänglichkeit zum Projekt. Sie finden dort neben der Eigenpräsenz der städtebaulichen Entwicklung die Abbildung der Projektschritte, sowie eine interaktive Plattform zur Einbindung und zur Kontaktmöglichkeit. Der Menüpunkt PROJEKT.RAUM richtet sich an eine andere Zielgruppe: Fachplaner, Projektpartner und Investoren. Für das Fachpublikum werden hier im Detail Informationen zur Projektvision und -planung bereitgestellt. Auf weiteren Unterseiten finden sich Artikel zu Leichten Grünbrücken, der IBA'27, Firmenprofile der beteiligten Partner, sowie der Kontakt zu Ansprechpartnern. Den letzten Unterpunkt bietet der PRESSE.RAUM. Für Journalisten stehen hier speziell aufgearbeitete Information in Text und Bild, sowie Ansprechpartner bereit. In einem weiteren Schritt der Öffentlichkeitsarbeit entstand diese Publikation BLICKpunkt, die interessierten Bürgern, aber auch anderen Kommunen mit vergleichbaren Fragestellungen, zur Verfügung steht. Die erarbeitete Homepage www.FreiraumFreiberg.de und diese kompakte Publikation sind der Auftakt, um in Form einer Bürgerbeteiligung mit den Freiburger Bürgern in einen weiteren Dialog zu treten.

**TRANSPARENZ UND INFORMATION.
AUSTAUSCH UND BETEILIGUNG.
DIE EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT IST
ENTSCHEIDEND FÜR DAS PROJEKTGELINGEN.**





CHANCEN & ZIELE

MEHR ALS EINE VISION : RAUMGEWINN, LEBENSQUALITÄT UND MEHR GRÜN IN DER STADT - ALL DAS VERKÖRPERT FREIRAUM FÜR FREIBERG.

Mit dem Ausbau der A81 von sechs auf acht Fahrspuren können in Freiberg die Anforderungen an den Lärmschutz nicht mehr erfüllt werden und es werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die hohe Kosten verursachen. Eine sinnvolle Lärmschutzmaßnahme mit viel Mehrwert bietet die Überdeckung in hybrider Leichtbauweise auf einem zentralen innerstädtischen Abschnitt. Die durchgeführte Machbarkeitsstudie belegt die technische und rechtliche Machbarkeit dieser Überdeckung mit aufgehender Wohn- und Geschäftsbebauung. Für die Stadt Freiberg und deren Bürger entsteht neben dem Lärmschutz ein räumlicher Mehrwert durch den Gewinn von innerstädtischem Bauland. Zudem wird die Emission von Schadstoffen für die angrenzende Wohnbebauung, das Zentrum sowie die Schul- und Sportgebäude reduziert. Der gesellschaftliche und städtebauliche Mehrwert liegt im Zusammenwachsen der, durch die Autobahn getrennten, Stadtteile.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zeigt, dass die Überdeckung nicht allein aus dem Gewinn von Bauland gegenfinanziert werden kann, jedoch kann dies einen Teil der Kosten decken. Die Aufnahme als Netzwerkprojekt der IBA'27 zeigt das Potential und den Vorbildcharakter der Vision für Freiberg und die gesamte Region und stellvertretend für Ballungszentren mit dem Konfliktpotential Verkehrsfluss contra Lebensqualität. Die Planung des Ausbaus auf acht Spuren sollte gemeinsam mit der weiteren Planung der Überdeckung erfolgen, um die Maßnahmen zusammen umsetzen zu können. Die Studie bildet die Grundlage für weitere Gespräche mit dem Eigentümer der Autobahn und liefert Anstöße in den weiteren Planungsschritten, auch über neue Optionen nachzudenken.



FREIRAUM FÜR FREIBERG

Die vielfachen positiven Effekte des Projektes für die Entwicklung der Stadt Freiberg und für die Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger motivieren Stadtverwaltung, Gemeinderat und andere politische Akteure, die Idee einer hybriden Landschaftsbrücke mit Wohn- und Bürogebäuden weiterzuverfolgen. Mit den innovativen Lösungsansätzen hat „Freiraum für Freiberg“ das Potential zu einem Leuchtturmprojekt für die Region zu werden und kann auch international als Modellprojekt von Bedeutung sein. Die Bewerbung als offizielles Projekt der IBA'27 ist ein erster Schritt, um die Vision einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen.

FÖRDERUNG MACHBARKEITSSTUDIE

Die in dieser BLICKpunkt Ausgabe erläuterten Aspekte und Chancen der Vision Freiraum für Freiberg sind das stark gekürzte Fazit der interdisziplinären Machbarkeitsstudie, die von der Stadt Freiberg a. N. beauftragt wurde. Möglich gemacht hat diese Studie, neben einem Gemeinderatsbeschluss im April 2019, die Förderzusage des Landes. Das Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg fördert eine Untersuchung zur Schaffung von mehr Wohnraum in Freiberg am Neckar mit 55.000 Euro. Untersucht wurde eine Überdeckung der A81. Neben der Schaffung von Grünflächen wurde geprüft, ob eine Überbauung mit Wohn- und Bürogebäuden möglich ist. Die ungekürzte Machbarkeitsstudie und weitere Informationen zum Projekt stehen den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Freiberg sowie der interessierten Öffentlichkeit online unter www.FreiraumFreiberg.de zur Verfügung.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND WOHNUNGSBAU

KONTAKT

Fragen zum Projekt beantwortet die Projektleiterin
REGINA GÖHRINGER gerne unter der E-Mail-Adresse:

INFO@FREIRAUMFREIBERG.DE

Nähere Informationen und Präsentationen zum Projekt, sowie dessen weitere Fortschritte sind auf folgender Homepage verfügbar:

WWW.FREIRAUMFREIBERG.DE

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

BILDRECHTE

KONZEPTION & LAYOUT

Stadt Freiberg a.N.

str.ucture GmbH + Architektur109

One4FineDesign

Alle dargestellten Visualisierungen sind unverbindlich und zeigen lediglich eine Momentaufnahme.

