

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	42 (2001)
Heft:	3
Artikel:	Die Freiburger Bahnhofsachse : vom Nachkriegsprovisorium zur modernen Dienstleistungsmeile
Autor:	Zinthäfner, Petra
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1088449

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Freiburger Bahnhofsachse: Vom Nachkriegsprovisorium zur modernen Dienstleistungsmeile

Petra Zinthäfner

Zusammenfassung

Mit mehr als einer halben Milliarde Mark Gesamtinvestitionen von öffentlichen und privaten Bauherren bedeutete die Umgestaltung der Bahnhofsachse in Freiburg eine der grössten städtebaulichen Veränderungen in den letzten Jahrzehnten. Kein anderes Projekt griff so nachhaltig in die Strukturen der Stadt ein wie dieses: Erstmals in der Nachkriegsgeschichte gelang es, durch die Verlegung des Verkehrs die Innenstadt nach Westen bis vor den Hauptbahnhof zu erweitern. Die Umgestaltung der Bahnhofsachse markierte sowohl den Höhepunkt als auch den vorläufigen Abschluss einer jahrelang nach Westen orientierten Stadtplanung. Inzwischen ist die Achse zum Synonym für das aufstrebende Dienstleistungszentrum am Oberrhein geworden.

1 Die beiden ersten Bahnhöfe in Freiburgs Stadtgeschichte

Als am 1. September 1845 der erste Eisenbahnzug in Freiburg Halt machte, lag der Bahnhof noch vor den Toren der Stadt inmitten von Rebgebäude und Äckern. Der Grund dafür war ein technischer: Die damals verwendeten Lokomotiven konnten keine Steigung über 0.6 Prozent überwinden. Das Stadtzentrum auf dem Dreisam-schwemmfächer lag nämlich relativ hoch, ausserdem behinderten die Reste der Vauban'schen Befestigungsanlagen eine Trassenführung am Rande der Altstadt.

Adresse der Autorin: Petra Zinthäfner, Presse- und Informationsamt der Stadt Freiburg, Rathausplatz 2-3, D-79098 Freiburg i.Br.

Unbeabsichtigt öffnete man damit schon damals die Perspektive einer Stadterweiterung gen Westen. Ein Baufluchtenplan aus dieser Zeit definierte bereits die Eisenbahnstrasse, die einmal die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt herstellen sollte. Ausgewiesen war damals ebenfalls eine sechs Meter breite Grünzone vor dem Bahnhof, die heute noch als “kleine Bismarckallee” erkennbar ist. Sie verläuft parallel zum Hauptstrassenzug.

Im Zweiten Weltkrieg wurden Freiburg unter anderem die Bahnanlagen zum Verhängnis: Am 27. November 1944 legte ein Bombenangriff die Stadt in Schutt und Asche. Von dem repräsentativen Bahnhofsgebäude im neoromanischen Stil blieb nur eine Ruine. Schnell und kostengünstig musste der Wiederaufbau vonstatten gehen – schliesslich war Freiburg Sitz der badischen Landesregierung geworden. Fundamente, Keller und sogar Mauerreste des alten prunkvollen Bahnhofs wurden für den Zweckbau wiederverwendet. Bescheiden sollte der zweite Bahnhof sein und nicht viel kosten, mit 300'000 Mark kam man am Ende aus. Damals lediglich als Provisorium gedacht, hatte das von den Freiburgern liebevoll genannte “Bahnhöfle” letztlich fast fünf Jahrzehnte Bestand.

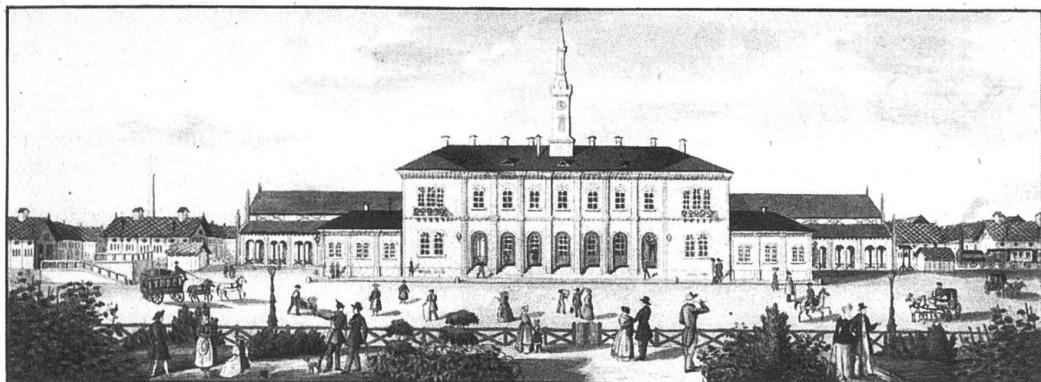


Abb. 1 Der 1845 fertiggestellte Freiburger Bahnhof.

Quelle: Stadtarchiv Freiburg



Abb. 2 Bahnhofsprovisorium von 1949.

Quelle: Stadtarchiv Freiburg

2 Städtebauliche Entwicklung gen Westen

In diesen fünf Jahrzehnten wuchs die Bevölkerungszahl Freiburgs stetig an. Um vor allem neue Wohnquartiere zu schaffen, richtete sich seit den fünfziger Jahren der Blick der Stadtplaner nach Westen – was insbesondere mit den topographischen Bedingungen zu tun hat: Da die Schwarzwald-Hänge im Osten eine Ausdehnung des Stadtgebiets von jeher behinderten, war eine Erweiterung nur in die Freiburger Bucht hinein Richtung Tuniberg und Nimberg möglich. Der Prozess der “Westentwicklung” verstärkte sich nun: Grosse Stadtteile wurden in den sechziger, siebziger und achtziger Jahren im Westen neu gebaut oder an ältere Kerne angelehnt (Betzenhausen, Mooswald, Landwasser, Weingarten). Mit dem jüngsten Quartier “Rieselfeld” sind bislang weitere 1'900 Wohneinheiten geschaffen worden. Bis 2010 sollen dort einmal rund 12'000 Menschen leben. Der kontinuierliche Anstieg der Wohnbevölkerung hat gleichzeitig zur Verbesserung der Infrastruktur geführt: Schulen, Parks und eine Stadtbahn wurden innerhalb weniger Jahre gebaut.

Mit der Erschliessung der westlichen Stadtteile trat aber auch ein Problem auf: Bahngelände und Bahnhof trennten die neuen Quartiere, wie schon früher den Stühlinger, von der Innenstadt ab. Es wurden Überlegungen angestellt, die Gleise tiefer zu legen, um Platz für eine ebenerdige Ost-West-Verbindung zu schaffen. Auch die Möglichkeit, eine Bahnhofshalle und ein Kongresszentrum quer über den Gleisen zu errichten, ist untersucht worden. Aus Kostengründen wurde diese Idee jedoch wieder ad acta gelegt. Dennoch hatten sich an der Bahnhofsachse Bismarckallee sowie an der Verbindung zur Altstadt, der Eisenbahnstrasse, grosse Dienstleistungsunternehmen wie Banken und Versicherungen niedergelassen. Eine wirkungsvolle Verknüpfung zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen schuf man schliesslich mit der Stadtbahnbrücke, die über die Gleise gebaut wurde.

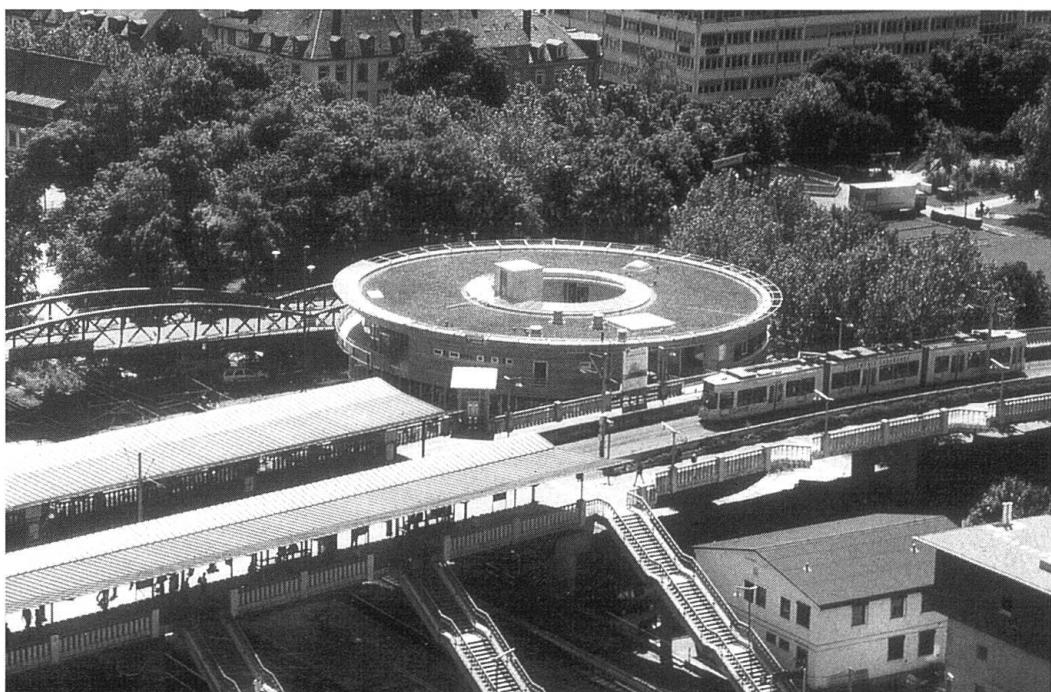


Abb. 3 Stadtbahnbrücke und Fahrradstation “Mobile”.

Photo: R. Buhl 2001

3 Das Konzerthaus als “Eisbrecher” für die Bahnhofsumgestaltung

Unter dem Arbeitstitel “Kultur- und Tagungsstätte (KTS)” griff die Stadt 1983 den Plan eines neuen Kongresszentrums in Bahnhofsnähe wieder auf. Die tatsächlich stattgefundene Stadtentwicklung nach Westen sollte mit einer kräftigen Architektur sichtbar gemacht werden. Schliesslich sollte das Projekt der Stadtentwicklung Freiburgs einen einmaligen Schub versetzen – die Bürgerschaft der Stadt aber auch auf Jahre hinaus erbittert polarisieren.

Schnell wurde nämlich die Planung für einen grossen Saalbau zum Zankapfel von Parteien, Bürgerschaft und Stadtverwaltung. Die jahrelange Debatte um das Haus endete schliesslich 1988 mit einem Bürgerentscheid: Obwohl die Gegner die Mehrheit der Stimmen bekamen, verfehlten sie nur knapp das gesetzlich vorgeschriebene Quorum. Die KTS, später Konzerthaus getauft, konnte in den Jahren 1992 bis 1995 errichtet werden. Für viele gilt der Bau des Konzerthauses im Nachhinein als die Schlüsselinvestition am Bahnhof; der damalige Stadtbauchef Günter Petry urteilt in der Rückschau: “Plötzlich wurde die Kultur Treibsatz für die gesamte Stadtentwicklung”.

Von der Innenstadt aus kommend bildet das Konzerthaus heute den Abschluss einer sogenannten Kulturmeile: Von der Albert-Ludwigs-Universität über das Städtische Theater am Rotteck-/Werderring an einem grossen Kinokomplex vorbei gelangt man schliesslich an der Bahnhofsachse zum Konzerthaus (Abb. 4). In unmittelbarer Nähe liegen dort das traditionsreiche “Jazzhaus” und der alternative Szene-Treff “Crash”. Ursprünglich sollte gegenüber den Gleisen sogar ein “Science-und Technologiecenter” entstehen. Dieses Projekt kann jedoch wegen fehlender Finanzierungszusagen des Landes nicht gebaut werden.

Inzwischen hat sich das Konzerthaus innerhalb der ersten fünf Jahre seines Bestehens zu einem Publikumsmagneten mit einem grossen Einzugsgebiet entwickelt. Zum fünfjährigen Jubiläum konnte der millionste Besucher im Konzerthaus begrüßt werden. Als multifunktionales Zentrum, das von dem renommierten Architekten Dietrich Bangert aus Berlin gebaut wurde, finden dort sowohl Konzerte als auch Kongresse, Tagungen, Bälle und Galas statt. Erst im Frühsommer 2001 diente das Konzerthaus anlässlich des deutsch-französischen Regierungsgipfels zwischen Bundeskanzler Gerhard Schröder und Präsident Jacques Chirac als grosses Pressezentrum für Journalisten aus der ganzen Welt.

Das Herzstück des Hauses bildet der Grosse Saal mit 1'800 Plätzen. Für insgesamt drei Orchester ist das Konzerthaus inzwischen Heimstatt geworden: Das städtische Philharmonische Orchester, das Freiburger Barockorchester sowie das Sinfonieorchester des Südwestrundfunks (SWR) haben dort ihr Domizil gefunden.

Mit dem Kongresszentrum konnte Freiburg seinen Stellenwert im Kongress- und Veranstaltungsgeschäft massgeblich steigern. Die Übernachtungszahlen haben sich seit dem Bau des Hauses kräftig erhöht, wie auch die Bettenkapazität in der Stadt gestiegen ist.

Ungeahnte Nachfolgeinvestitionen der privaten und öffentlichen Hand setzten zu Beginn der neunziger Jahre an der Bahnhofsachse ein. Freiburg erlebte in dieser Zeit einen wahren “Bauboom”. Den Anfang machte das Verwaltungsgebäude der



Abb. 4 Konzerthaus Freiburg (seit 1996) und Dorint-Kongress-Hotel. *Photo: B. Mohr*

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein. Schon 1990 feierte man die Einweihung des eleganten Gebäudes südlich des Hauptbahnhofs am Autobahnzubringer. Es galt bereits zu diesem Zeitpunkt als "Vorposten einer nachhaltigen Umstrukturierung, ... als Merkzeichen eines modernen Freiburgs, das sich nicht allein über Spitzdach und Bächle, sondern über High-Tech und ökonomische Prioritäten definiert". (Rüskamp 1992)

Zwei Hotels, der Zentrale Omnibus-Bahnhof, eine Fahrradstation sowie mehrere Tiefgaragen mit insgesamt knapp 1'000 Autostellplätzen sollten quasi wie auf einer Perlenkette aufgereiht an der Achse entstehen. Und auch der angrenzende Stadtteil "Im Grün" hatte nach einem jahrelangen Sanierungsverfahren eine städtebauliche Verbesserung erfahren und wurde mit dem Sanierungsabschluss 1999 zu einer attraktiven Adresse.

Rückgrat der Planungen am Bahnhof war der vierspurige Ausbau des Straßenzugs Bismarckallee und Schnellliniestrasse. Der Verkehr, der bis dato hauptsächlich auf dem Rotteck-Werderring um die Altstadt herum geführt wurde, konnte nun direkt vor den Bahnhof verlegt werden. Es gelang dadurch, den beengenden und hemmenden Ring um die Altstadt zu lösen und die Innenstadt bis vor den Bahnhof zu erweitern. Die Achse nimmt heute den wesentlichen Teil des städtischen Nord-Süd-Verkehrs auf.

4 Der neue Hauptbahnhof: Entrée in die Stadt und modernes Dienstleistungszentrum

1990 fiel die grundsätzliche Entscheidung der Deutschen Bahn für einen Bahnhofsneubau in Freiburg. Doch weder sie noch die Stadt baute den Bahnhof, sondern ein privater Investor: Zum ersten Mal realisierte die Deutsche Bahn ein Projekt dieser Art über ein Investorenmodell statt in eigener Bauträgerschaft. Ein grosser Baukonzern setzte dabei das Kapital – rund 110 Millionen Mark – für das Projekt ein und erwirtschaftet seine Rendite durch die Verpachtung des Bahnhofs an die Bahn sowie der Büroflächen und Geschäfte an Dienstleistungs- und Handelsunternehmen. Aus einer Investorenausschreibung ging die Firma Bilfinger + Berger als Projektentwickler mit einem Entwurf der Waldkircher Architekten Harter und Kanzler hervor. 1995 verabschiedete der Gemeinderat den Bebauungsplan "Hauptbahnhof" und schuf damit das Baurecht für das Projekt; gleichzeitig schloss die Bahn das Planfeststellungsverfahren für die betrieblichen Einrichtungen ab. Im Juni 1995 gaben der Vorstand von Bilfinger + Berger, die Bahn-AG und die Stadt gemeinsam "grünes Licht" für den Neubau.



Abb. 5 Der neue Freiburger Hauptbahnhof im Jahre 2001.
Photo: R. Buhl 2001

Während des Bebauungsplanverfahrens diskutierten Gemeinderäte, Stadtverwaltung und Bürgerschaft hauptsächlich über die im Modell vorgesehenen Gebäudehöhen, denn in der Bevölkerung waren Befürchtungen vor “Frankfurter Verhältnissen” laut geworden. Die städtische Bauverwaltung berief einen Planungsbeirat ein, der den Architektenentwurf überarbeitete. Klimatische Auswirkungen für den westlich des Bahnhofs liegenden Stadtteil Stühlinger wurden in einem Klimagutachten untersucht. Als Ergebnis gliederte man die 250 Meter lange Gebäudefassade auf, die Höhe der Längsgebäude wurde um ein Stockwerk reduziert. Außerdem kam eine 14 Meter breite Lücke, ein so genanntes “Windfenster”, in den Bauungsplan. Einer der beiden markanten Bürotürme ist in der Höhe von 55 auf 44 Meter “gestutzt” worden. Den zweiten Turm beliess man mit einer Höhe von 66 Metern bei der ursprünglichen Planung, ab 44 Metern wurde er jedoch verjüngt und transparent ausgestaltet. Nach dem Münsterturm mit 116 Metern ist der 19 Stockwerke hohe Turm an der Eingangshalle des Hauptbahnhofs damit das zweithöchste Gebäude Freiburgs.

Das Bahnhofsgebäude ist in drei Bauabschnitten gebaut worden, der dritte wurde erst vor kurzem fertiggestellt. Von den insgesamt 36'000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche hat die Bahn AG rund 8'000 übernommen. Angesiedelt haben sich vor allem Dienstleistungsfirmen aus dem Bereich Multimedia und Kommunikation. Ein texanisches Telekommunikationsunternehmen richtete hier auf 2'000 m² seine Europa-Zentrale ein.

Inzwischen hat der Bahnhofsturm auch auf dem alternativen Energiesektor Bedeutung erlangt: An seiner Südseite befindet sich eines der grössten Solarkraftwerke im Stadtkreis Freiburg. Auf 320 Quadratmetern sind rund 50 Solarmodule für die Gewinnung von Energie, die direkt ins Netz des örtlichen Stromversorgers eingespeist wird, angebracht.

Und auch für Nachtschwärmer ist der Bahnhofsturm zu einer gefragten Adresse aufgestiegen: Im 17. und 18. Stock befindet sich eine rundum verglaste Café-Bar mit grandiosem Ausblick auf die gesamte Stadt.

5 Verkehrsdrehscheibe der gesamten Region

Seit Jahren hat Freiburg, gemessen an seiner Einwohnerzahl, den Spitzenplatz als der am stärksten frequentierte Bahnhof Deutschlands: Rund 65'000 Menschen steigen hier täglich ein oder aus. Mit statistisch 1'100 Schienenkilometern pro Jahr und Einwohner sind die Freiburgerinnen und Freiburger auch deutlich eifrigere Bahnkunden als der bundesdeutsche Durchschnitt. Freiburg liegt an einer der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindungen mit 250 Personenzügen täglich, davon allein 12 ICE- und 30 Intercity-Verbindungen.

Gleichzeitig ist der Hauptbahnhof aber auch eine immer wichtiger werdende Drehscheibe zwischen Fern-, regionalem und Stadtverkehr. Alle Verbindungen der “Breisgau-S-Bahn 2005”, einem regionalen S-Bahn-System, kreuzen sich im Freiburger Hauptbahnhof. Mit einem 212 Kilometer langen Schienennetz bildet es das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Moderne Regio-Shuttles fahren werktags im 30-Minuten-Takt. S-Bahnen, Stadtbahnen, Fernzüge und Busse sind optimal

untereinander verknüpft. Vom Rad auf die Schiene oder vom Regionalbus in die Strassenbahn: Der Freiburger Hauptbahnhof ist ein Umsteigeknotenpunkt, der für alle Fahrbeziehungen kurze und bequeme Wege ermöglicht. Alle Freiburger Stadtbahnlinien kreuzen den Bahnhof, und von der Stadtbahnbrücke aus ist jedes Gleis per Treppe oder mit dem behindertengerechten Aufzug erreichbar. Unterhalb der Stadtbahnbrücke – direkt neben Gleis 1 – liegt der 1995 eröffnete Regionale Omnibusbahnhof. Er ist ebenfalls über Treppen und Aufzüge mit den Stadtbahnhaltestellen verbunden.

Für Radfahrer wurden entlang der Bahnhofsachse neue separate Fahrradwege angelegt. In der Fahrradzentrale “Mobile” auf der Westseite des Bahnhofs sind rund 1'000 bewachte Fahrradparkplätze sowie ein Service-Center zu allen Fragen des öffentlichen Nahverkehrs entstanden. Der Bau der zweistöckigen, kreisrunden Mobilitätszentrale hat rund 3.6 Millionen Mark gekostet. Das “Mobile” wird von einer privaten Gesellschaft betrieben und gilt zudem mit einer Solaranlage auf dem Dach als mustergültiges Öko-Projekt.

6 Ausblick

Längst ist der Freiburger Hauptbahnhof kein Provisorium mehr. Nördlich und südlich des Gebäudes ist dort eine moderne Dienstleistungsmeile entstanden. Und dieser Prozess geht weiter voran: Neben dem IHK-Gebäude wird in den nächsten Jahren ein neuer Bürokomplex gebaut, und an der Ecke Bismarckstrasse/Friedrichring wird sich neben den beiden Hotels direkt am Hauptbahnhof (Dorint Hotel und Intercity Hotel) ein drittes niederlassen: ein Ibis Hotel. Der Bauantrag der Hotelkette hat im Freiburger Gemeinderat bereits Zustimmung gefunden. Auch kann die Stadt das Areal des ehemaligen Expressgutbahnhofs an der Schnelllinstrasse neu überplanen. Die einen Hektar grosse Fläche der Deutschen Bahn lag jahrelang brach. Jetzt soll dort vor allem Raum für Dienstleistung und Gewerbe geschaffen werden. In einem Rahmenvertrag über drei weitere grössere Bahnflächen (grösster Bestandteil ist das 30 Hektar grosse Gebiet am Güterbahnhof im Norden Freiburgs) hat die Stadt Freiburg die Planungshoheit über diese Gebiete erhalten.

Erste Umnutzungen sind gleichwohl im Gange: Am Nordende des Bahnhofareals hatte die UFA-Theater AG ein Multiplex-Kino gebaut. Insgesamt sieben Kinosäle mit rund 1'500 Sitzplätzen hatte der Konzern dort langfristig angemietet. In Kürze wird allerdings das Gebäude für Büroräume umgebaut, da der Mieter aufgrund des bundesweiten Rückgangs im Kinogeschäft aus seinem Vertrag ausgestiegen ist. In der obersten Etage soll demnächst das städtische Planetarium untergebracht werden. Nach heutigem Stand sind ohne Berücksichtigung des Ausfalls des Mieters UFA-Theater AG mehr als 90 Prozent aller Flächen im gesamten Bahnhofsbau langfristig vermietet.

Kritik aus der Bevölkerung war wegen fehlender öffentlicher Parkplätze für Fahrzeuge und Fahrräder laut geworden. Hier scheint der Umgewöhnungsprozess noch nicht vollzogen worden zu sein. In den Tiefgaragen stehen über tausend Stellplätze zur Verfügung; für Kurzparken, die schnell jemanden zum Zug bringen wol-

len, ist ein kostenloser Tarif, der sogenannte “Kiss- and Rail-Tarif”, eingerichtet worden. Das wilde Abstellen von Fahrrädern in der Bahnhofszone konnte auch durch das günstige Fahrradparkhaus “Mobile” bislang nicht beseitigt werden.

Nachbesserungen finden derzeit auch am Vorplatz des Bahnhofs statt: Fahrradweg, Fussgängerkreuzung und widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge haben dort immer wieder für Ärger gesorgt. Inzwischen will die Stadt durch eine eindeutigere Markierung des Fuss- und Radwegs das Problem an der vielbefahrenen Bismarckallee in den Griff bekommen.

Auch scheinen in der Bevölkerung noch immer Vorbehalte resp. Widersprüche bezüglich der städtebaulichen Qualität des Bahnhofs zu bestehen: Den einen ist der Gebäudekomplex zu kühl und zu klotzig, andere beklagen, dass durch die Höhe der Gebäude die freie Sicht auf die umliegenden Berge genommen sei. Andere wiederum preisen die Eleganz der Türme, die sich auf gelungene Weise den anderen Bauwerken der Stadt wie dem Münster und den mittelalterlichen Toren anpasse und dass ein in Freiburg architektonisch lange vermisster urbaner Charakter jetzt im Stadtbild sichtbar sei.

Literatur

- Böhme R. 1996. Das Konzerthaus – ein Schlüssel der Freiburger Stadtentwicklung.
In: Freiburger Stadtbau GmbH (Hrsg.). *Konzerthaus Freiburg*. Freiburg, 12-19.
- Rüskamp W. 1992. Im Niemandsland ein Muster für die neue “Bahnhofsmeile”.
Badische Zeitung, 4. Dezember 1992.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1998. Vom Ring zur neuen Mitte. *StadtNachrichten*, Dezember.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1997. Innenstadt 2005. *StadtNachrichten*, Mai.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1992. Der Bahnhofsbereich erhält ein neues Gesicht. *StadtNachrichten*, Juli.
- Von Ungern-Sternberg S. 1996. Im Westen das Neue. In: Freiburger Stadtbau GmbH (Hrsg.). *Konzerthaus Freiburg*. Freiburg, 98-100.

