

INFORMATIONSVORLAGE

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V / Stadtplanungsamt	Herr Jerusalem	4100	17.06.2026

Betreff:

Sachstand zur städtebaulichen Voruntersuchung Eisenbahnstraße / Bismarckallee und Information zum weiteren Verfahren

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
BaUStA	24.06.2026	X			

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein

Ergebnis:

Der Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ergebnisse der städtebaulichen Voruntersuchung gemäß Anlage 3 und Nr. 3 sowie das beabsichtigte weitere Verfahren mit Wettbewerb zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität des Standorts gemäß Nr. 4 der Drucksache BaUStA-26/004 zur Kenntnis.

Anlagen:

1. Lage des Gebiets
2. Abgrenzung des Gebiets
3. Städtebauliche Voruntersuchung vom 17.08.2025 (Zusammenfassung)

1. Lage und Abgrenzung des Gebiets

Das Eckgrundstück (Flst.Nr. 81) Eisenbahnstraße / Bismarckallee befindet sich im sogenannten Erweiterungsbereich der Innenstadt und ist Teil des Altstadttrings (siehe Anlagen 1 und 2 dieser Drucksache). Der Umgriff wird östlich durch die Bebauung der Eisenbahnstr. 66 (Flst.Nr. 79) sowie die Hans-Sachs-Gasse und südlich durch die Bebauung der Bismarckallee 6 (Flst.Nr. 83) begrenzt. Das Grundstück verläuft westlich entlang der Bismarckallee bis zur Einmündung der nördlich begrenzenden Eisenbahnstraße. Die Adressbildung und Eingangszone der bestehenden Bebauung erfolgt zu diesen beiden Straßen mit den Hausnummern Bismarckallee 8 und Eisenbahnstraße 68.

Dem Flurstück kommt aus mehreren Gründen eine herausgehobene städtebauliche Bedeutung zu:

- Die Ecklage bildet eine städtebaulich bedeutende Auftaktsituation in den Altstadtbereich. Der Ein- und Ausgangsbereich des Hauptbahnhofs liegt direkt gegenüber, die Wegeführung erfolgt direkt auf das Gebäude zu, sowohl über die Fußgängerampel über die Bismarckallee als auch durch die Unterführung des Bahnhofs, deren Treppenaufstieg dort heraufkommt.
- Als Teil des Entlastungsbereiches der baukulturell wertvollen historischen Altstadt ist hier die Verortung von großflächigen Büro- und Handelsnutzungen vorgesehen.
- Der umgebende Bereich ist geprägt durch Handelsbetriebe, Hotellerie sowie zentrale Einrichtungen aus Wirtschaft und Verwaltung. Entsprechende Nutzungen ergänzen das Umfeld des Hauptbahnhofs. Die sehr gute Lage mit dem beschriebenen Umfeld bietet sich sehr gut für größere Büroeinheiten an.

2. Ausgangslage

Die Immobilie befindet sich in privatem Eigentum. Die Flächen der bestehenden Bebauung werden derzeit in den Obergeschossen des Vorbaus sowie im 12-geschossigen Hochpunkt von Behörden, Verbänden, Bildungseinrichtungen und medizinischen Einrichtungen genutzt. Im Erdgeschoss befindet sich zudem ein Bekleidungsgeschäft. Im Untergeschoss sind Stellplätze untergebracht.

An der Bismarckallee steht heute ein vorgelagerter dreigeschossiger Vorbau, der die vorhandenen Fluchten der Blockrandbebauung aufgreift, aber mit drei Geschossen deutlich unter den umgebenden fünf bis sechs Geschossen bleibt. Zum Ensemble gehört ein 12-geschossiger Hochpunkt, im rückwärtigen Bereich bzw. an der Eisenbahnstraße (Hausnummer 68) angeordnet. In Verbindung mit dem Neubau des Volksbankgebäudes weist auch der Bestandsbaukörper der Bismarckallee 8 / Eisenbahnstraße

68 eine erhöhte Fernwirkung auf. Das Zusammenwirken der Baukörper bildet einen markanten städtebaulichen Schwerpunkt am Eingang zur Freiburger Innenstadt. Entlang der Hans-Sachs-Gasse befindet sich heute eine wenig attraktive „Rückseite“ des Bestandsgebäudes / -komplexes, mit Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt. Der Hauptzugang zu den Büroflächen erfolgt über die Eisenbahnstraße.

3. Anlass der Einleitung einer städtebaulichen Entwicklung

Der Gebäudekomplex wurde im Jahr 1967 erbaut. Im Jahr 1998 erfolgte die Sanierung der Fassaden des 12-geschossigen Hochpunkts sowie des an der Bismarckallee orientierten dreigeschossigen Baukörpers.

Trotz dauerhafter Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen kamen die Fachplaner zum Ergebnis, dass hier substanzielle Anpassungen erforderlich sind. Hierzu gehören:

- Die nicht mehr ausreichenden Geschosshöhen von 3 Metern, die nach einer notwendigen energetischen Modernisierungsmaßnahme die Mindestraumhöhen von gesunden Arbeitsplätzen (Arbeitsstättenrichtlinie) nicht mehr einhalten können,
- das Erschließungssystem entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen, um beispielsweise eine barrierefreie Erschließung sowie eine zeitgemäße Entfluchtung zu gewährleisten,
- die großen Geschofstiefen im Sockelbau lassen nur unzureichend Tageslicht in die Tiefe des Raumes, auch eine natürliche Belüftung ist kaum möglich,
- der Brandschutz entspricht nicht mehr den notwendigen Sicherheitsanforderungen,
- die Haustechnik, die Fassaden und selbst das Tragwerk weisen erhebliche Mängel auf,
- durch die statisch erforderlichen Stützen entsprechen die Stellplätze nicht mehr den geltenden Normgrößen und sind deshalb teilweise nicht nutzbar,
- die aktuelle Leerstandsquote von 20 % der Flächen zeigt, dass dieses Konzept aufgrund der baulichen Struktur nicht marktgängig ist,
- die Anforderungen an die heutigen Arbeitsstättenrichtlinien können nur bedingt erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde durch den Eigentümer in Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine städtebauliche Voruntersuchung in Auftrag gegeben. Ziel dieser Studie war die Untersuchung und Gegenüberstellung des Gebäudeerhalts unter Berücksichtigung der heutigen Anforderungen an Technik, Brandschutz und Nutzer*innenwünschen. Alternativ wurde eine städtebauliche Neuordnung als Alternativlösung entwickelt (siehe Anlage 3 dieser Drucksache).

Die Studie wurde von dem Architektur- und Stadtplanungsbüro ASTOC in Zusammenarbeit mit Ingenieur*innen der Tragwerksplanung und Gebäudetechnik erstellt. Im Ergebnis zeigt die Studie vom 17.08.2025, dass eine Bestandssanierung in Verbindung mit einem Anbau zwar technisch und mit sehr großem Aufwand umsetzbar wäre, das Gebäude jedoch weiterhin nicht Nutzer*innenwünschen und -anforderungen gerecht werden könnte, weil beispielsweise das Problem der unzureichenden Raumhöhen nicht

gelöst werden kann. Daher kommt die Studie zu dem Schluss, dass über den Bestandserhalt keine gute Lösung und auch keine Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann (siehe Anlage 3 dieser Drucksache).

Nach dieser vertieften Prüfung und Abwägung zwischen den beiden Möglichkeiten hat sich der Vorhabenträger gegen einen Erhalt ausgesprochen. In der Gesamtabwägung ist trotz des voraussichtlich höheren Material- und Energieeinsatzes eine Neuentwicklung dem Bestandserhalt und -umbau vorzuziehen. Neben den bereits in der Studie genannten Mängeln, die auch mit substantiellen Anpassungen des Gebäudes nur unzureichend gelöst werden können, stellt eine Neuentwicklung eine deutlich langfristige und nachhaltigere Lösung dar. Zeitgemäße Geschosshöhen, Flächenzuschnitte, Belichtungen, Rettungs- und Erschließungswege und wirtschaftlichere Lösungen sorgen für ein langfristige Nutzungsperspektive und damit auch nachhaltigere Entwicklung als ein umfassender Umbau mit eingeschränkten Vermarktungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Im Rahmen einer Neubebauung gilt es, eine Reihe von qualitätssichernden Anforderungen an dieser für die Stadt Freiburg wichtigen Nahtstelle zwischen dem Ankunftsort am Bahnhof und dem Übergang in die Altstadt einzuhalten.

Dies gelingt am besten über einen städtebaulichen und architektonischen Wettbewerb (siehe Anlage 3 dieser Drucksache). Ziel des Wettbewerbs ist es, für diese besondere Lage in einem konkurrierenden Verfahren die beste städtebauliche Lösung zu finden. Es sollen mit einer zeitgemäßen und gleichzeitig zu Freiburg passenden Architektur ein oder mehrere Gebäude entwickelt werden, die zukunftsfähig, nachhaltig und nach Möglichkeit auch flexibel auf sich ändernde Nutzungen reagieren kann.

Ergänzend soll im Wettbewerb überprüft werden, ob über dieses Neubauvorhaben eine bessere Nutzbarkeit und Akzeptanz der Unterführung unter der Bismarckallee entstehen könnte, in dem die Fußgänger künftig barrierefrei an einem belebten Untergeschoss des Neubaus ankommen könnten. Hierzu wird auch die Freiburger Wirtschaftsförderung (FWTM) ihre Erfahrungen mit einfließen lassen.

4. Ausblick

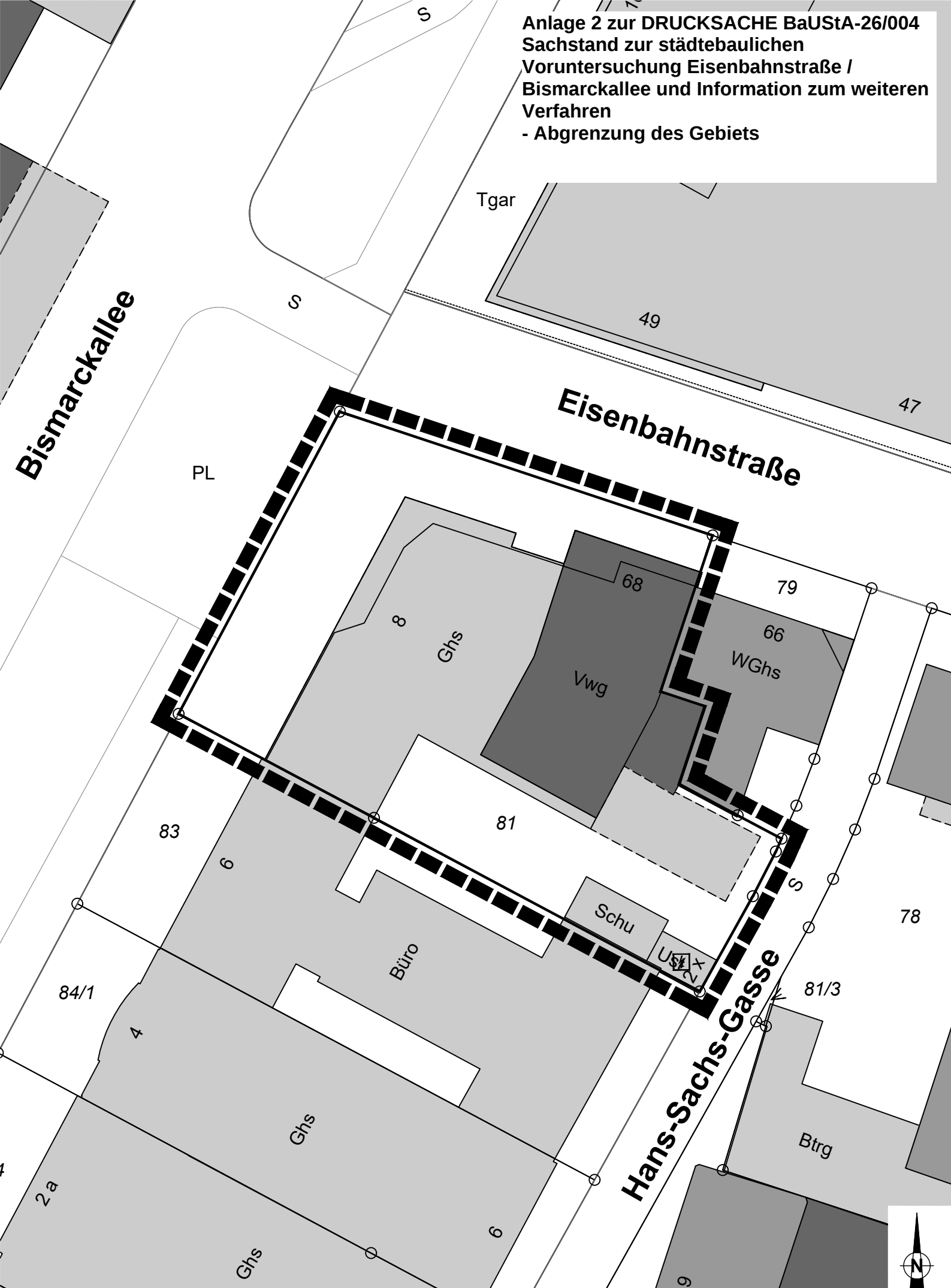
Die nächsten Schritte sind die Erarbeitung einer Wettbewerbsauslobung zu einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren sowie eines Aufstellungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Beides soll 2027 zur Beschlussfassung in den Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschuss eingebracht werden.

Ansprechperson ist Frau Pickering, Stadtplanungsamt, Tel.: 0761/201-4152.

Anlage 1 zur DRUCKSACHE BaUStA-26/004
 Sachstand zur städtebaulichen
 Voruntersuchung Eisenbahnstraße /
 Bismarckallee und Information zum weiteren
 Verfahren
 Lage des Gebiets



Anlage 2 zur DRUCKSACHE BaUStA-26/004
Sachstand zur städtebaulichen
Voruntersuchung Eisenbahnstraße /
Bismarckallee und Information zum weiteren
Verfahren
- Abgrenzung des Gebiets

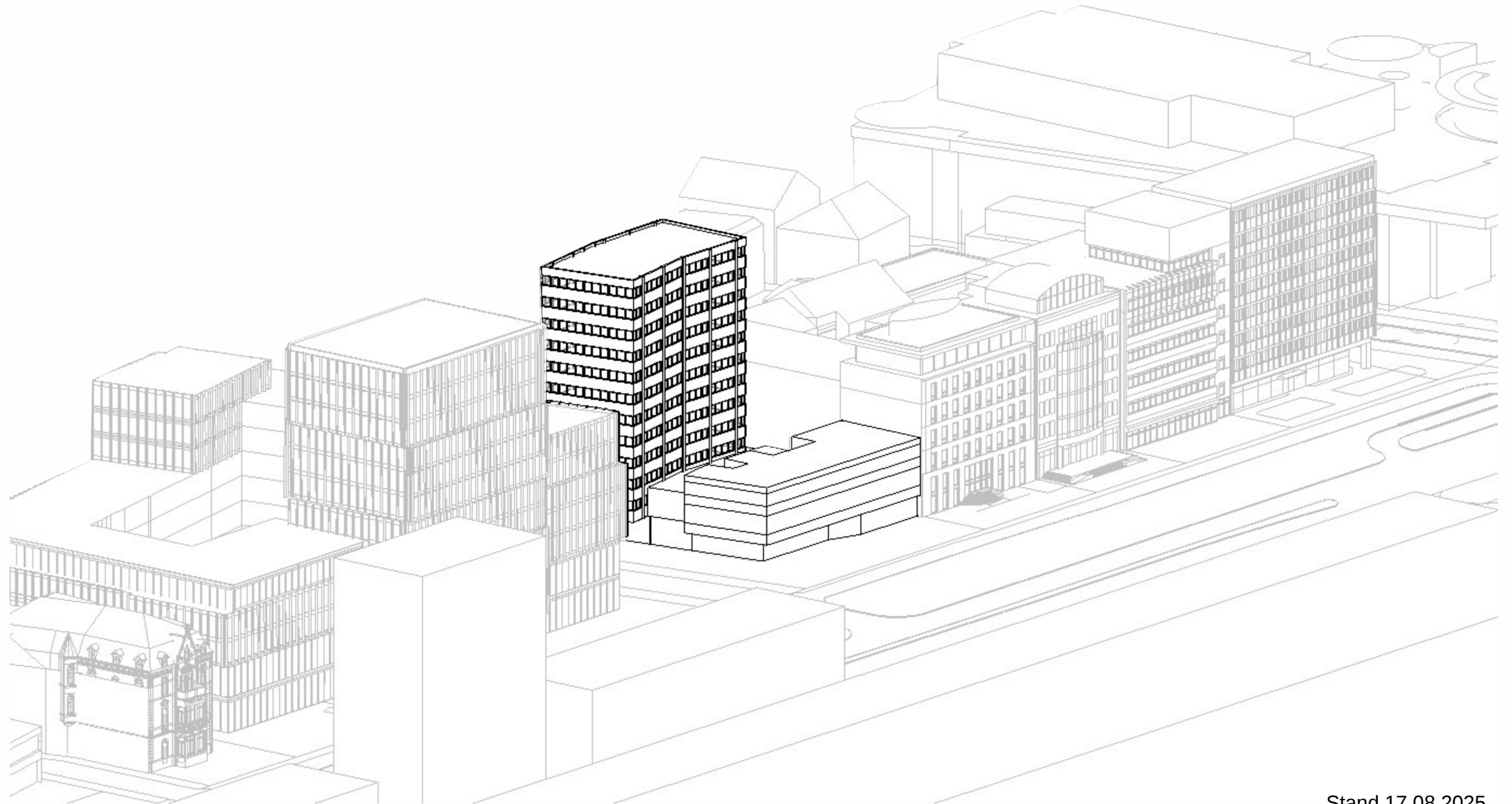


0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 m

Maßstab 1:500

(Stand: 14.05.2025)

ZUSAMMENFASSUNG DER STÄDTEBAULICHE VORUNTERSUCHUNG EISENBAHNSTRASSE 68 / BISMARCKALLEE



Stand 17.08.2025

SICORE
REAL ASSETS

ASTUC

In Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt Freiburg

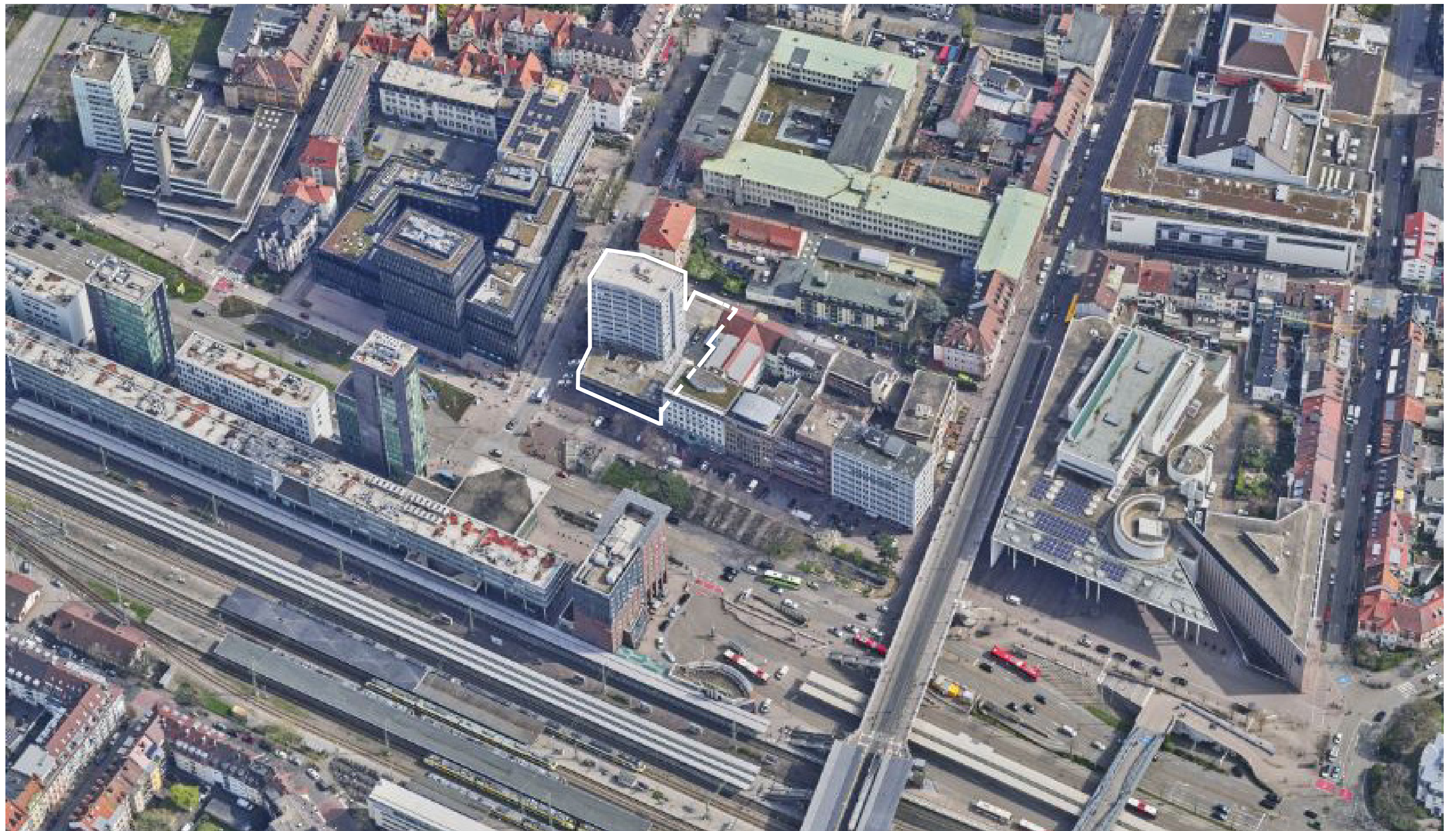
INHALT

STATUS QUO

BESTANDSANALYSE

PRÜFUNG BESTANDSERWEITERUNG

NEUENTWICKLUNG



Schrägluftbild Untersuchungsgebiet

Bilderquelle: Stadt Freiburg / FreiGIS

BESTAND

Der Gebäudebestand ist im Eigentum der Iduna vereinigte Lebensversicherung a.G. für Handwerk, Handel und Gewerbe in Hamburg, vertreten durch das Unternehmen SICORE Real Assets umfasst die Grundstücke Eisenbahnstr. 68, Hans-Sachs-Gasse 2 und Bismarckallee 8 (Flurstück 81).

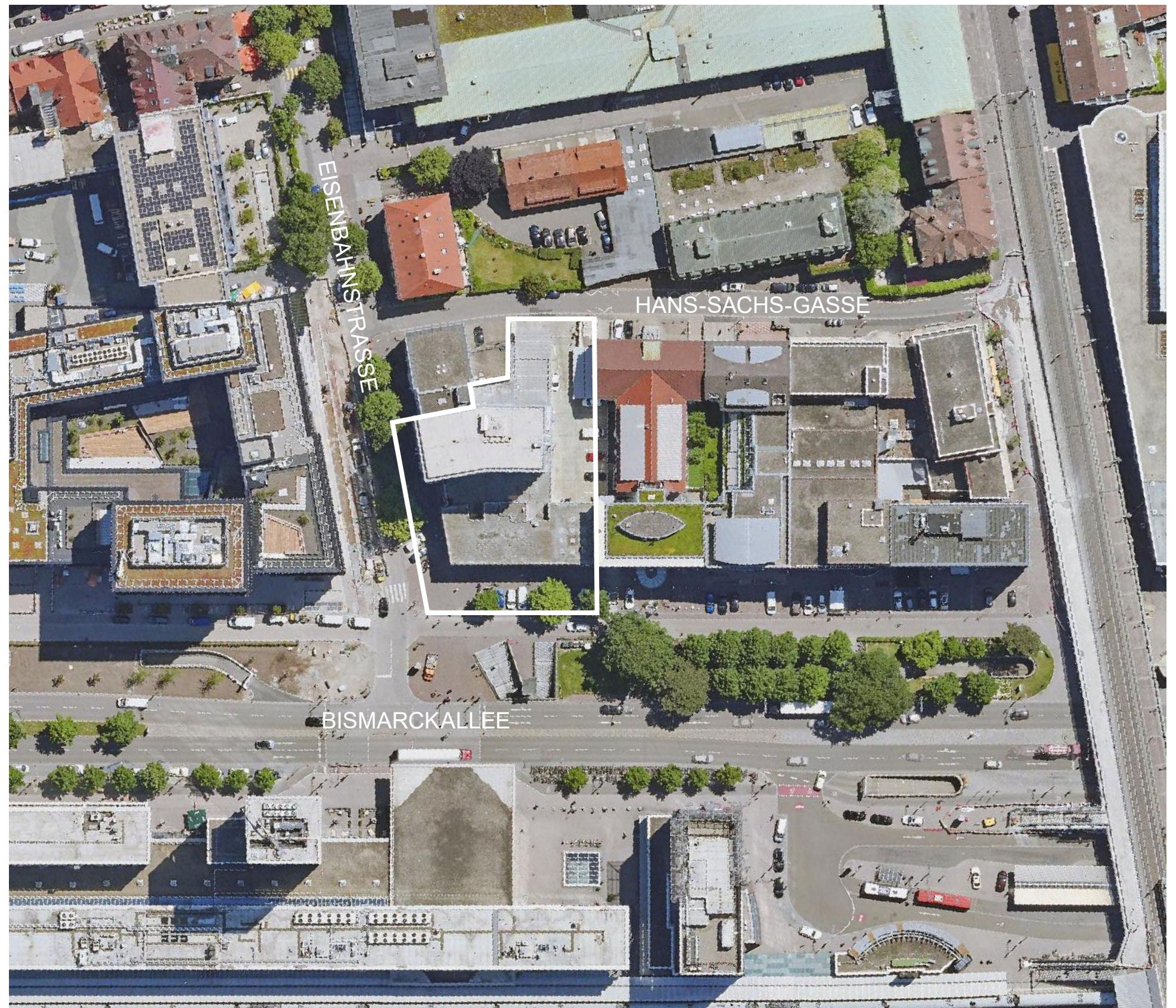
Die Bestandsbebauung aus dem Jahre 1967 kann in verschiedene Gebäudeteile unterteilt werden.

An der Ecke Bismarckallee-Eisenbahnstraße besteht die Bebauung aus einem 2–3-geschossigen Sockelbau. Das Erdgeschoss ist hierin Teilen mit einer Handelsnutzung belegt. Von der Straßenecke zurückversetzt, zur Eisenbahnstraße hin orientiert, befindet sich ein 12-geschossiger Baukörper mit einer Büronutzung.

Der Baukörper krägt an der Eisenbahnstraße ab dem 1. Obergeschoss über die Gebäudeflucht aus. Zur Hans-Sachs-Gasse hin ist das Grundstück mit einer Tiefgaragenzufahrt, sowie weiterer versiegelter Fläche kaum bebaut. Das gesamte Grundstück innerhalb der Bauflucht ist vollständig mit drei Untergeschossen unterbaut, die großenteils als Tiefgarage genutzt werden.

Als Nutzer der Mietflächen sind Vertreter der Behörden, Verbände, medizinische Einrichtung und Bildungseinrichtungen zu nennen. Weitere Mietflächen werden im Erdgeschoss für eine Handels-Nutzung verwendet. Es sind derzeit in etwa 20 % der Mietflächen nicht vermietet.

Insgesamt sind 81 Stellplätze vorhanden, von denen 23 unvermietet sind. Hiervon sind in etwa 12 Stellplätze aufgrund ihrer Größe oder ihrer räumlichen Lage für die heutigen Anforderungen einer Stellplatznutzung ungeeignet und bleiben dauerhaft unvermietet.



Planungsgebiet Luftbild Bestandssituation

Bilderquelle: ASTOC

BESTAND

Der bauliche Zustand der Bebauung ist trotz Pflege und ordnungsgemäßer Instandhaltung durch den Eigentümer nicht zeitgemäß und umfasst Mängel hinsichtlich des Tragwerks, der Haustechnik und des Zustands der Fassaden, die auf das Ende der technischen Lebensdauer des Gebäudes schließen lassen. Auf Seite 8 sind einige Punkte hierzu näher beschrieben.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie einer Bestandserweiterung sind die stadträumlichen Entwicklungspotentiale sowie die bauliche Eignung des bestehenden Gebäudes analysiert worden. Dabei erfolgte auch die Prüfung der Weiternutzung der vorhandenen lichten Rohbauhöhen von maximal 2,75 m in den Obergeschossen sowie die Bewertung einer energetisch optimierten technischen Gebäudeausrüstung.



Bebauung Bismarckallee / Eisenbahnstraße



Bilderquelle: ASTOC

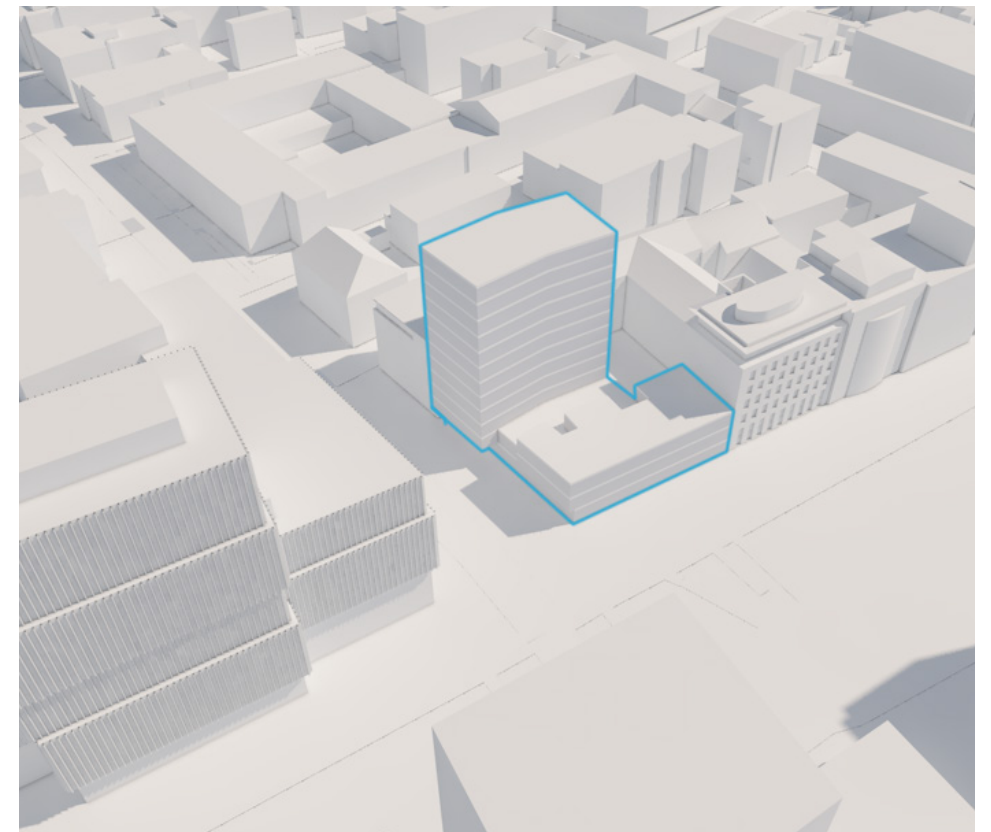
Unabhängig vom baulich und technischen Zustand des Gebäudes, wurden verschiedene Ansätze, den Gebäudebestand zumindest in Teilen zu erhalten und sinnvoll zu erweitern untersucht.

In den Untersuchungen wurden die drei Untergeschosse, sowie die 12 Etagen des Hochpunkts zunächst als zu erhalten angenommen.

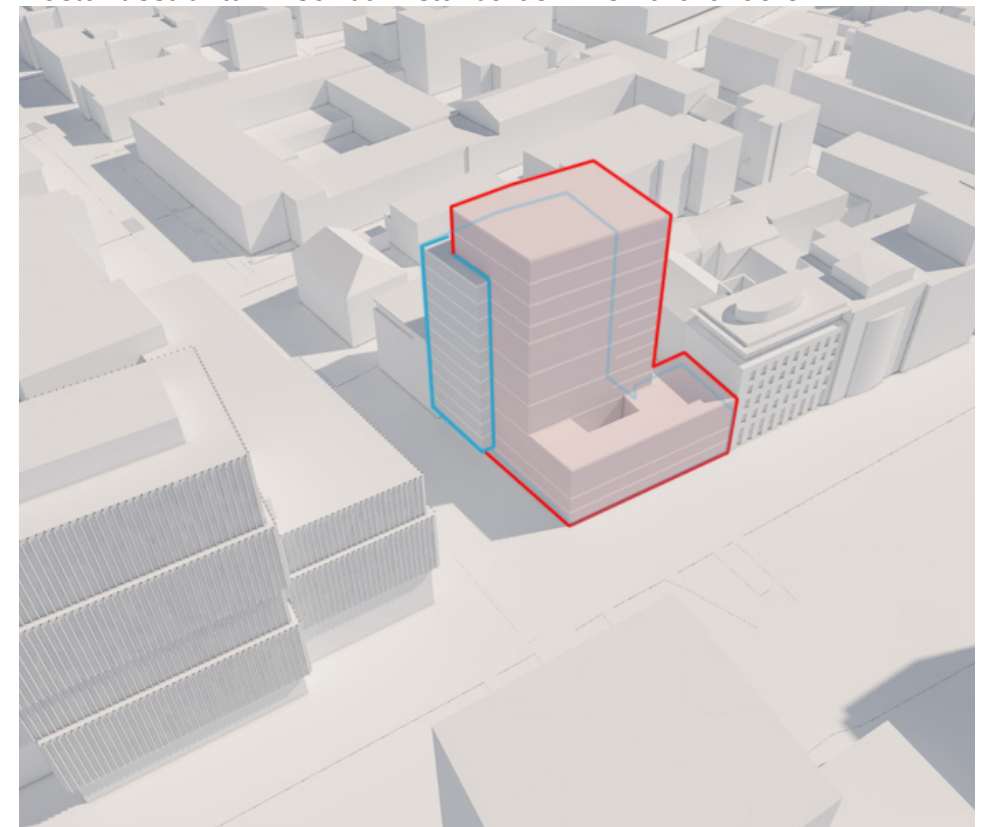
Im Bereich der Blockecke Bismarckallee/Eisenbahnstraße besteht die größte Chance einer Optimierung der Flächennutzung, sowie einer Neugestaltung der Kubatur. Der 2–3-geschossige Sockelbau weist aufgrund geringer Raumhöhen, der komplizierten Fassadenabwicklung zum Blockinnern, der tiefen, schlecht belichtbaren Räume, sowie der verbauten inneren Erschließungs-Struktur, nicht das Potenzial auf, sinnvoll erhalten zu bleiben. Aus diesen Gründen wurde dieser Bereich in dieser Betrachtung als abgängig angenommen.

Neben der sich aus dem Bestand anbietenden Nutzung als Verwaltungsbau mit einer zumindest erdgeschossigen Handelsnutzung, wurde auch die Eignung des Standorts für eine potenzielle Wohnnutzung in den Blick genommen.

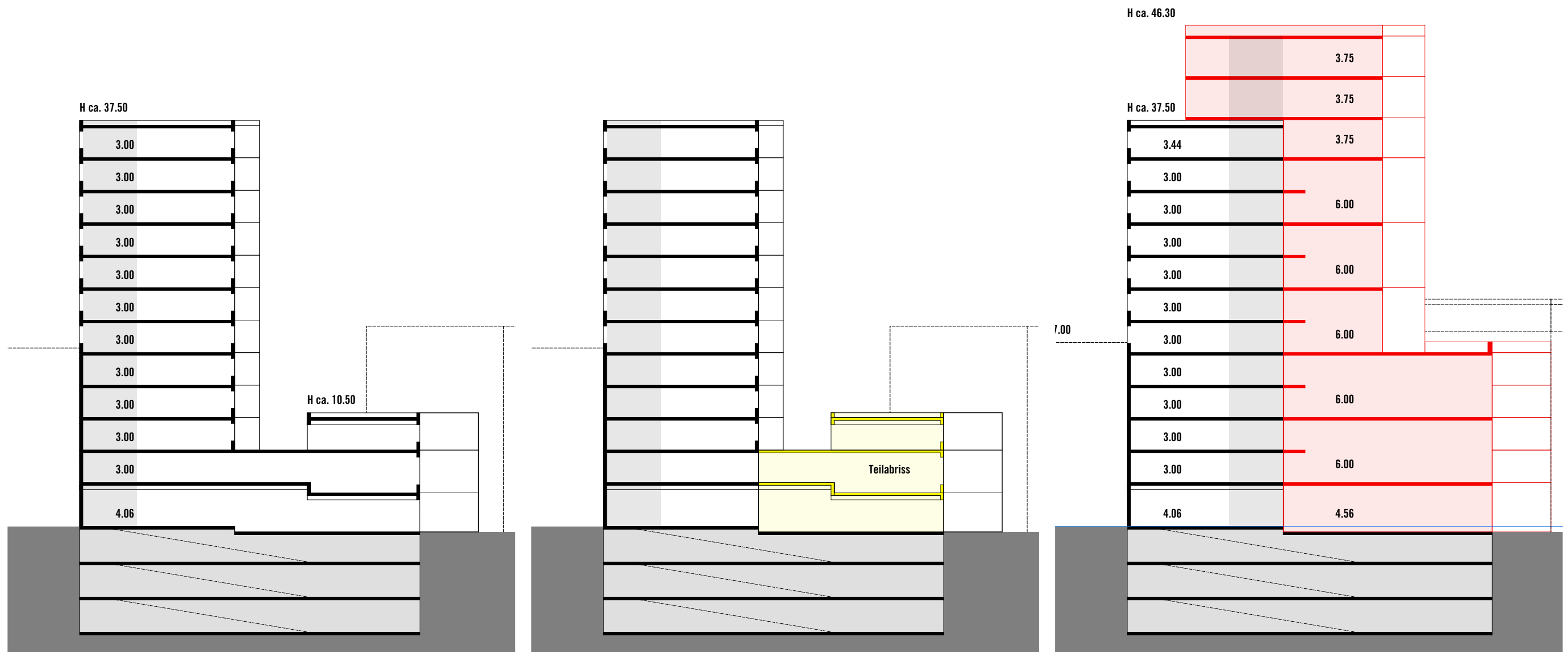
Aufgrund der Lage gegenüber des Bahnhofs und der vielbefahrenen Bismarckstraße ist mit einer erheblichen Lärmbelastung zu rechnen, die sich mit einer Wohnnutzung nur schwer verträgt. Der Nachweis baurechtlich geforderter Rettungswege und Kleinkinderspielflächen schiene ebenfalls kaum machbar.



Bestandsstruktur Eisenbahnstraße 68 / Bismarckallee 8



Bestandserweiterung Eisenbahnstraße 68 / Bismarckallee 8
Bilderquelle: ASTOC



Status Quo: Schnitt Bestandsgebäude

Schritt 1: Abriss des 2-3 geschossigen Trakts

Schritt 2: Bestandserweiterung teilweise mit Doppelgeschossen

Bilderquelle: ASTOC

Der 12-geschossige Hochpunkt, sowie die drei Untergeschosse bleiben bei dieser Betrachtung erhalten.

Die 2-3-geschossige Blockecke würde abgebrochen (gelb) werden. Der Hochpunkt wird in dieser Betrachtung als zu erhaltend dargestellt, allerdings ist aufgrund seiner geringen Grundfläche von ca. 400 qm im Verhältnis zu einem hohen Erschließungsaufwand mit zwei baulichen Rettungswegen nur eingeschränkt nutzbar. Die geringen Geschosshöhen von 3,0 m, mit resultierenden lichten Raumhöhen (ohne weitere Ausbauten) von 2,75 m, im Turmbereich sind nicht zeitgemäß. Durch eine energetische Erneuerung der Haustechnik und einhergehenden Installation von Lüftungsanlagen unterhalb der Decken würden die verbleibenden Raumhöhen nicht ansatzweise die, durch die Arbeitsstättenrichtlinien geforderten, lichten Raumhöhen für moderne und flexible Open Space-Büros einhalten.

Der zweite Schritt stellt die Bestandserweiterung (rot) dar. Hierin wird der Ansatz verfolgt, dem 1. bis 11. OG jeweils eine zwei Geschosse zusammenfassende Erweiterung zuzuordnen. Durch die Erweiterung entstünden tiefe Bürogrundrisse, die nicht ausreichend zu belichten sind. Die Grundrissprobleme des Bestandes werden dabei nicht gelöst, während gleichzeitig unverhältnismäßig große Maßnahmen am Bestand erforderlich würden.

Für eine Erweiterung des Bestands wären umfangreiche Umstrukturierungen unabdingbar. Das bestehende Treppenhaus des Hochpunkts ist für eine Erweiterung der Kubatur ungünstig positioniert und muss daher aufgegeben werden. An zentraler Stelle wäre ein neues Treppenhaus zu errichten. Der notwendige Eingriff in den Bestand ist aufwändig und statisch schwierig. Die bestehende Fluchttreppe des Hochpunkts müsste dennoch, allein schon aus statischen Gründen, erhalten bleiben.

Für den Sockelbau wären zusätzliche Erschließungskerne notwendig und vorzusehen. Insgesamt zeigt sich der Wunsch einer Erweiterung der bestehenden Flächen, aus technischer, sowie struktureller Sicht als schwierig.

Insgesamt erweist sich der untersuchte und hier dargestellte Ansatz einer Aufwertung des Bestandsgebäudes durch Erweiterung der bestehenden Flächen aus verschiedenen Gründen als nicht zielführend. Insbesondere die geringen Geschosshöhen des Bestandsbaus, die in großen Teilen mit in den Anbau übertragen werden müssten, lassen zudem die Richtlinie für die technischen Regeln für Arbeitsstätten der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (ASR) nicht ausreichend flexibel umsetzen und führen so zu einer starken Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten.

Im Rahmen der städtebaulichen Voruntersuchung wurde die Möglichkeit der technischen und wirtschaftlichen Verwendung der Rohbaustruktur im Sinne der Bestandserhaltung und -erweiterung tiefgreifend untersucht und eine technische Begutachtung des Gebäudes vorgenommen.

Die technische Begutachtung der Bausubstanz und der Fassade wurde durch Ingenieure, die auf Sanierungsberatung und Durchführung von technischen Due Diligence spezialisiert sind durchgeführt.



Mögliches Erschließungssystem einer Bestandserweiterung

Bilderquelle: ASTOC

Ebenso fand eine Untersuchung des vorhandenen Tragwerks des Bestandsgebäudes durch ein Tragwerksbüro statt.

Tragwerk:

Bauzeitlich ist für den Bestandsbau Erdbbensicherheit gegeben. Die Tragwerkstruktur in den Obergeschossen ist in einem annehmbaren Zustand. Allerdings ist für die Untergeschosse ein erheblicher Sanierungsbedarf vorhanden, welcher auf korrodierte Bewehrung in Teilbereichen der Außenwänden der Tiefgarage und auf Wassereintrag durch diverse Bauteilfugen/-Anschlüsse in die Tiefgarage zurückzuführen ist. Die Ursache für Leckagen ist nicht bekannt ist. Die Wände und Stützen zeigen Ausblühungen auf. Dies kann zu Carbonatisierung bzw. Chlorideintrag führen, was die Dauerhaftigkeit und Standsicherheit beeinträchtigen kann.

Die Umsetzung eines Erweiterungsbaus der Geschosse 2. OG bis 11. OG an der Westseite wird von den Ingenieuren

in statischer Hinsicht grundsätzlich als möglich betrachtet, jedoch als sehr aufwändig eingestuft. Für die Umsetzung des Erweiterungsbaus wäre davon auszugehen, dass hierfür die Gebäudeaussteifung der Bestandsstruktur ertüchtigt werden muss, um auch den Bestand hinsichtlich der geltenden Erdbbensicherheitsklasse zu ertüchtigen. Dies wäre jedoch mit erheblichen Aufwands und Kosten-Risiken für das Vorhaben verbunden. Die zu treffenden Maßnahmen stünden zudem voraussichtlich im Konflikt mit einer flexiblen Nutzung der Grundrisse insbesondere innerhalb der Tiefgarage.

Bausubstanz:

Die Untersuchung der Bausubstanz und der Komponenten der technischen Ausrüstung lässt erkennen, dass viele essenzielle Gebäudeelemente an ihrem technisch sinnvollen Lebensalter angekommen sind. So weist die Gebäudehülle mit der Fassade, mit den Außenwänden in den Ober- und Untergeschossen altersbedingte Mängel hinsichtlich der Dichtigkeit und des Standards der Konstruktion auf.

Die Fenster der 1998 komplett sanierte Fassade sind am Ende ihrer Lebenszeit angekommen und weisen Undichtigkeiten auf. Ersatzteile sind heute kaum bis nicht mehr zu bekommen, um diverse Defekte beheben zu können. Die Errichtung einer neuen Gebäudehülle scheint daher mittelfristig alternativlos. Aufgrund der geringen Belastbarkeit der vorhandenen Tragwerkstruktur kann für den Bestand bei einer Sanierung nur eine Fassade mit gleichem Gewicht verwendet werden, die jedoch aufgrund des leichten Aufbaus keine energetische Aufwertung erreichen kann.

Mit Blick auf den Wärmeschutz (insb. GEG) und den Überlegungen zur Dekarbonisierung im Gebäudesektor entsprechen die Außenwandkonstruktionen, einschließlich Dächern und Fenstern nicht den zukünftig gegebenen Anforderungen.

Für den Gebäudebestand in der Eisenbahnstraße 68 wurde auf Basis der Verbrauchswerte aus 2023 der CO₂-Pfad gem. CRREM bestimmt. Die Statusanalyse für das 1,5° Ziel zeigt, dass die Gebäude aktuell noch den CO₂-Pfad erfüllt. Der sogenannte „stranding point“ wird demnach im Jahr 2033 erreicht. Ohne den Fernwärmeanschluss hätte das Gebäude diesen „stranding point“ noch eher erreicht.

Ferner kragt in den Außenwänden in Teilbereichen der Tiefgarage und in den Untergeschossen Bewehrung hervor, welche stark korrodiert ist. Auch hat das Gebäude damit zu kämpfen, dass im Bereich der Gründung (Unterbau Tiefgarage) durch diverse Bauteilfugen/-Anschlüsse Wasser in die Tiefgarage eindringt, wobei die Ursache für die Leckagen nicht bekannt ist.

Neben den Wänden sind auch Steigstränge der Abwasserleitungen von Leckagen betroffen. Die Verrohrungen der Fall und Steigstränge stammen aus der Erstausrüstung und haben die technisch wirtschaftlich sinnvollen Standzeit überschritten. Eine Sanierung dieser erfordert umfangreiche Sanierungsarbeiten im Haus, ist nicht im Betrieb möglich und setzt somit eine Entmietung der jetzigen Mieter voraus. Durch die Leckagen bzw. Rohrdurchbrüche entstehen häufiger Wasserschäden, die aufwendig (finanzielle, personelle Abwicklung) beseitigt werden müssen.

Die raumluftechnische Anlagen RLT-Anlagen als auch die Wärmeversorgungsanlage stammen beide aus der Erstausrüstung aus den 60er Jahren.

Zentrale Komponenten der Anlage zur Garagenlüftung haben die technisch wirtschaftlich sinnvolle Standzeit erreicht und müssten erneuert werden. Die Heizungsrohre der Wärmeversorgungsanlage sind veraltet und drohen in



Raumhöhen & Flursituation im Bestand



Haustechnik im Bestand



Dachaufsicht Bestandsgebäude

Bilderquelle: ASTOC

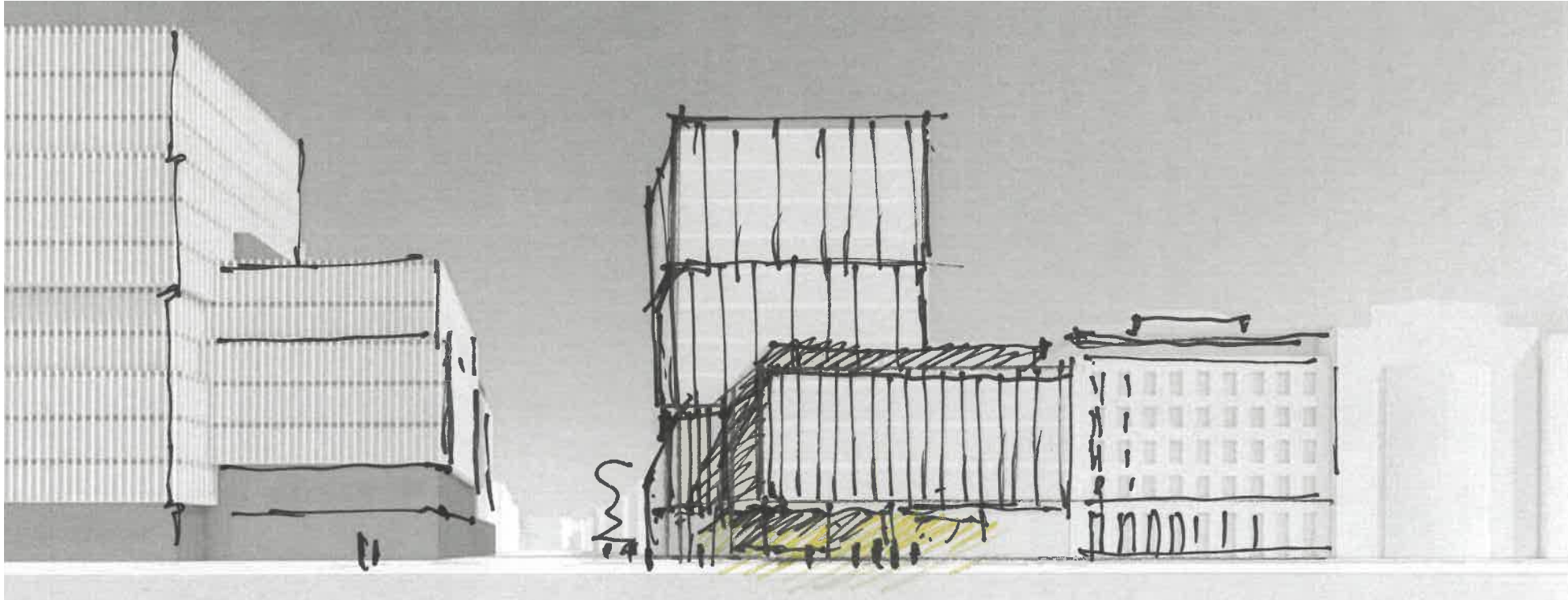
naher Zukunft altersbedingt durchzubrechen. Ein Austausch dieser Anlagen erfordert hohe Investitionen und sollte im Rahmen eines sinnvollen Energiekonzeptes durchgeführt werden.

Eine weitere Verwertung der bestehenden Außenwände, Steigleitungen, der Wärmeversorgungsanlage und der Garagenlüftung sind weder für den Bestand dauerhaft möglich noch für eine Bestandserweiterung sinnvoll.

Neben den Anlagen, erschwert die gebaute Gebäudestruktur eine sichere und zeitgemäße Vermietung. So entsprechen die Büros (Grundrisse und Deckenhöhen) nicht den heutigen Standards und erfahren eine geringe Nachfrage (20 % Leerstand). Hinzukommt, dass eine Vielzahl der Flächen im Untergeschoss aufgrund der verwinkelten Struktur oder der überalterten Bausubstanz quasi nicht vermietbar und verwertbar sind. Zudem ist die Tiefgarage aufgrund der im Laufe der Zeit gestiegenen Anforderungen an Parkbauwerke als schwierig zu benennen.

Zusammenfassung der Bestandserweiterung

Die Überprüfung und Bewertung des Gebäudezustandes lässt erkennen, dass eine weitere Nutzung der Gebäudesubstanz für eine Bestandssanierung oder eine Bestandserweiterung zwar technisch mit erheblichem Aufwand machbar wäre, jedoch wirtschaftlich nicht zukunftsfähig und nachhaltig möglich ist. Unter Hinzunahme der weiter oben beschriebenen strukturellen Schwierigkeiten, insbesondere der nicht ausreichenden lichten Raumhöhen, scheint die Nutzung des Bestands für eine zukunftssträchtige Entwicklung nicht umsetzbar.



Skizze Neuentwicklungsumfang Eisenbahnstraße 68

Bilderquelle: ASTOC

Nach der vertieften Prüfung der Bestandsstrukturen und möglicher Erweiterungsvarianten wurde aus den oben beschriebenen Erkenntnissen und auch weiterer Entwicklungsmöglichkeit für die SICORE Real Assets wie auch für die Stadt die Prüfung der Parameter für eine Neuentwicklung aufgenommen.

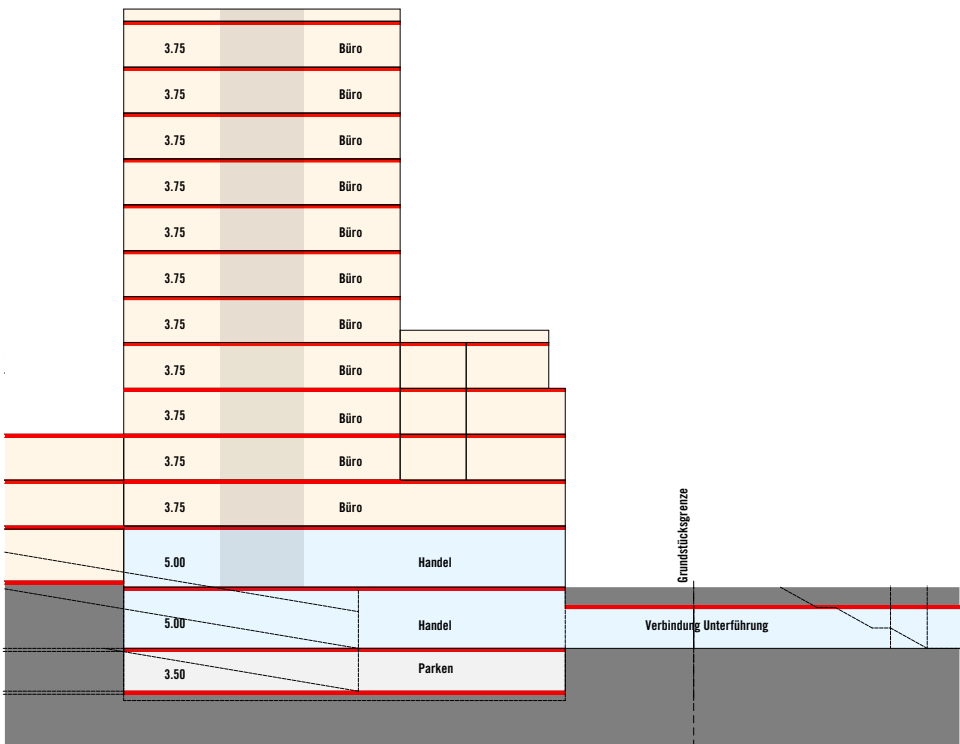
Der Bereich entlang der Bismarckallee wird in Abstimmung mit dem Bauhöhenkonzept als Potenzialraum für Höhenakzente eingeordnet. Die Orientierung an der Entwicklung des Volksbankquartiers bildet für die Neuentwicklung der Eisenbahnstraße eine Benchmark. Der potenzielle Footprint des Hochpunkts liegt bei ca. 600 qm für ein ausgewogenes Nutz- und Geschossflächenverhältnis. Die Erdung des Hochpunktes durch beispielsweise ein Herausspringen aus der Gebäudeflucht im Erdgeschossbereich oder eine gestalterische Betonung kann städtebaulich neue Situationen schaffen. Eine angepasste Blockecke kann einen wohldosierten Übergang von dem großen Freibereich vor dem Bahnhof zur Eisenbahnstraße hergestellt. Die

Geschossigkeit entlang der Bismarckallee orientiert sich mit 4 bis 5 Geschossen und ggf. zurückspringenden Geschoss an der Nachbarbebauung.

Die Fortsetzung der Nachbarbebauung an der Bismarckallee erscheint logisch. Zumindest das Erdgeschoss soll auf der Ecke eine publikumswirksame Nutzung, wie etwa eine Handelsnutzung erhalten.

Im Übergang zur Eisenbahnstraße kann der Straßenraum gegenüber dem Gebäude der Volksbank aufweitet werden. Der Übergang in die Eisenbahnstraße ist gegenüber der bisherigen Bestandsbebauung aufgewertet.

Der neue Hochpunkt soll gegenüber der Bestandssituation eine Adressbildung erfahren. Ebenso ist es wichtig diesem Gebäudekomplex eine Adresse zur Bismarckallee sowie der Eisenbahnstraße zu geben. Eine Nachverdichtung zur Hans-Sachs-Gasse schließt die Lücke des Baublocks und gibt dem Ensemble auch auf der 'Rückseite' ein Gesicht. Klimaanpassungsmaßnahmen wie beispielsweise



Systemschnitt der Verbindung im UG

Bilderquelle: ASTOC

Begrünung der Dachflächen steigert die Qualität und wäre im Zuge einer Bestandserweiterung aus statischer Sicht nicht sicherzustellen.

Die geplanten hochwertigen Handelsflächen im Erdgeschoss soll auf das Untergeschoss ausgeweitet werden. Hierdurch kann eine Anbindung an die Unterführung der Bismarckallee zur Bahn ermöglicht werden. Die südliche Treppe der Unterführung würde in der Überlegung aus der Skizze (s. S. 10) aufgegeben werden. Die andere hingegen wird großzügiger ausgeprägt sein, um die Unterführung besser zu belichten. Durch das Öffnen der Handelsimmobilie im Untergeschoss würde die derzeitige Sackgassenstruktur aufgelöst. Umsetzbar ist die Öffnung im Untergeschoss nur in Verbindung der Neukonzeption, da die Parkebenen infolgedessen von derzeit drei auf ein ausschließliches Parkgeschoss und ein anteiliges Parkgeschoss reduziert werden und die Flächen effektiver als derzeit möglich ausgenutzt werden müssen. Des Weiteren ist auch in diesem Fall die statische Situation im Bestand nicht verlässlich abbildbar.

NEUENTWICKLUNG



Skizze Weiterentwicklung der Unterführung der Bismarckallee

Bilderquelle: ASTOC