



In Zusammenarbeit mit



und



Abschlußbericht über das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt
geförderte Projekt:

Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban

Aktenzeichen: AZ 18070

Projektleitung: Jörg Lange, Vorstandsmitglied Forum Vauban e.V.

Projektbearbeitung[#]: Martina Heuer, Jörg Lange, Hannes Linck, Willi Loose,
Claudia Nobis, Angelica Schieder, Carsten Sperling, sowie die Mitglieder
des AK-Verkehr

Freiburg, Juli 2003



Gefördert durch Deutsche Bundesstiftung Umwelt

[#] Bearbeitung Kapitel: Martina Heuer (7.2, 7.3, 8.6, 6.3.1., 6.3.2, 6.3.3, 6.3.5), Jörg Lange (Kap. 1, 2, 3, 6.1, 7.4, 9.2.)
Hannes Linck (Kap. 5.3, 5.4, 6.2, 8.4, 8.6.3), Willi Loose (Kap. 5.1., 8.1., 9.1.) Claudia Nobis (Kap. 7.5.), Carsten
Sperling (Kap. 4, 5.2); Html-Seiten: Andreas Delleske, Karen Meimberg

Inhalt

1	Zusammenfassung	6
2	Einführung: Mobilität gestern und heute	9
2.1	Der Mobilitätsbegriff: Verschiedene Zugänge	9
2.2	Tendenzen der städtischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung	11
2.3	MIV - die Geschichte eines Massenindividualismus	12
2.3.1	Automobilisierung ist Stadtgeschichte	14
2.3.2	Die Geschichte der Autobahn	16
2.3.3	Auto als Symbol der Freiheit - Massenmotorisierung nach 1950	17
2.4	Auto und Familie	19
2.4.1	Von der Auto- zur Kinderstadt	21
2.5	Auswirkungen des Autoverkehrs auf Mensch und Umwelt	23
2.6	Externe Kosten und Schattensubventionen des MIV	26
2.7	Alternative Mobilität in Deutschland	29
2.7.1	Übersicht über Formen alternativer Mobilität	29
2.7.2	Car-Sharing (Autoteilen) in Deutschland	34
3	Fahrradstadt Freiburg	36
4	Modellstadtteil Vauban – Übersicht & Meilensteine	40
4.1	Der Entwicklungsrahmen für das Quartier Vauban	40
4.2	Die Initiative für einen nachhaltigen Modellstadtteil	41
4.3	Die besondere Rolle des Forum Vauban e.V. als Intermediär	44
5	Verkehrskonzept im Modellstadtteil Vauban	47
5.1	Wohnqualität im Vauban	47
5.2	Geschichte und Entwicklung des Verkehrskonzeptes	49
5.2.1	Planungsphase	49
5.2.2	Umsetzung des Parkierungskonzeptes	51
5.2.3	Umsetzung des Konzeptes "Wohnen ohne eigenes Auto"	54
5.2.4	Gestaltung der öffentlichen Plätze und Straßen im 1. Bauabschnitt	56
5.2.5	Förderung alternativer Mobilität	58
5.2.6	Der Praxistest 2000/2001	58
5.3	Umsetzung autofreien Wohnens - Wahlfreiheit und Flexibilität	60
5.3.1	Stellplatz- und autofreies Wohnen	60
5.3.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	61
5.4	Das Konzept „Wohnen ohne eigenes Auto“ im Detail und die Rolle des Autofrei-Vereins	63
5.4.1	Der Vertrag zwischen Verein und Wohnungseigentümer	64
5.4.2	Ergänzende Beratungs- und Öffentlichkeitsarbeit	66
5.4.3	Erfolgskontrolle und lernende Planung - die Bewährung des Modells in der Praxis	66
5.4.4	Bewertung des Verkehrskonzeptes aus Sicht des Vereins für autofreies Wohnen	69
6	Gegenwärtiger Stand der Verkehrssituation	71
6.1	Vauban in Zahlen	71
6.2	ÖPNV-Anbindung des Quartiers	72
6.3	Mobilitätsdienstleistungen im Quartier	73
6.3.1	HL-Lieferservice	73
6.3.2	Der Fahrradlieferservice im Quartier	74
6.3.3	Fahrradladen „Radieschen“	74
6.3.4	Car-Sharing in Freiburg und Vauban	75
6.3.5	Rolle des Gewerbes auf das Verkehrskonzept	76
7	Erfolgskontrolle, Umsetzungsbegleitung	79
7.1	Arbeitskreis Verkehr des Forum Vauban e.V.	79
7.2	Projektkoordination/Projektstelle	81
7.3	Parksünder / Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst	81
7.4	Frühere Wissenschaftliche Untersuchungen zum Verkehrskonzept	84
7.5	Evaluation des Verkehrskonzeptes über die Durchführung einer Bewohnerbefragung	84
7.5.1	Untersuchungsdesign	86
7.5.2	Ergebnisse der Befragung	86
7.5.3	Zielgruppen für die Erhöhung der Akzeptanz des Verkehrskonzeptes	92
7.5.4	Fazit	93

8	Geplante und durchgeführte Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrskonzeptes.....	95
8.1	Maßnahmenkatalog sinnvoller Angebotsergänzungen von Mobilitätsdienstleistungen im Stadtteil	95
8.1.1	Car-Sharing-Angebote im Stadtteil	95
8.1.2	Persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil.....	97
8.1.3	Hol- und Bringservice der Einzelhändler für die Bewohner des Stadtteils	100
8.1.4	Informationsblatt zu Mobilitätsangeboten im Stadtteil, in Freiburg und der Region	101
8.1.5	Öffentliche Car-Sharing-Stellplätze.....	101
8.2	Übergeordnete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität „Verkehrsplanung = Stadtplanung“	103
8.3	Bewohner-Workshop „Vauban Mobil“ vom 26.10.02	104
8.4	Übergreifende Konflikte, Maßnahmen und Vorschläge.....	110
8.4.1	Konflikte zwischen autofreien und stellplatzfreien BewohnerInnen; Problem „Falschparker“	110
8.4.2	Besucherlenkung, Besucherparkplätze.....	111
8.4.3	Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung.....	114
8.4.4	Verkehrsknotenpunkt / Einmündung Wiesentalstr.	116
8.4.5	Bringdienste.....	116
8.4.6	Stadtteil- oder Mobilitätsagentur.....	117
8.4.7	Informationen rund um die Mobilität: der Bewohnerflyer.....	117
8.4.8	Behindertenstellplätze.....	118
8.5	Ortsspezifische Konflikte und Lösungen.....	119
8.5.1	Eingangssituation des Vauban-Geländes an der Merzhauser Straße.....	119
8.5.2	Verkehrsberuhigung auf der Vaubanallee	120
8.5.3	Unterbrechung der Vaubanallee für den Autoverkehr	120
8.5.4	Fußgängerzone an der Grünspange 1.....	121
8.5.5	Karoline-Kaspar-Grundschule.....	121
8.5.6	Kindertagesstätte Rahel-Varnhagen-Straße	122
8.5.7	Privatstraßen	122
8.6	Zielgruppenspezifische Aktionen	123
8.6.1	Verkehrserziehung für Kinder	123
8.6.2	Werbung für das autofreie Wohnen bei Bauträgern.....	124
8.6.3	Informationen für autofreie Mieter.....	124
9	Nachlese	125
9.1	Was wäre gewesen ... Automatische Parkgaragen.....	126
9.2	Fazit für die Verkehrspolitik	128
10	Literatur	131
10.1	Verwendete Literatur	131
10.2	Weiterführende Literatur	134
10.3	Verkehr im Internet.....	136
11	Anhang.....	138
11.1	Handbuch/Bewohnerinformationen	138
11.2	Info-Paket zum Nachahmen / die Verkehrs-CD-ROM	138
11.3	Karten	139
11.4	Broschüren, Dokumentation Öffentlichkeitsarbeit.....	139
11.5	Verträge, Unterlagen Autofreiverein	140
11.6	Bewohnerbefragung	140
11.7	Gutachten Mobilitätsdienstleistungen	141
11.8	Sonstiges	141

Danksagungen

Hiermit möchten wir uns an erster Stelle bei der DBU für die schnelle und unkomplizierte Förderung des Projektes sowie die unbürokratische Fristverlängerung bedanken.

Unser besonderer Dank gilt den VaubanbewohnerInnen, die Ihr großes Interesse am Projekt durch die sorgfältige und zahlreiche Bearbeitung der umfangreichen Fragebögen eindrucksvoll bewiesen haben.

Danken möchten wir natürlich auch den Projektbearbeiterinnen Angelica Schieder (bis Dezember 2002) und Martina Heuer (Januar 2003-Juli 2003).

Auf keinen Fall verzichten können, hätten wir auf die Zusammenarbeit mit dem Autofrei e.V., insbesondere auf die wertvollen Anregungen von Hannes Linck.

Nicht zum Schluß seien die Mitglieder des AK-Verkehr genannt, die dieses Projekt über die gesamte Laufzeit kritisch begleitet und ebenfalls einen ganz entscheidenden Anteil an den Projektergebnissen haben.

Den Projektpartnern, Claudia Nobis (Institut für Verkehrsforschung) und Willi Loose (Öko-Institut), möchten wir ebenfalls für Ihre Arbeit und Unterstützung danken, die während der gesamten Projektlaufzeit weit über die von Ihnen übernommenen Projektteile hinaus ging.

Und auf keinen Fall vergessen möchten wir unsere Danksagung an Evi Reitz, die uns wesentliche Teile der formalen Projektabwicklung und Abrechnung abgenommen hat.

Freiburg, Juli 2003

Vorstand Forum Vauban e.V.

Vorwort

Eigentlich ist es klar: Autos machen Lärm, sind umweltschädlich, töten, stehen die meiste Zeit ungenutzt herum, sind teuer und verstopfen die Straßen. Trotzdem nimmt der Autoverkehr Jahr für Jahr weiter zu.

Es existieren unzählige Untersuchungen, die dies zu erklären versuchen und schlüssige Argumente gegen die ständig weiter wachsende Automobilität hervorbringen. Inzwischen resignieren selbst Experten und verweisen auf die Rolle des Autos als Spaßmaschine, gegen das kein Kraut gewachsen sei, denn, so das Argument, die Mehrzahl aller Autofahrten dienen dem Vergnügen, auch wenn viele – vor allem Frauen – von sich behaupten sie führen vernünftige Autos auf vernünftige Weise.

Wären Autos tatsächlich vor allem vernünftige Transportmittel, müssten sie wohl sparsamer, funktionaler sein und Cabrios, Offroader und Oldtimer eher die seltene und teure Ausnahme.

Die Verkehrsmittelwahl erfolgt eben nicht aufgrund rationaler Erwägungen. Auto bedeutet – so für viele die Erkenntnis – doch mehr Lust als Transport.

Inzwischen glauben auch viele Politiker, dass gegen den sozialen Selbstläufer Auto mit den Komponenten Motor, Privatheit und Freiheit jede einschränkende Verkehrspolitik zum Scheitern verurteilt sein muss. Dies ist scheinbar richtig, denn Autokritiker sind bisher nicht gerade des Wählers liebstes Kind. Die Erfahrung vieler ist: Autofahrer sperren sich gegen jede Form der Aufklärung. An Ineffizienzen, wie z.B. dem Stau, hat man sich gewöhnt.

Warum dann eigentlich noch eine Studie bzw. noch ein Projekt zum Thema Verkehr?

Das im Freiburger Stadtteil Vauban umgesetzte Mobilitätskonzept ist, so glauben wir, der lustbetonte und erfolgreiche Versuch, den Automobilität unserer Gesellschaft einzuschränken, bzw. auf ein vernünftiges Maß zu begrenzen. Dies wollen wir dokumentieren.

Wir haben uns daher erlaubt, neben den Projektergebnissen auch unsere Einschätzung zum Thema Mobilität heute und in der Vergangenheit zu dokumentieren. Denn wir denken, dass trotz der vielen Studien, die es zum Thema Verkehr gibt, doch noch vieles zu erzählen bleibt und es vieles auszuprobieren gibt.

Wir möchten mit der vorliegenden Dokumentation inspirieren und zum Nachahmen sowie eigenen Experimenten anregen. Am Verkehrsthema interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Verkehrsinitiativen, MitarbeiterInnen öffentlicher Verwaltungen, Stadt- und Verkehrsplaner sowie politische Mandatsträger finden eine Vielzahl von Hinweisen auf Beispiele und Ideen, wie Mobilität vor Ort anders organisierbar ist und gleichzeitig zu mehr Lebensqualität führen kann. Dabei wird auf zahlreiche Dokumente im pdf-Format verwiesen, die sich, wie der vorliegende Bericht auf der beiliegenden CD befinden.

1 Zusammenfassung

Vauban ist ein Beispiel dafür, dass die Chancen für die Politiker gar nicht so schlecht stehen, mit klaren Regeln, die individuell beeinflussbar sind - z.B. Umzug in einen Stadtteil mit der wählbaren Option stellplatzfreies oder autofreies Wohnen - vom Automobilitätswegzug zu kommen. Die Chancen scheinen jedenfalls größer zu sein als die meisten Politiker glauben. Die Entscheidung für das Verkehrskonzept Vauban fiel auch in Freiburg sehr knapp aus. Und auch nach der Entscheidung hörte man noch lange, „das funktioniert doch sowieso nicht“.

Was lässt sich aus Vauban lernen?

Inzwischen ist klar, es funktioniert. Die Ergebnisse der im Rahmen der vorliegenden Studie machen es deutlich:

Es funktioniert!

- ✓ In Vauban wurde ein lebenswertes und familienfreundliches Wohnumfeld geschaffen. Ein Ergebnis lässt sich unmittelbar in Vauban wahrnehmen: das Straßenbild auf Vauban ist geprägt von spielenden Kindern.
- ✓ Dies konnte nur erreicht werden, weil der Motorisierungsgrad in Vauban bei lediglich 150 PKW / 1000 Einwohner (bei ca. 3300 Einwohnern im Frühjahr 2003) liegt.
- ✓ Bei den Bewohnerinnen und Bewohnern von Vauban handelt es sich nicht etwa überwiegend um solche Familien, die schon seit langem kein Auto besitzen. Von den Befragten ohne Auto gaben 57% an, dass sie ihr Auto erst mit dem Einzug in Vauban abgeschafft haben, sowie weitere 16% innerhalb der letzten 5 Jahre vor dem Einzug. Damit hat bei den meisten BewohnerInnen mit bzw. kurz vor dem Einzug in Vauban eine einschneidende Änderung des Mobilitätsverhaltens stattgefunden! Der Ansatz, autofreie Haushalte aktiv zu fördern (u.a. durch finanzielle Entlastung), bewährt sich!
- ✓ Das Car-Sharing-Angebot wird überdurchschnittlich gut angenommen (in 39% der befragten Haushalte sind eine oder mehrere Personen Nutzer dieses Angebots). Auf ca. 350-400 autofreie Haushalte auf Vauban kommen heute 12 Car-Sharing-Autos.
- ✓ 81% der befragten autofreien Haushalte geben auf einer fünfstufigen Skala an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht oder leicht fällt.

Insgesamt liegen die Schwierigkeiten eher im Detail. So gibt es bisher z.B. noch keine geeignete Lenkung für Besucher, die mit dem Auto anreisen. Die vergleichsweise wenigen öffentlichen Stellplätze sind in den Zeiten (nachts), zu denen Sie nicht bewirtschaftet werden, oft von Bewohnern belegt.

Schwierigkeiten im Detail

Probleme bereitet das Verkehrskonzept vor allem den Bewohnern mit Pkw. Gar keine Schwierigkeiten unter den Autobesitzern haben nur etwa 12%. Als ein wesentlicher Grund für Schwierigkeiten wird der weite Weg zur Parkgarage genannt. Hier liegen deutliche Verbesserungspotentiale für zukünftige Projekte im Bau von kleineren, näher gelegenen automatischen Parkgaragen. Ein

solches Konzept war den damaligen politischen Entscheidungsträgern zu unerprobt.

Das vorliegende Projekt „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes Vauban“ konnte im Projektzeitraum von den zahlreichen entwickelten Verbesserungsvorschlägen bisher nur wenige umsetzen. Abhilfe konnte z.B. geschaffen werden durch Information von Mietern, die bisher zu wenig über das Verkehrskonzept Vauban informiert waren. Andere Maßnahmen, wie z.B. die Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen für Car-Sharing Autos, benötigen zur Umsetzung längere Vorlaufzeiten (vgl. Kap. 8.1.1 und 8.1.5).

Umsetzungsbegleitung

Angesichts der enorm hohen Fahrradnutzung durch die Bewohnerinnen und Bewohner sind Verbesserungen wichtig wie z.B. die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln, die Beseitigung konkreter Mängel an den Fahrradstrecken von und nach sowie in Vauban etc..

Darüber hinaus kann auch noch vieles getan werden, um für Familien und in einigen Jahren für die vielen Jugendlichen auf Vauban ein spezielles Mobilitätsangebot zu schaffen.

Vauban zeigt, dass die Beteiligung der Bürger nicht ein hinzunehmendes Übel, sondern eine ernstzunehmende und notwendige Bedingung für eine Verkehrspolitik ist, die den Automobilitäts einschränken will. Es zeigt aber noch mehr, nämlich wie wichtig ein Intermediär (Forum Vauban e.V.) und eine fachliche Begleitung (z.B. durch ausreichende und ausgewogene Information aller) im Rahmen einer Bürgerbeteiligung sind. Nur so können im Zweifel aus „blockierenden Planungsoptionen“ mitdenkende Planungspartner werden.

Bürgerbeteiligung

Dies wiederum ist u.E. eine Bedingung dafür, dass überhaupt verkehrspolitische Optionen ins Auge gefasst werden können, die nicht dem Prinzip des geringsten Widerstands folgen müssen, sondern der Zeit zunächst voraus zu eilen scheinen.

Ein Politikverständnis, das weniger bestimmen, als vielmehr moderieren und motivieren will, kommt dem sicher entgegen.

Ein wesentlicher Ansatz liegt dabei bei einem Umbau unserer Städte zu Städten bzw. Stadtteilen der kurzen Wege. Ergänzend dazu gehören natürlich auch altbewährte Maßnahmen und Bemühungen, wie z.B. die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrsnetzes. Sie reichen aber nicht aus. Vor allem gilt es, die Abhängigkeiten von Randsiedlungen und Zentren abzubauen.

Eine ganz auf den Autoverzicht gerichtete Verkehrspolitik ist bisher gescheitert, dazu ist der Pkw zu sehr in unsere Lebenswelt eingebunden. Ebenso ist in der Vergangenheit jeder Ansatz gescheitert, der, z.B. durch höhere Benzinpreise, allein den Verbraucher in die Pflicht zu nehmen versucht, ohne realistische Alternativen zu bieten. Eine erhöhte Benzinsteuern hätte nur dann Sinn, wenn sie es auch ermöglicht, tatsächlich weniger Auto zu fahren, - aber dazu bietet sie zu wenig an.

Fazit für die Verkehrspolitik

Die Erfahrungen mit dem Verkehrskonzept Vauban machen deutlich, dass die stadtplanerischen und politischen Möglichkeiten sowohl zur Verkehrsvermeidung und Verwirklichung einer „Stadt der

kurzen Wege“ als auch zur Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte sowie für ein Leben ohne eigenes Auto sind vielfältig.

Vauban zeigt, dass eine erfolgreiche nachhaltige Verkehrspolitik neben einer notwendigen Verbesserung der Mobilitätstechnik (geringerer Flottenverbrauch, Einsatz regenerativer Energien, schadstoffärmerer Techniken) auf drei wesentlichen Säulen beruht:

- ✓ einer Stadtplanungspolitik der kurzen Wege,
- ✓ Angeboten alternativer Mobilität (Förderung ÖPNV, Car-Sharing, Sammeltaxis etc.)
- ✓ Restriktionen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (Parkraumbewirtschaftung, finanzielle Entlastung autofreier Haushalte etc.)

2 Einführung: Mobilität gestern und heute

Zu den wichtigsten Zielen der Initiatoren der Bürgerbeteiligung zu Vauban und der Anfangszeit des Forum Vauban e.V. gehörte die Entwicklung eines autoarmen Verkehrskonzeptes für den neuen Stadtteil. Die eigene Motivation und der Wissenshintergrund spielten bei den 1995 und 1996 beteiligten Akteuren eine wichtige Rolle für die Ausgestaltung des Konzeptes. Damals wurden viele Fragen zum Thema Verkehr gestellt. Zum Beispiel, wie es zur starken Dominanz des Autoverkehr in Deutschland überhaupt kommen konnte und ob man es schaffen würde in einem familienfreundlichen Stadtteil Mobilität neu zu definieren und zu leben. Die folgenden Kapitel sind der Versuch einige der damals erarbeiteten Zusammenhänge und Motivationen von damals noch einmal aus heutiger Sicht zusammenzufassen. Die Vorstellungen davon, was Mobilität ist oder sein kann spielen dabei eine zentrale Rolle.

2.1 Der Mobilitätsbegriff: Verschiedene Zugänge

Die Autoindustrie definiert noch heute Mobilität als „die Fähigkeit Entfernungen zu überwinden“ (WBCSD 2001: 10)

Dieser rein quantitativen Definition steht eine qualitative Definition gegenüber, z.B. Mobilität als „Tätigkeiten außer Haus“ zu begreifen. Hohe Mobilität ist dementsprechend nicht gekennzeichnet durch große Entfernungen, sondern durch viele Tätigkeiten außer Haus. Es ist dabei unerheblich, mit welchem Verkehrsmittel die dazu notwendigen Wege zurückgelegt werden.

Für welches Verkehrsmittel sich der Einzelne entscheidet hängt sowohl von den gegebenen Rahmenbedingungen ab, als auch von sehr individuellen Entscheidungen aus fast allen Lebensbereichen. Die Folge von hoher Mobilität muss damit nicht zwangsläufig umweltbelastenden Verkehr bedeuten.

Es gibt auch kein abstraktes Mobilitätsbedürfnis der Menschen. In der Regel sind Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels zweckgebunden und ein Ergebnis aus individuellen Wünschen und Vorstellungen im Kontext der Anforderungen, den die Gesellschaft an das Individuum stellt (wie z.B. die Autofahrt zu einem Laden in erheblicher Entfernung zum Wohnort in Erwartung eines besonders günstigen Sonderangebotes). Mit der Rolle die das soziale Umfeld auf die Lebensstile spielen und damit auf die Wahl des Verkehrsmittels bzw. auf das Mobilitätsverhalten beschäftigen sich insbesondere zu Freiburg (Götz et al. 1997, siehe auch Götz et al. 2003).

Umfragen zeigen, dass etwa ab einer halben Stunde eine Grenze erreicht wird, ab der der tägliche Arbeitsweg als Zeitverschwendung angesehen wird. So wird bei längeren Anfahrtszeiten offensichtlich verstärkt z.B. vom Fahrrad auf das Auto oder den ÖPNV umgestiegen. Für viele ist der Faktor Zeit ein wesentliches Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels.

Welchen Stellenwert die Werbung bei der Verkehrsmittelwahl spielt zeigt die Rechnung von Dudenhöffer (1999), in der belegt wird, dass jeder im Jahr 1998 in Deutschland verkaufte Neuwagen im statistischen Mittel 805 DM (je nach Automarke zwischen 2774 und 307 DM) Werbungskosten verursacht.

Im Durchschnitt legt ein Bürger der industrialisierten Staaten für Beruf, Einkauf, Freizeit etwa 1000 Wege pro Jahr zurück (Skoff 2002). Dies ist erstaunlich unabhängig davon, ob er in einem Staat mit hohem Motorisierungsgrad oder geringem Motorisierungsgrad lebt. Einzig und allein die zurückgelegten Distanzen sind in der Regel bei höherem Motorisierungsgrad auch höher.

Ähnlich verhält es sich mit der Transportgeschwindigkeit. Im Durchschnitt verwenden Auto fahrende Haushalte etwa 10 % Ihrer Arbeitszeit zur Finanzierung eines eigenen Autos. Bezieht man die aufgewendete Arbeitszeit mit ein, so entspricht die durchschnittliche Mobilitätsgeschwindigkeit eines „westlichen“ Bürgers der eines sportlichen Fahrradfahrers.

Ebenfalls weitgehend falsch eingeschätzt wird der Anteil der zurückgelegten Wege für die Arbeit. Die meisten Wege werden heute (ca. 34%) real für die eigene Versorgung mit Lebensmitteln und Konsumgüter zurückgelegt. Beruf und Ausbildung sind insgesamt in etwa 28% der Fälle der Grund der Fortbewegung, weniger als die zurückgelegten Wege, die in den Bereich der Freizeit fallen (ca. 29%). Befragungen von Meinungsbildnern und Bürgern ergeben dagegen die Einschätzung, dass bereits zwischen 55-60% der zurückgelegten Wege für Arbeit und Ausbildung anfallen (Spitzner 1999:33).

Inzwischen ist auch der vermeintliche Zusammenhang zwischen Ausbau der motorisierten Verkehrswege und wirtschaftlicher Aktivität (Wirtschaftswachstum) sowie das Argument die Automobilindustrie schafft und sichert Arbeitsplätze auch durch unabhängige Institutionen vielfach widerlegt worden.

Insgesamt wird die Gesellschaft vom einzelnen Bürger wie von Meinungsbildnern als zu autofreundlich eingeschätzt (Sozialdata 1999).

2.2 Tendenzen der städtischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Die Dichte der meisten Städte weltweit hat von 1960 – 1990 stark abgenommen (vgl. **Tab 1**).

	1960	1990	1960 zu 1990
	Einw./km ²	Einw./km ²	%
Tokyo	8565	7097	-17
New York	2878	1086	-28
Paris	6860	4614	-33
London	6539	4232	-35
Detroit	1970	1275	-35
San Francisco-Oakland	1640	1602	-2
Washington	2046	1373	-33
Melbourne	2028	1491	-26
Hamburg	6827	3982	-42
Vienna	9141	6830	-25
Brisbane	2095	978	-53
Copenhagen	4952	3467	-30
Amsterdam	9973	5591	-44
Zürich	5998	4708	-22
Frankfurt	8722	4661	-47

Tab 1:
Abnahme der Dichte in verschiedenen Städten zwischen 1960 und 1990 (Demographia 2001 in WBCSD 2001)

Der durchschnittliche Anteil des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) an den Personenkilometern (Pkm) ging im gleichen Zeitraum weltweit drastisch zurück, in manchen Regionen um mehr als die Hälfte (vg. **Abb 1**). Durch die niedrigere Dichte in den Städten verschlechtert sich auch die Ausgangssituation für eine gute ÖPNV-Erschließung.

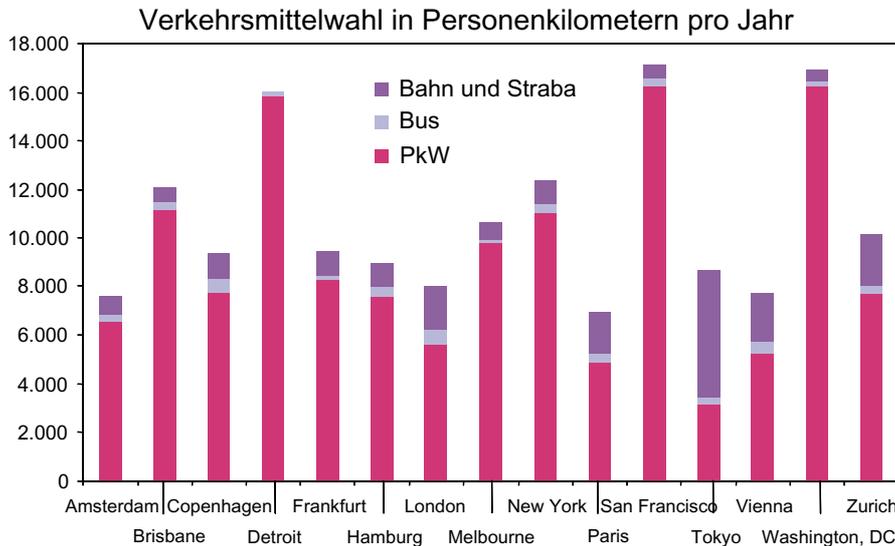


Abb 1:
Verkehrsmittelwahl in verschiedenen Städten (Kenworthy & Laube 1999)

Auch in Freiburg wurde im Rahmen der Neubearbeitung des Flächennutzungsplans argumentiert, dass Familien in Freiburg nur dann gehalten werden können, wenn die Siedlungsdichte hinzukommender Flächen bei 40 Wohneinheiten pro Hektar (freistehendes Einfamilienhaus) liegt. Dies hätte ein nicht vertretbares Ansteigen von Autoverkehr zur Konsequenz (vgl. Anhang 16: stellungnahmefnp.pdf). Massive Proteste und fundierte

Kritik aus der Bürgerschaft (u.a. der Arbeitsgemeinschaft der Freiburger Bürgervereine) haben zur Rücknahme dieser Annahme und zur Überarbeitung des Flächenbedarfs geführt und auch Vauban ist ein lebendes und funktionierendes Gegenbeispiel.

Die zurückgelegten Personenkilometer mit Pkw, Bussen, Bahnen und Flugzeug weltweit variieren im Jahr 1997 zwischen etwa 1000 Pkm in Indien, Bangladesch und Pakistan und fast 25.000 Pkm in Nordamerika. Der Motorisierungsgrad hat weltweit zugenommen (vgl. **Abb 2**). In den USA kommen heute auf 1000 Einwohner mehr als 800 Kfz.

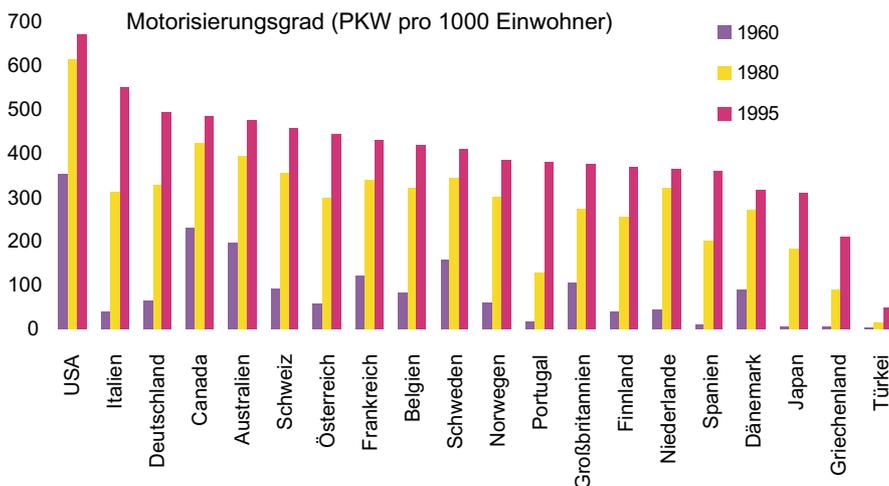


Abb 2: Entwicklung des Motorisierungsgrad in verschiedenen Ländern zwischen 1960 und 1995 (Schäfer 1998 in WBCSD 2001:)

2.3 MIV - die Geschichte eines Massenindividualismus

MIV steht für Motorisierten Individualverkehr. Gleich welche Partei, noch keiner Partei ist es gelungen, diesem „Massenindividualismus“ etwas entgegen zu setzen, obwohl inzwischen viele erkennen, dass er mehr Probleme mit sich bringt als er löst.

Und die Umweltbelastungen stehen bei dieser Betrachtung nicht einmal im Mittelpunkt der Analyse.

Trotz aller Einsichten ist es der Politik bisher nicht gelungen, dem MIV lebenswertere Alternativen entgegenzusetzen.

Im Gegenteil: Noch immer werden neue Straßen und Autobahnen gebaut, obwohl die Personenkilometer (Pkm) pro Jahr bereits seit 10 Jahren nicht mehr ansteigen. Noch immer sind offensichtlich Autowerbungen von den großen freien Straßen durch traumhafte Landschaften erfolgreich. Und auch der Prozentsatz an neu zugelassenen Autos mit Höchstgeschwindigkeiten über 200 km/h steigt weiter von Jahr zu Jahr (DIW 2002, 2003).

Trotz aller vermeintlich gewonnenen Einsichten ist der Durchschnittsverbrauch in den letzten 10 Jahren nicht einmal um 1 Liter pro 100 km (von 9,1 l 1993 auf ca. 8,4 l 2003) gesunken (DIW 2002, 2003).

Die Geschichte der Automobilisierung beginnt spätestens mit dem Aufstieg des Verbrennungsmotors und der damit verbundenen Ölindustrie in den USA.

MIV – das Ergebnis einer feindlichen Übernahme

Das Automobil war zwar eine europäische Erfindung am Ende des 19. Jahrhunderts. Seine Massenproduktion begann ab dem Jahr 1909 jedoch in den USA. Die Einführung der industriellen Fertigung durch Henry Ford (Fordismus) führte zu niedrigeren Produktionskosten und ermöglichte damit eine frühe Motorisierung.

Zahlreiche historische Analysen belegen, wie sehr der MIV durchgesetzt wurde durch die frühe Macht der Auto-, Öl- und Reifenkonzerne. Sie haben im ganzen 20. Jahrhundert alles in ihrer Macht stehende getan, um das politische, ökonomische und gesellschaftliche Umfeld so zu gestalten, dass die Menschen von ihren Produkten mehr und mehr abhängig wurden (z.B. Dienel 1997, Wolf 1986).

Wie bewusst und intensiv daran gearbeitet wurde, belegt ein Bericht des US-Senats von 1974 am Beispiel Los Angeles. Er legt dar, wie General Motors unterstützt von dem Ölkonzern Standard Oil of California und der Reifenfabrik Firestone in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts systematisch in über 45 US-Städten elektrische Schienenbahnen, Straßenbahnen und Oberleitungsbussysteme aufgekauft und zerstört haben, um die Menschen zum Kauf eines Autos zu zwingen.

Der öffentliche Nahverkehr wurde in den USA damals gezielt heruntergewirtschaftet und dann weitgehend eingestellt. Das Ergebnis war die autogerechte Stadt. Zwar wurde General Motors 1949 wegen krimineller Verschwörung bestraft. Jedoch zeigt die lächerliche Strafe von 5000 \$ die ganze Ohnmacht des Staates gegenüber den Interessen der mächtigen Öl- und Autoindustrie.

Auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wird der Automobil- und Ölmarkt weltweit bestimmt durch wenige Auto- und Ölkonzerne. Sie gehören bis heute zu den größten der Welt. Beim Öl sind es auf allen Stufen (Förderung, Transport, Raffinerien und Vertrieb) vor allem fünf US-amerikanische Unternehmen (Exxon, Mobil-Oil, Socal, Gulf Oil und Texaco), die britische BP und die britisch-holländische Royal Dutch Shell, die den Weltmarkt bestimmen.

Massenmotorisierung in den USA

Filmtip: Dokumentarfilm zum Kauf und Zerstörung des öffentlichen Nahverkehrs in den USA hat den Titel „Taken for a Ride“, USA, zu beziehen über http://www.newday.com/films/Taken_for_a_Ride.html zahlreiche Informationen und alte Fotos auch im Internet. Z.B. unter <http://www.snowcrest.net/marnells/trolleys.htm> oder <http://www.trainweb.org/mts/ctc/ctc03.html>

	1960		1980		1990	
1	General Motors	12.736	Exxon Corp.	103.143	General Motors	125.126
2	Standard Oil	8.035	Royal Dutch/Shell	77.114	Royal Dutch/Shell	107.203
3	Royal Dutch/Shell	5.481	Mobil	59.510	Exxon Corp.	105.885
4	Ford	5.238	General Motors	57.728	Ford Motor Com.	98.275
5	General Electric	4.198	Texaco	51.196	IBM	69.018
6	Unilever	3.884	Brit. Petroleum	48.036	Toyota	64.516
7	US Steel	3.698	Stand. Oil of Californ.	40.479	IRI	61.433
8	Socony Mobil Oil	3.178	Ford Motor	37.085	Brit. Petroleum	59.540
9	Chrysler	3.007	ENI	27.187	Mobil	58.770
10	Texaco	2.980	Gulf Oil	26.483	Gen. Electric	58.414

Tab 2:

Die 10 größten Unternehmen sortiert nach Umsatz in Mio. US-\$ (Allmendinger 2001: 98)

Beim Auto konnten sich neben Ford nur General Motors und Chrysler mit nennenswerten Anteilen etablieren (vgl. **Tab 2**). Die Automobilkonzerne gehörten zu den ersten, die, um Zölle zu

vermeiden, in den Bau von Autofabriken auch im Ausland investierten, wie z.B. Ford 1931 in Großbritannien und 1934 in Deutschland und Frankreich). 1950 bestritten Ford und GM 90% der Weltproduktion und noch 1990 bauen sie etwa 50% Ihrer Autos im Ausland.

Die Geschichte der Ölindustrie = Geschichte von STANDARD OIL TRUST

1882 gründete John D. Rockefeller den Standard Oil Trust. Er entstand aus der 1870 entstanden **Standard Oil Company**, einer Fusion der Firmen "Wm. Rockefeller & Co., R. Andrews, Rockefeller & Co., S.F. Harkness und H .M. Flagler" und dem Übertragen zahlreicher weiterer Rockefeller-Gesellschaften u.a. z.B. auch der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft. Dieser Trust beherrschte zeitweise nahezu **90% des Weltölmarktes**. (Der Marktanteil solcher Unternehmen heute, z.B. Shell oder Exxon, liegt bei etwa 5% des Welthandels.) Der Umsatz des Trustes und seiner Untergesellschaften übertraf das Bruttosozialprodukt der meisten Länder der Erde.

Diese gewaltige Machtballung war dann für den amerikanischen Präsidenten Theodore Roosevelt der Anlass, Anti-Trust-Gesetze zu erlassen. Anlässlich eines Gerichtsbeschlusses musste der Standard Oil Trust ab 1892 neu organisiert werden und wurde schließlich ab 1899 unter dem Dach der Standard Oil of New Jersey als Holding geführt. In der Folgezeit beschäftigten allein bis 1907 sieben Bundesprozesse und sieben weitere (im Namen von sieben Einzelstaaten) die Standard Oil. Schließlich befahl der Oberste Gerichtshof 1911 die Auflösung der Standard Oil Trust.

Zu dieser Zeit besaß die Gesellschaft bereits die Kontrolle über 62 Gesellschaften, die ihrerseits wiederum 53 andere Unternehmungen in verschiedenen Ländern beherrschten. Die Großaktionäre (Rockefeller-Gruppe) hatten jedoch, wie aus den angegebenen Besitzofferten hervorging, einen weit reichenden Einfluss auch bei den Tochtergesellschaften behalten, da sie eine ihrem Besitz an Standard Oil-Aktien entsprechende Quote an Aktien der Tochtergesellschaften erhielten.

2.3.1 Automobilisierung ist Stadtgeschichte

Neben der feindlichen Übernahme und Zerstörung des ÖPNV in den USA gab es aber auch noch andere den Automobilismus fördernde Entwicklungen.

Ein wichtiger Grund für den massiven Umbau zur autogerechten Stadt lag im enormen Wachstum mancher Städte. Auch hier waren die USA Vorreiter.

Die Belastung durch Lärm und Abgase der eng gewordenen Innenstädte führte fast unweigerlich zu Industrie- und Gewerbeansiedlungen, später auch neuen Wohnsiedlungen, vor oder am Rande der Stadt.

Dabei wuchsen viele Städte zunächst sternförmig. Die insbesondere für den Berufsverkehr größer gewordenen Distanzen ließen sich zunächst durch einen öffentlichen Nahverkehr noch bewältigen. Im Laufe der Zeit wurden jedoch die möglichen Arbeitswege vieler Menschen so vielfältig und die Entfernungen wuchsen mit dem Bau neuer Siedlungen vor der Stadt so schnell, dass der Ausbau des ÖPNV nicht hinterher kam.

Dass damit das Problem der Belastung der Innenstädte und Wohngebiete durch Lärm und Abgase nahe liegender Arbeitsstätten nicht beseitigt, sondern nur durch die zunehmenden Immissionen des Individualverkehrs ersetzt würden, kam damals wohl den wenigsten in den Sinn und war vielleicht so auch nicht absehbar.

Trennung von Wohnen und Arbeiten

Die Massenmotorisierung hatte so in den USA bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur strikten Trennung von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, Arbeitsstätten und Wohngebieten geführt. Sogar die Hausarchitektur hatte sich ganz der Massenmotorisierung angepasst. Der Hauptzugang zum Haus erfolgte für viele US-Amerikaner nun bereits durch die Garage.

Eine der Kehrseiten dieser Entwicklung waren die neuen Armen in den Slums der amerikanischen Großstädte, die sich einen Umzug in die Vororte mangels Auto nicht leisten konnten, und ebenso wenig zu den Arbeitsplätzen auf der grünen Wiese gelangten. Sie wurden weitgehend ignoriert.

Die in den USA entwickelte Trennung von Wohnen und Arbeiten wurde spätestens mit der Charta von Athen (1933) auch für Europa zum Postulat moderner Städteplanung. Darüber hinaus wurde damals auch vorgeschlagen, die Verkehrsmittel nach ihrer Geschwindigkeit zu trennen nach dem Motto „jedem Verkehrsmittel seine eigene Spur“. In den USA bereits von der Öl- und Automobilindustrie durchgesetzt, war damit auch für Europa der theoretische Grundstein für eine einseitige Ausrichtung des gesamten Verkehrsraums auf den vermeintlich schnellen Autoverkehr gelegt. Eine Entwicklung, die in den USA bereits weitgehend abgeschlossen war, nahm zunächst nahezu unhinterfragt ab 1950 auch in Europa seinen Lauf. Die europäischen Autowerke (Volkswagen, Renault, Seat,...) konnten nur gegen die Konkurrenz der Schiene bestehen, weil sie von vorn herein als Staatsbetriebe gegründet wurden (Wolf, 1999, 256).

**Autogerechte
Stadtentwicklung in
Europa; 1933 Charta
von Athen**

In den ersten 2 Jahrzehnten diente der Pkw in Deutschland vor allem dem Sport und Vergnügen. In den Jahren 1906-1933 waren Pkw-Kauf und -Betrieb mit Luxussteuern belegt. Kraftfahrzeuge in Deutschland waren überwiegend Lkws und Omnibusse und Ende der 1930er Jahren wurden ca. 3/4 der neuen Pkw noch von Unternehmen und Behörden erworben. 1937 lag der Anteil an privaten Pkws mit 40% in Deutschland weit tiefer als in den USA, Frankreich oder Großbritannien. Der Motorisierungsgrad (Kfz pro 1000 Einw.) betrug 1937 in den USA 232, Frankreich 64, Großbritannien 59 und Deutschland 38.

**MIV in Deutschland bis
1950**

Dafür erfreute sich in Deutschland das Motorrad bereits größter Beliebtheit, der Bestand an Motorrädern lag ab 1927 über demjenigen der Pkw. Während der Pkw in den USA durch die Entwicklung rationeller Produktionsmethoden (Fordismus ab 1908) und hohe Kaufkraft inzwischen zum Massenprodukt geworden war, blieb in Deutschland das Fahrrad bis zum Ende des zweiten Weltkrieges wichtigstes Personentransportmittel.

2.3.2 Die Geschichte der Autobahn

Die Anfänge des Autobahnbaus lassen sich je nach Definition in Italien, den USA oder Deutschland finden. Bereits 1906 ließen sich reiche Leute auf Long Island eine im Endausbau 80 km lange private Rennstrecke bauen. Die erste öffentliche „Autobahn“ wurde 1924 wohl zwischen Mailand und Varese dem Verkehr übergeben.

In Deutschland wurde die Idee zu „Nur-Kraftwagen-Straße“ bereits im Kaiserreich geboren. 1909 gründete Prinz Heinrich von Preußen die „Automobil-Verkehrs- und Uebungsgesellschaft“, kurz AVUS genannt. Mit dem Bau der 9,8 km langen Renn- und Teststrecke in Berlin vom Grunewald nach Charlottenburg wurde bereits 1912 begonnen. Fertig wurde die Strecke jedoch erst nach dem 1. Weltkrieg 1921. Sie hatte getrennte Fahrbahnen, war kreuzungsfrei. Da sie jedoch nur einen schmalen, ungeschützten Mittelstreifen hatte, blieb der AVUS der Titel der ersten Autobahn der Welt versagt.

AVUS

1924 legte die neu gegründete Studiengesellschaft (Stufa) für Automobilstraßen einen Plan für ein rund 22.000 km langes Reichsautobahnstraßennetz vor - fast doppelt so groß wie das heutige Autobahnnetz.

Stufa

Ziel der Gesellschaft war der Bau von zwei Nord-Süd und drei West-Ost-Verbindungen. Finanziert werden sollten die Straßen über die Mitglieder, Mautgebühren und den Betrieb von Restaurants. Die Umsetzung wurde u.a. 1930 mit den Stimmen der NSDAP und der KPD im Reichstag zunächst abgelehnt.

Schließlich ausschlaggebend für den Beschluss für ein Straßennetz von „Nur-Kraftwagen“ war die Arbeitslosigkeit.

Als „Notstandsarbeit“ eingestuft konnte der Autobahnbau durch Mittel der Arbeitslosenfürsorge, einem Zuschuss der Reichsregierung, gefördert werden. Bedingung für die Ausschreibung war, auf die Verwendung von modernem Baugerät wie Bagger und Förderbänder zu verzichten.

Die im Oktober 1929 begonnene 4-spurige Kraftwagenstraße zwischen Köln und Bonn kann damit als erste deutsche Autobahn bezeichnet werden. Die 20km lange Strecke wurde 1932 eingeweiht durch den damaligen Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer.

Nach der Machtergreifung durch Hitler wurden Autobahnen als Idee und Erfindung Hitlers ausgegeben und als „Geschenk für das Volk“ zu Propagandazwecken genutzt. Mindestens 600.000 Arbeitsplätze sollten durch den Bau von Autobahnen geschaffen werden. Autobahnen sollten, so versprach die Propaganda, allen die Schönheit der vaterländischen Landschaft erschließen.

Arbeitsplätze

Daneben hatte das Regime die Hoffnung, dass die Autobahnen zur Mobilmachung zwischen West- und Ostfront genutzt werden könnten. Mit einem Gesetz und der Gründung eines Unternehmens Reichsautobahn, als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahngesellschaft 1933, begann der planmäßige Autobahnbau.

Noch im September 1933 (23.09) setzte Hitler den Spatenstich zur ersten Reichsautobahn, dessen Teilstück zwischen Frankfurt und

Erste Reichsautobahn

Darmstadt 1935 (19.5.) für den Verkehr frei gegeben wurde. In der Folge wurden bis 1942 ca. 3800 km Reichsautobahn fertig gestellt.

Die zu Propagandazwecken angeführten Ziele wurden bei weitem nicht erreicht. So beschäftigte der Autobahnbau nie mehr als 123.000 Arbeiter und auch zum Militärtransport waren die Autobahnen durch zu starke Steigungen für schwere Transporte vollkommen ungeeignet.

Mit dem Wiederaufbau nach dem Krieg wurde der Autobahnbau weiter vorangetrieben. Auf dem Höhepunkt der automobilen Begeisterung versprach der Verkehrsbericht des zuständigen Ministers Georg Leber (SPD) aus dem Jahre 1970, dass 85 Prozent der Bevölkerung bis 1985 "von dort, wo sie dann wohnen werden, maximal 10 Kilometer bis zur nächsten Autobahn zurückzulegen haben werden" (zit. in: Walter 1999).

Aus Angst, nicht mehr gewählt zu werden, versprach die sozial-liberale Regierung 1971, bis zur Jahrtausendwende noch 3000 km Autobahn zu bauen. Selbst dem ADAC, der dieses Wahlversprechen durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit erzwang, hätten damals 2000 km genügt. Tatsächlich gebaut wurden bis heute weitere 4000 km (Walter 1999).

2.3.3 Auto als Symbol der Freiheit - Massenmotorisierung nach 1950

Die eigentliche Massenmotorisierung in Deutschland beginnt in den 1950er Jahren.

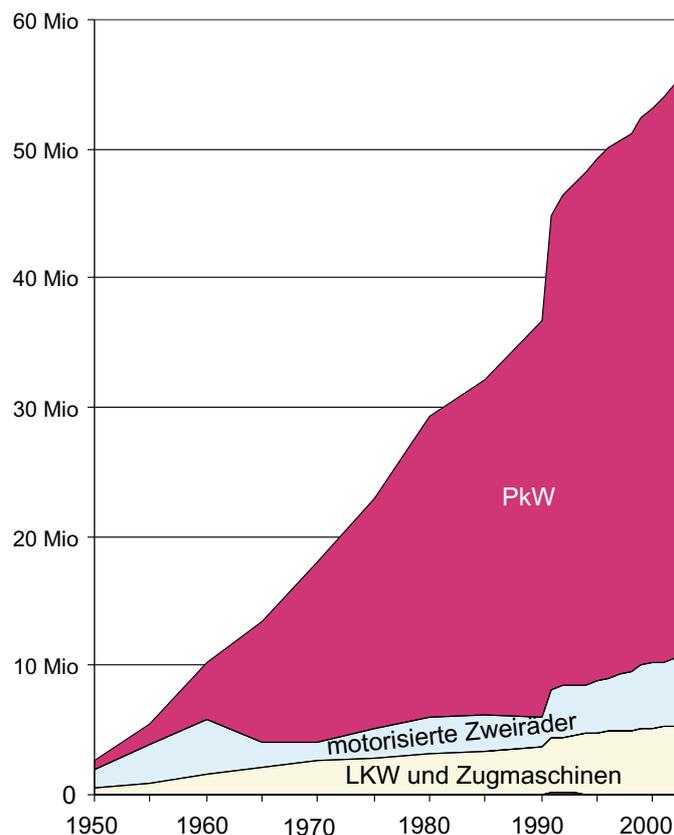


Abb 3:
Anstieg der Pkw-Zahl
zwischen 1950 und 2002
(DIW 2002)

Bereits 1950 zählte der ADAC 60 000 Mitglieder. Viele der Mitglieder hatten noch kein eigenes Auto. Die Zeitschrift Motorwelt drohte damals mit einer "blutigen Revolution" im Namen des "krautfahrerfreundlichen deutschen Volkes", wenn die Regierung weiterhin "die nichtdeutsche Erfindung der Schienenbahn" gegenüber dem Straßenverkehr bevorzuge. Vielleicht noch wichtiger als der Bau von Überland-Autobahnen waren zur Durchsetzung einer allgemeinen Automobilität die geforderten Stadtautobahnen. Bereits in den 1960er Jahren hatte der Deutsche Städtetag mit Beispielen aus den USA für die "autogerechte Stadt" geworben. Damit übernahm der Städtetag unhinterfragt Positionen der Autolobby. Es ging darum, schneller durch die Städte zu gelangen. Die Antworten auf stockenden Verkehr hießen Durchgangs- bzw. Umgehungsstraßen und Autobahn oder Cityring.

ADAC

Verkehrspolitik dominierte damit auch die Stadtplanung. Beides entglitt sowohl den zuständigen Stellen als auch der Politik zunehmend und wurde bereits in den 1960er Jahren weitgehend durch Interessenverbände bestimmt.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Auto nicht zuletzt unter dem Einfluss der USA zum Symbol der Freiheit und des Wohlstandes. Die Motorisierung war nicht nur Zeichen wirtschaftlichen Aufschwungs, sondern wurde hoch stilisiert als Instrument, mit dem es gelingen sollte, Klassenunterschiede nicht nur zu verringern, sondern sie zu beseitigen. Dies war jedenfalls die Hoffnung von Verkehrsminister Seeböhm im Jahre 1958. Argumente gegen die Massenmotorisierung waren damit auch Argumente gegen die Freiheit des Individuums, vor allem der Männer. In den USA war das Auto zudem bereits in den 1920er Jahren zum zentralen männlichen Anknüpfungspunkt erotischer Beziehungen geworden. Es war der mobile Ort, der nicht der elterlichen Überwachung unterlag und den Weg zum anderen Geschlecht auch zu ungewöhnlicheren Tageszeiten erleichterte.

In Deutschland nahm der Siegeszug des Autos etwas andere Formen an als in den USA.

Ende der 1950er Jahre wurde insbesondere der Familienwagen zum viel beworbenen Statussymbol. Zunächst sollte jede Familie Zugang zu einem Pkw erhalten. So erhöhte sich bereits 1960 der Anteil auf Privatpersonen neu zugelassener Pkw auf über 50%. Und auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an Personenkilometern war inzwischen auf über 50% angestiegen und erreichte 1968 seinen Höhepunkt bei 75-80%.

Die stärkste Steigerung erfuhr der Anteil des Individualverkehrs am Berufsverkehr (1960 ca. 30%, 1982 ca. 80%). Verschiedene Steuerreformen sowie die Möglichkeit, sowohl den Besitz als auch die Benutzung eines Pkw als Werbungskosten abzusetzen, etablierten den Privat-Pkw vom Luxusgut zum unabdingbaren Gebrauchsgut. Damit einher gingen enorme staatliche Ausgaben für den Straßenbau. Das Autobahnnetz wuchs von 2100 km im Jahr 1950 auf 7300 km im Jahr 1980.

Die ersten Eisenbahnstrecken wurden in Großbritannien und Deutschland in den 1830er Jahren errichtet (1830 Liverpool-Manchester). Es setzte ein Bauboom ein. Bereits 1850 umfasste das deutsche Streckennetz 6000 km, 1880 waren es 33.800 und bereits

Eisenbahn und ÖPNV

1913 knapp 64.000 km. Neben dem Personenverkehr war die Bahn auch der Hauptverkehrsträger für Güter geworden.

Straßenbahnen (ab 1852) waren bis 1890 überwiegend Pferdebahnen. 1908 hatten bereits fast alle deutschen Städte über 50.000 Einwohner ein überwiegend elektrifiziertes Straßenbahnnetz.

Es ermöglichte den Bau reiner Wohnquartiere außerhalb der Innenstädte und machte die Innenstädte zu Gewerbe- und Dienstleistungszentren.

Im Überlandverkehr nahm bereits seit 1905 der Omnibus eine zentrale Rolle insbesondere da ein, wo es zu teuer gewesen wäre, Bahnlinien zu bauen (z.B. Gebirgsregionen). In den Innenstädten spielte der Omnibus erst ab den 1930er Jahren eine stärkere Rolle. Der Niedergang der Straßenbahn setzte in vielen Städten bereits nach dem zweiten Weltkrieg ein.

2.4 Auto und Familie

Die Vorteile der Automobilität bzw. des eigenen Privat-Pkw lassen sich im wesentlichen wie folgt zusammenfassen

Vorteile der Automobilität

- Es bietet unter der Voraussetzung eines ausgebauten Straßennetzes in vielen Fällen bei größeren Entfernungen noch immer die schnellste Art und Weise von A nach B zu kommen (von der Arbeitszeit einmal abgesehen, die dazu notwendig ist, um sich ein eigenes Auto leisten zu können).
- In vielen Fällen birgt Automobilität ein hohes Maß an Flexibilität und Spontaneität, vor allem bezogen auf Änderungen bezüglich Reiseziel, Gepäckmenge und Personenzahl.
- Es bietet Schutz vor den Unbilden des Wetters, der Bedrohlichkeit des öffentlichen Raums und nicht zuletzt auch vor den Gefahren des - von ihm selbst mitproduzierten Verkehrs.

Der überwiegende Anteil der Pkws ist in Bezug auf Größe und Ausstattung zugeschnitten auf die Familie und deren Bedürfnisse während der Freizeit, z.B. einer Urlaubsreise. Ein Singleauto oder einen auf den Berufsverkehr spezialisierten Autotyp gibt es bisher fast nicht.

Der oft mit der Gründung einer Familie einhergehende Wunsch nach Wohneigentum und/oder einer kindergerechten Umgebung – ein Haus im Grünen – lässt sich bedingt durch die Fehler der autogerechten Stadtplanung seit 1950 noch immer am ehesten in der Neubausiedlung am Stadtrand verwirklichen. Dass das Haus im Grünen meist ein wesentlicher Grund für die Verkehrsentwicklung in den Innenstädten war oder ist ändert leider nichts an der Richtigkeit der individuellen Logik nach dem Haus im Grünen. Alternativen werden auch heute nur in unzureichendem Masse angedacht, geschweige denn verwirklicht. Die verkehrspolitischen Chancen, die mit der Umnutzung von stadtnahen Konversionsflächen, z.B. alten Kasernen, gegeben sind, werden auch heute oft genug leichtfertig vertan.

Teufelskreis Verkehr

Aus ökologischer Perspektive erscheint das elterliche Auto für den Bringdienst der Kinder als ersetzbar; aus der Perspektive elterlicher Fürsorgepflicht kann das Gegenteil geboten erscheinen. Das Auto verspricht Schutz gegenüber den öffentlichen Räumen, die seit 1970 vor allem in den verkehrsreichen Innenstädten als zunehmend unsicher oder sogar bedrohlich wahrgenommen werden. Dabei spielen die Angst vor Drogen, Vandalismus oder Übergriffen eine größere Rolle als die Gefahr durch Autoverkehr.

Zwiespalt der Eltern.

Wie das Beispiel Freiburg-Vauban zeigt, lohnt es sich, Familien, in denen beide Elternteile mit noch nicht volljährigen Kindern zusammenleben, genauer unter die Lupen zu nehmen, um Ansatzpunkte für weniger Automobilität zu finden. Obwohl solche „vollständigen Familienhaushalte“ nur etwa 1/4 aller Haushalte ausmachen, zeigt sich in ihnen die ganze Komplexität der Entscheidung, für wen, was und wann das Auto gebraucht wird. Mehr als 90% dieser Haushalte verfügen über mindestens ein Auto und es gibt jenseits der Begründung „Lust am eigenen Auto“ eine ganze Menge an sachlichen Argumenten für die eigene Automobilität.

So kann z.B. die Rundum-Betreuung des Kindes zur wichtigen Quelle der Autonutzung – vor allem von Müttern - werden. Auf dem Rad können die Kleinen zunächst noch nicht mitgenommen werden, und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit Kleinkind und Kinderwagen wird von vielen Müttern, auch von denen, die sonst mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, als beschwerlich oder gar als Zumutung empfunden (SOFI 2000). Unter Umständen erhöht die Mehrfachbelastung Haushalt, Kinder und Beruf den Druck, das Auto zu benützen.

Die Siedlungsstruktur spielt dabei eine entscheidende Rolle. Gerade das von Familien angestrebte Reihenhäuschen am Rand unserer immer noch sternförmig strukturierten Städte erfordert oft das familiäre Auto, um weitere Wege, bei denen das Kind dabei sein muss (z.B. zum Arzt, zu Ämtern oder zum Supermarkt) überhaupt bewältigen zu können.

Spätestens mit dem Argument, dass dem Kind „doch einmal etwas passieren kann“, wird das Auto zu unbezweifelbaren Notwendigkeit für den Fall der Fälle.

Damit wird auch erklärbar, warum auch in den Familien, die nur ein Auto besitzen (das vermutlich meist auf den Namen des Mannes eingetragen ist), die überwältigende Mehrheit der Frauen (gut 80 %) zumindest tagsüber den alltäglichen Zugriff auf den PKW haben.

Frauen holen auf

Das war nicht immer so. Erst nach 1980 hat der Anteil der zum Arbeitsplatz fahrenden Männer kontinuierlich abgenommen. Insgesamt hat der Anteil des Berufsverkehrs an der Automobilität inzwischen auf unter 30% abgenommen. Dieser Befund ist auch bei Verantwortlichen zu Verkehrsfragen meist unbekannt. Die eigentlichen „Spaßfahrer“ beschränken sich im Wesentlichen auf junge Männer. Unter Familienvätern ist das emotionale Verhältnis zum Autospaß bereits deutlich abgekühlter und einem rationaleren Umgang gewichen.

Die männliche Dimension des Verkehrs

2.4.1 Von der Auto- zur Kinderstadt

Kinder gehören zu den am stärksten gefährdeten Teilnehmern am Straßenverkehr

Unfallstatistik Kinder

Sie sind leicht ablenkbar, können Größe, Geschwindigkeit und Entfernung noch nicht so gut einschätzen und sind der Meinung, dass sie auch zwischen zwei parkenden Autos gesehen werden. Die eigene Wahrnehmung überwiegt: Ich kann anhalten, also auch Autos. Ich sehe sie, also sie mich auch!

Eine frühe Verkehrserziehung (Radfahrtraining, Gehgemeinschaften zur Schule etc.) kann hier helfen, aber die grundsätzliche Gefährdung der Kinder nicht kompensieren.

Statistisch ist die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder in den vergangenen 30 Jahren um 50 % zurückgegangen. Dieser scheinbar positive Befund relativiert sich bei näherer Betrachtung. Die Zahl ist nicht etwa deshalb geringer geworden, weil es im Straßenraum sicherer geworden wäre, sondern weil die durch Kinder zurückgelegten Wege im Straßenraum deutlich zurückgegangen sind. So ist z.B. ebenfalls in den letzten 30 Jahren der Anteil der Volksschulkinder, die zu Fuß zur Schule gehen, von 80 % auf 9 % gesunken. Nach wie vor sind Verkehrsunfälle bei Kindern ab dem Alter von 2 Jahren die relativ häufigste Todesursache, wobei Kinder bis zum Alter von 6 Jahren als Pkw-Mitfahrer am öftesten verunglücken.

Es gibt zahlreiche Gründe, sich für autoarme Stadtteile einzusetzen, wie z.B. die Minderung von Lärmbelastung, Platzbedarf, Ressourcenverschwendung, Luftbelastung und vieles mehr. Zu den wichtigsten Gründen zählten im Fall Freiburg-Vauban die Kinder.

Kinder spielen, sofern möglich, zu 85% im Wohngebiet in einem Umkreis von 100 m. Fast die Hälfte (ca. 41%) aller 5jährigen wohnt heute in einer Umgebung, die ein Spielen in unmittelbarer Nähe zur Wohnung durch zu starken Autoverkehr nicht zulässt.

Spielende Kinder

Bis 1960 war es noch üblich, dass Kinder ab dem Alter von 4 Jahren selbst einkaufen gingen.

In vielen Fällen müssen heute die Erziehenden, und dies sind auch heute noch ganz überwiegend die Mütter, oft weit entfernte Spielplätze aufsuchen. Die Fahrt zu Freizeiteinrichtungen oder zum Musikunterricht erfolgt in vielen Fällen mit dem Auto.

Spielen im ursprünglichen Sinn muss rechtzeitig geplant und verabredet werden. Es reicht oft nicht, einfach auf die Straße zu gehen und zu schauen, wer da spielt. Was hat sich verändert? In Zahlen ausgedrückt: Mitte der 50er Jahre gab es doppelt so viele Kinder wie Autos pro ha Stadtfläche. Heute kommen auf 2 Kinder 8 Autos pro ha (GOAL 2002).

Fragt man Kinder oder beobachtet Sie, wo sie sich am liebsten aufhalten und spielen, so sind es neben speziellen Einrichtungen wie z.B. Freibädern ganz überwiegend die öffentlichen Räume, nicht die speziell angelegten Spielplätze. Die Straße spielt dabei, je älter die Kinder werden, eine große Rolle.

Bei einer entsprechenden Studie durch das Bundesgesundheitsamt stellte sich heraus, wie unersetzbar und unverzichtbar unbeaufsichtigtes Spielen im Umfeld der Wohnung ist für die

Lebensqualität und die Entwicklungschancen von Kindern. Gerade das ungeplante Herumtollen trainiert die Fein- und Grobmechanik und verhindert Haltungsschwächen, Übergewicht, Herz-Kreislauf, sowie Koordinationsprobleme, die inzwischen immer häufiger bereits bei Vorschulkindern auftreten. Man geht sogar inzwischen davon aus, dass Kinder durch diesen Bewegungsmangel ihr „Raum-Gefühl“ schwächer entwickeln und sie damit auch größere Schwierigkeiten beim Erfassen abstrakter Zusammenhänge haben als andere Kinder (zit. in GOAL 2002).

Heute ist an die Stelle eigenständiger, ungeplanter und direkter Wirklichkeitserfahrung die beaufsichtigte, artifizielle, indirekte und medial vermittelte Erfahrung der Umwelt durch Fernsehen, Computer und Gameboys getreten.

So aufgewachsene Kinder zeichnen sich zwar durch eine beachtliche formale Kompetenz aus, ihnen fehlt jedoch zunehmend die Fähigkeit, selbst Erlebtes zu erzählen.

Es ist heute klar, wie wichtig insbesondere für Kinder im Vorschulalter die Verbindung Haustür, Laubengang, Vorgarten – Straße als Erlebnisraum ist. Solche Übergangsräume (halböffentliche und öffentliche Räume“), die im übrigen nicht nur für Kinder erhebliche Chancen beinhalten, spielten in allen Diskussionen bei der Gestaltung des Stadtteils Freiburg-Vauban eine große Rolle. Leider kam die Einbeziehung der Bewohner bei der Ausgestaltung der Wohnstraßen auf Vauban etwas zu kurz.

Halböffentlicher Raum

Halböffentliche Räume entstehen durch klare Zuordnung zu den Gebäuden und Abgrenzung vom öffentlichen Raum. Zu den wichtigsten Gestaltungsmaßnahmen gehören z.B. die Außenerschließung (z.B. durch großzügige Laubengänge), benutzbare Vorgärten, längere Zugangswege, breitere Gehsteige oder kleinere Vorplätze.

Unter dem Motto „der Weg ist das Spiel“ gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, auch den Straßen- bzw. öffentlichen Raum in dieser Hinsicht zu entwickeln und ihm eine größere Aufenthaltsqualität zu geben. Hierzu gehören z.B.

- ✓ verkehrsberuhigte Zonen (autofreie Innenstädte, Tempo 30, Tempoüberwachung, Wohnstraßen),
- ✓ Verbreiterung der Gehwege (mindestens 3 m),
- ✓ bauliche und gestalterische Maßnahmen wie Poller, Pflanzkästen, Bänke, Bäume...,
- ✓ Fahrbahnverengungen,
- ✓ ein dichtes Netz an attraktiven Straßen und Wegen (Abkürzungen, Brücken, Hausdurchgänge, „Trampelpfade“),
- ✓ bauliche und gestalterische Maßnahmen,
- ✓ Ampeln mit ausreichenden Grünzeiten,
- ✓ freie Sicht für Kinder an Kreuzungen,
- ✓ Verknappung u. Bewirtschaftung von Parkraum.

2.5 Auswirkungen des Autoverkehrs auf Mensch und Umwelt

Hierzu gibt es auch Positives zu vermelden. Schadstoffe wie die Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe (HC) und Kohlenmonoxid (CO) aus dem Autoverkehr sind stark rückläufig. Und auch die giftigen Bleipartikel sowie das krebserregende Benzol sind nur noch in geringen Mengen in den Kraftstoffen enthalten. Ein Problem bleiben die Dieselfahrzeuge mit der Gesundheitsgefährdung der Rußpartikel. Technische Lösungen Rußpartikel zurückzuhalten sind zwar verfügbar, haben aber noch keinen Eingang in die Masseproduktion gefunden.

Schadstoffemissionen

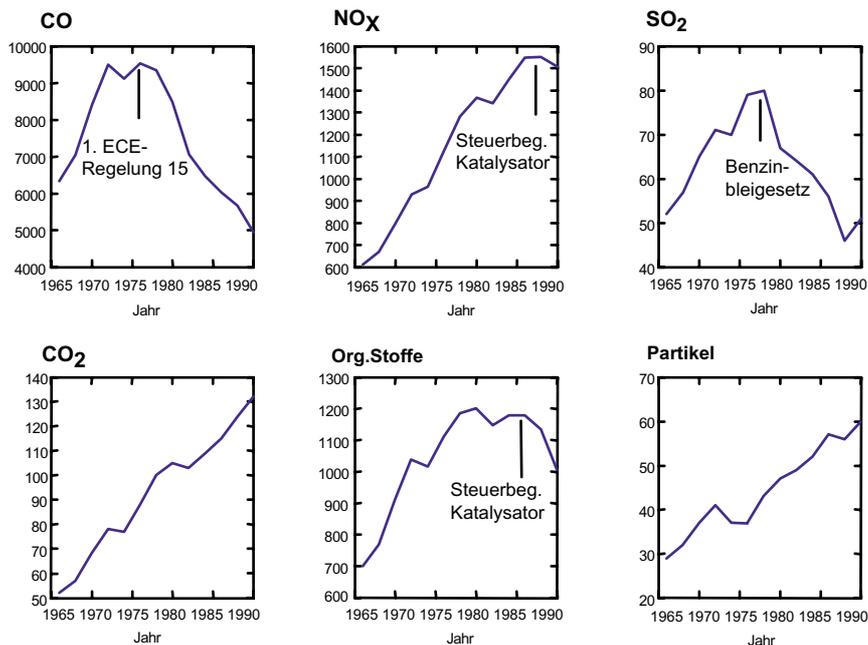


Abb 4: Luftverunreinigungen durch den Straßenverkehr 1965-1990; Angaben in 1000 t außer CO₂, hier Angaben in Mio. t (aus Allmendinger 2001: 127)

Doch bleibt bei all diesen technischen Errungenschaften ein Problem bestehen: der CO₂-Ausstoß durch den Autoverkehr. Ein ganz erheblicher Anteil der weltweiten CO₂ Emissionen (26 %) stammen aus dem Verkehrsbereich; allein 16,9% aus dem Straßenverkehr, 6,1 % stammen von der Bahn, 1,4% aus dem Luftverkehr und ca. 1,7 % aller CO₂ Emissionen aus dem Schiffsverkehr (IEA 2000). In Deutschland liegt im Jahr 2000 der Anteil des Strassenverkehrs gemäß BMVBW (2002) am gesamten CO₂ – Ausstoß bei 20 %. Der übrige Verkehr spielt mit 1,9 % eine deutlich untergeordnete Rolle.

CO₂-Ausstoß

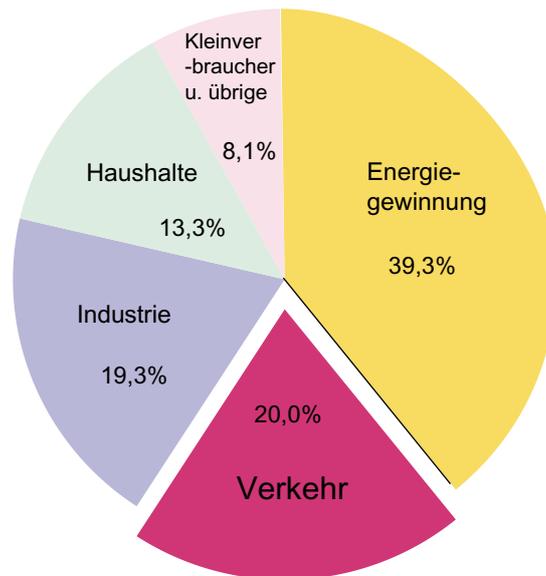


Abb 5:
CO₂-Emissionen In
Deutschland (DIW
2002/2003)

Und die Tendenz ist steigend. Während in den meisten anderen Bereichen (Industrie, Wohnen etc.) der CO₂-Ausstoß zumindest in einigen Ländern zurückgeht, prognostiziert z.B. das Umweltbundesamt für den Straßenverkehr noch deutlich steigende Zahlen. Während es in Deutschland derzeit etwa 175.000 Mio. Tonnen CO₂ sind, so schätzt das Umweltbundesamt den Ausstoß im Jahre 2010 auf 192.000 Mio. Tonnen. Hier kann von einer Trendumkehr nicht gesprochen werden.

Siedlungs- und Verkehrsflächen steigen in Deutschland ungebremst an. Zwischen 1997 und 2001 haben sie insgesamt um 1.887 qkm oder 129 ha pro Tag zugenommen. Das entspricht einem Anstieg um 4,5% (Statistisches Bundesamt 2001). Die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke hat sich damit gegenüber dem Zeitraum 1993 bis 1997 beschleunigt, in dem die Zunahme noch 120 ha betrug.

Flächenverbrauch

Straßen- und Flugverkehr sind die größten Quellen für Lärmbelastungen. Etwa 2/3 der Bevölkerung (89% in den neuen Bundesländern) werden durch Lärm des Straßen- oder Flugverkehrs belästigt.

Lärmbelastung durch Verkehr

Laut Angaben des Umweltbundesamtes sind knapp die Hälfte der bundesdeutschen Bevölkerung tagsüber durch Straßenverkehrslärm über 55 dB (A) belastet. Noch 16% sind tagsüber sogar Lärmpegeln von über 65 dB (A) ausgesetzt. Bei solchen Lärmpegeln sind inzwischen erhöhte Risiken für Herz-Kreislauf Erkrankungen nachgewiesen. Insgesamt 32% aller europäischen Bewohner wohnen in Zonen mit einer durch den Verkehr erzeugten Lärmbelastung von mehr als 55 dB(A). 2% müssen sogar mehr als 75 dB (A) ertragen (UBA 2001).

Der mittlere Schallpegel an Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen liegt bei 60-80 dB(A). In Berlin weisen 4% aller Hauptverkehrsstraßen Werte über 80 dB(A) aus. Der Wert von 70 dB(A) wird immerhin noch von 70% und der von 65 dB(A) von 95% erreicht. Nachts liegen 80% der Werte über 60 dB(A). Diese Werte liegen deutlich über den für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen vorgeschriebenen Grenzwerten.

Der Schallpegel, gemessen in dB(A), nimmt im Quadrat zur Entfernung ab. Die Verdopplung des Abstandes führt so zu einer Minderung von 6 dB(A). Dies gilt für punktförmige Schallquellen. Bei Linienquellen, z.B. stark befahrenen Straßen, gehen die Schallquellen entlang der Linie von allen Punkten aus. Hier nimmt der Pegel nur linear mit der Entfernung ab, d.h. eine Verdoppelung des Abstandes führt zu einem nur um 3 dB geminderten Pegel.

Bei der Planung neuer Verkehrswege und bei der Trassenführung ist zu berücksichtigen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 BImSchG). Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sieht für den Bau neuer Straßen und für wesentliche Änderungen bestehender Straßen folgende verbindliche Immissionsgrenzwerte vor:

Siedlungsgebiet	Grenzwerte dB(A)	
	tags	Nachts
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altersheime	57	48
reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedler- gebiet	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiet	64	54
Gewerbegebiet	69	59

Tab 3:

Lärmgrenzwerte nach der Verkehrsschutzordnung für verschiedene Siedlungsgebiete

Die Einhaltung dieser Immissionsgrenzwerte ist in erster Linie durch aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwälle oder -wände) zu gewährleisten. Sind diese nicht ausreichend oder unverhältnismäßig, kommen daneben passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) in Betracht.

(aus: http://www.bzga.de/bzga_stat/lug/kap2/262.html#T8)

Quantitative Untersuchungen stehen unseres Wissen noch aus. Es gibt jedoch eine ganze Menge an Hinweisen, dass Bewegungsmangel bei Viel-Autofahrern zu Übergewicht, Gefäßerkrankungen, Bluthochdruck, Zucker, Gicht (übermäßige Ansammlung von Harnsäure in den Gelenken), Degeneration von Knorpel (Arthrose) führen kann, sofern kein Ausgleich besteht.

Bewegungsmangel und Haltungsschäden

Bekannt ist auch, dass bei häufigem und langen Autofahrten Bandscheibenschäden entstehen können. Bei längerem Sitzen wird insbesondere die Muskulatur des Schultergürtels und des Rückens überbeansprucht. Die Folgen sind eine schnellere Ermüdung der Muskeln und Muskelverhärtungen und -verspannungen.

Natürlich können auch der ÖPNV und längere Bahnfahrten oder auch eine ungünstige Sitzhaltung zu ähnlichen Folgeerscheinungen führen. Durch entsprechendes Verhalten ist es hier jedoch leichter, solche Schäden zu vermeiden.

Untersuchungen zum Stress im Straßenverkehr kommen zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen. Stressfolgen im Auto sind deshalb besonders relevant, da hier die Bewegung fehlt, die in der Regel Stress-Symptome durch Muskelaktivität abbaut.

Stress im Straßenverkehr

Eine Studie aus den USA kommt zu dem Ergebnis, dass Patienten, die bereits einen Herzinfarkt hatten, aggressives Verhalten zeigen

und auch einen entsprechend aggressiven Fahrstil pflegen (Theml 1986: 150 f.). Eine dänische Studie zeigt, dass Busfahrer, die ständig dichtem Verkehr ausgesetzt waren, ein viel höheres Herzinfarktrisiko hatten als ihre Kollegen, die eher ruhigere Fahrtstrecken zu absolvieren hatten (Netterstrom 1988: 231 ff.).

Autofahren kann aber auch glücklich machen, so Ergebnisse einer Studie an der Uni Chicago (Grimmenstein 1998). So fühlen sich Menschen auf verkehrsarmer Strecke zwar heraus- aber nicht überfordert. Empfindungen wie Freiheit, Glück und Stärke nehmen zu. Zumindest viele US-Amerikaner erleben Autofahren als diejenige Tätigkeit im Alltag, bei der sie mit die beste Stimmung erleben.

Autofahren macht glücklich

2.6 Externe Kosten und Schattensubventionen des MIV

Noch immer wird vielfach angenommen, dass die Autofahrer die „Melkkühe der Nation“ wären. So besteht die Vorstellung, Mineralöl und Kfz-Steuer wären im großen und ganzen zweckgebunden und müssten zum Straßenbau verwendet werden. Sinn von Steuern ist aber gerade nicht, zweckgebunden erhoben zu werden. Mit erhobenen Steuern sollen alle Aufgaben des öffentlichen Gemeinwesens finanziert werden, unabhängig davon, wie sie eingenommen werden.

Stellt man dennoch Einnahmen und Ausgaben gegenüber, so kommt man zu folgendem Ergebnis:

1999 beliefen sich die von privaten Haushalten gezahlten Mineralölsteuern für Kraftstoffe auf rund 20 Milliarden EUR. Hinzu kommen noch etwa 3,6 Milliarden als Kfz-Steuer. Durch die mit dem Auto zurückgelegten Wege (153,4 Mrd. Personenkilometern) zur Arbeit verringerte sich das zu versteuernde Einkommen um rund 12 Mrd. EUR.

Einnahmen

Mehr als 5 Mrd. EUR werden in den Unterhalt, Ausbau und Neubau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen pro Jahr investiert.

Ausgaben

Hinzu kommen die Ausgaben der Länder und Kommunen für die in ihrer Zuständigkeit liegenden Straßen. Die davon auf den Autoverkehr fallenden Kosten sind jedoch schwer zu bestimmen, da die Straßen ja auch noch anderen Verkehrsteilnehmern wie Bussen, Radfahrern und Fußgängern dienen.

Eine Studie zu den externen Kosten (Unfallkosten, die nicht über Kfz-Versicherungen abgedeckt sind, Umweltbelastungen u.v.m.) kommt zu dem Ergebniss, dass der Autoverkehr etwa 96 Mrd. EUR an solchen externen Kosten oder Schattensubventionen verursacht (IWW/INFRAS 2000 zit. in UBA 2001).

Insgesamt sind die Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung eigener Kraftfahrzeuge bezogen auf den Anteil der Belastung am ausgabenfähigen Einkommen von 12 % im Jahre 1965 auf 8 % 1991 gesunken. Erst in den letzten 10 Jahren ist wieder ein leichter Anstieg (< 1%) zu verzeichnen.

Kfz-Kostenentwicklung für den Einzelnen

Die Frage, was der Verkehr die Gesellschaft eigentlich kosten soll oder darf, insbesondere der Autoverkehr, wird in Politik und

Öffentlichkeit noch immer erstaunlich wenig betrachtet oder diskutiert. Da in der Regel die Aufstellung eines Verkehrshaushalts in den Städten fehlt, wissen die Stadtpolitiker im Grunde bis heute noch nicht, in welcher Weise sie die Verkehrsentwicklung finanzpolitisch steuern bzw. gesteuert haben.

„Schattensubventionen“ sind Subventionen, die in entsprechenden Finanzberichten nicht als solche erfasst werden, die aber die gleiche Wirkung wie Subventionen im engeren Sinn haben. Beispiel dafür sind Steuererleichterungen für Motorfahrzeughalter oder die kostenlose Nutzung öffentlichen Grunds zu Parkzwecken.

Schattensubventionen

Wie man externe Kosten bzw. Schattensubventionen von z.B. ebenerdigen öffentlichen Stellplätzen berechnet, darüber lässt sich trefflich streiten. Hier ein Beispiel: Wenn man z.B. nur die Kosten (z.B. 450 EUR/m² für Wohnbauflächen in Freiburg-Vauban) für Grund und Boden (25 m²) eines öffentlichen Stellplatz rechnet, so gelangt man bei einem Satz für Zins und Tilgung in Höhe von 8% auf monatliche Kosten des Stellplatzes von 75 EUR.

Öffentliche Stellplätze

Setzt man dagegen an, dass jeder Quadratmeter öffentlicher Parkplatz für Zwecke des Wohnungsbaus genutzt werden könnte und setzt den dadurch nicht realisierbaren Wert dieser Flächen in Höhe von 1.500 EUR pro Quadratmeter Wohnfläche bei einer GFZ von 1,2 an, so kostet der öffentliche Stellplatz schon 250 EUR pro Monat.

In diesen Größenordnungen werden öffentliche Stellplätze und damit die Autofahrer von der Gesellschaft unterstützt. Unter Berücksichtigung elementarer gesamtwirtschaftlicher Kosten, etwa Verkehrsoferten oder Umweltschäden, kommt man noch zu erheblich höheren externen Kosten bzw. Schattensubventionen allein von öffentlichen Stellplätzen in den Städten.

Eine Studie von Haeferli (1998) kommt am Beispiel der Stadt Bielefeld zu dem Ergebnis, dass die Schattensubventionen bzw. die externen Kosten, wie z.B. der Verzicht auf die Abgeltung der Inanspruchnahme öffentlicher Flächen zu Verkehrszwecken, im Verkehrsbereich für das Jahr 1991 mindestens in der Größenordnung der gesamten im Haushalt ausgewiesenen Verkehrskosten lagen. Der Anteil des MIV an diesen Schattensubventionen lag bei mindestens 90%.

Verkehrsrechnung am Beispiel Bielefeld

Die Studie stellt fest, dass Zuschüsse aus eigenen Mitteln der Stadt Bielefeld bis 1970 überwiegend in den MIV flossen. Mitte der 70er Jahre wandelt sich das Verhältnis zugunsten des ÖPNV, wohl auch in Folge steigender Defizite im ÖPNV. Werden auch die Schattensubventionen einbezogen, zeigt sich, dass die Stadt de facto weiterhin eine MIV-freundliche Politik betrieb. „Aus dieser Perspektive übersteigen die Zuschüsse aus eigenen Mitteln für den MIV die Defizite des ÖPNV um ein Mehrfaches und schreiben damit die autofreundliche Politik der 60er Jahre fort.“ (Haeferli 1998).

Weiter heisst es in der Studie: „Die in den 70er Jahren auch in Bielefeld aufkommende Umweltbewegung richtete ihr Augenmerk in erster Linie auf die negativen Auswirkungen des Autos auf Mensch und natürliche Umwelt und interessierte sich wenig für finanzpolitische Zusammenhänge. Erst ab Ende der 80er Jahre wies diese Seite vermehrt auf die externen Kosten des Verkehrs

hin. Die Tatsache, dass die Allgemeinheit die AutofahrerInnen in großem Ausmaß subventioniert, wurde allerdings in der politischen Auseinandersetzung erstaunlicherweise bis heute kaum je als zentrales Argument instrumentalisiert.“

Ganz gleich wie man die elementaren gesamtwirtschaftlichen Kosten rechnet, in jedem Fall kommt der Straßenverkehr um ein Vielfaches teurer wie der Schienenverkehr.

In einem besonderen Missverhältnis steht die Kostendeckung auch beim LKW-Verkehr. Es wird geschätzt, dass die für den Lkw-Verkehr anfallenden Kosten nur etwa 20-30% der Infrastrukturkosten abdecken. In dieser Rechnung sind Gesundheits- und Umweltschäden noch nicht mit einbezogen. Es muss daher nicht verwundern, wenn sich Gütertransport über Schiene oder Schiffe nur schwer bzw. gar nicht durchsetzen können. Was wäre, wenn man den Güterverkehr über die Schiene und das Schiff in ähnlicher Größenordnung subventionieren würde, kann man sich ausmalen.

Eine moderne und sich an dem Prinzip der Nachhaltigkeit orientierende Verkehrspolitik müsste eine transparente städtische Verkehrsrechnung fordern, welche auch Schattensubventionen bzw. externe Kosten einbezieht. Den Städten sollte außerdem mehr Handlungsspielraum eingeräumt werden, z.B. in größtmöglicher Eigenverantwortung über ihre Anteile an der Mineralölsteuer verfügen zu können. Eine Einbeziehung der Bevölkerung (Partizipation) darüber, wie dieses Geld verwendet werden sollte, versteht sich unter dem Gebot der Nachhaltigkeit von selbst.

**Subvention des
Gütertransportes auf
der Strasse**

**Transparente
Verkehrsrechnung**

2.7 Alternative Mobilität in Deutschland

Viele der inzwischen existierenden Alternativen zum eigenen Auto orientieren sich am Nutzungsstandard des Autos, da man wohl gerade bei Autofahrern nicht davon ausgehen kann, dass sie hinter den mit dem eigenen PKW erreichten Grad an Wahlfreiheit und Flexibilität zurückzugehen bereit sind. Konzepte wie das Car-Sharing als Teil eines komfortablen ÖPNV bieten inzwischen eine ähnliche zeitliche, räumliche und soziale Unabhängigkeit wie das eigene Auto.

Flexible Formen des ÖPNV wie die Sammeltaxis sind merklich preiswerter als die Einrichtung zusätzlicher Linienverkehre, kostendeckend sind sie trotz der Aufschläge zum normalen ÖPNV-Tarif meist nicht.

2.7.1 Übersicht über Formen alternativer Mobilität

Eine Übersicht über alternative Formen der Mobilität bzw. neue Mobilitätskonzepte geben Beutler & Brackmann 1999. Zu diesen Formen gehören:

- ✓ **Paratransit:** Dies ist die Bezeichnung für Systeme, die zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) angesiedelt sind. In Abgrenzung zu den privaten Fahrgemeinschaften wird von Paratransit gesprochen, wenn ein spezielles Fahrzeug (Kleinbus) mit einem Fahrer dafür eingesetzt wird. Beispiele für Paratransit sind das von VW entwickelte System AnrufBus, das in acht deutschen und schweizerischen Städten im Einsatz ist, und ein Modellversuch für Berufspendler im bayerischen Erlangen, STARmobil.
- ✓ **Rufbus:** Dahinter verbirgt sich ein Busangebot für Gebiete mit schwächerer Verkehrsnachfrage, die Haltestellen werden nur bei Bedarf angefahren und müssen telefonisch vorher angefordert werden. Eine Kombination von festen und Bedarfshaltestellen ist möglich. Bei den Fahrzeugen handelt es sich i.d.R. um Klein- bzw. Midibusse für 18 bis 34 Personen.
- ✓ **Anruf-Linienfahrten (ALF)** werden entlang eines festen Linienweges durchgeführt. Die Fahrten finden bei Bedarf zu festen Zeiten nach telefonischer Anmeldung statt. Der Zustieg erfolgt wie beim herkömmlichen Linienverkehr an festen Haltestellen, der Ausstieg ist überall entlang des Linienweges möglich.
- ✓ Der **TaxiBus** als Sonderform fährt von festen Haltestellen zu festen Zeiten nach vorheriger Anmeldung und auch der Ausstieg erfolgt an festen Haltestellen. Als Fahrzeug wird ein Taxi eingesetzt.
- ✓ **Bürgerbusse** verkehren nach festem Fahrplan auf einem festen Linienweg. Zur Reduzierung der Personalkosten werden die Fahrer in Selbsthilfe aus der Bevölkerung gestellt, was zu einer Begrenzung bei der Beförderung auf neun Fahrzeuginsassen einschließlich Fahrer führt.

- ✓ Das **Anruf-Sammel-Taxi (AST)** ergänzt das ÖPNV-Angebot in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage oder schafft Anschlussverbindungen in dünn besiedelten Räumen. Die möglichen Abfahrtszeiten werden in einem Fahrplan bekannt gegeben. Die Fahrten finden jedoch nur bei Bedarf, d.h. nach vorheriger Anmeldung statt. Der Zustieg erfolgt an festen Haltestellen. Der Ausstieg kann vom Fahrgast innerhalb eines vorgegebenen Fahrplans gewählt werden.
- ✓ **PubliCar** nennt sich das praktische Postauto auf Bestellung in der Schweiz. Es ist klein, flexibel und holt die Fahrgäste bei Bedarf zu Hause ab. Ein Plus des Postautokonzeptes aus der Schweiz ist, dass man auch noch unmittelbar kurz vor der Abholzeit anrufen und fragen kann, ob ein Wagen noch frei ist.
- ✓ **Velotaxi**, die moderne Form der dreirädrigen, muskelangetriebenen Rikschas. (z.B. <http://www.velotaxi.com/>)
- ✓ **Tarif- Fahrplanauskunfts- und Buchungssysteme**, wie z.B. von der Bahn (<http://www.bahn.de/>)
- ✓ **Fahrgemeinschaften, Organisierte Nachbarschaftsdienste, Car Pool** beruhen auf der Idee gemeinsam gegen Fahrtkostenbeteiligung kostengünstiger, meist bei regelmässigen Fahrten, zu fahren.
- ✓ **Mitfahrgemeinschaften**, entweder über Zettelkästen an öffentlichen Orten oder Mitfahrzentralen vermittelte Fahrgemeinschaften.
- ✓ **Mitfahrzentralen** bieten Vermittlungen von Mitfahrgelegenheiten sowohl kostenlos (z.B. <http://www.cyberlift.de>) als auch kostenpflichtig im Internet an, in vielen Städten existieren ebenfalls noch lokale Mitfahrzentralen..
- ✓ **Car-Sharing**. Siehe Kap. 2.7.2, 6.3.4, 8.1.1 und 8.1.5
- ✓ **Mobilitätsmanagement**: Typische Verkehrsdienstleistungen des Mobilitätsmanagements sind **Mobilitätszentralen** (Erstellung individueller Fahrpläne, Buchung von Fahrscheinen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, Annahme von Lieferungen und spätere Verteilung), Fahrradservice (Reparatur und Wartung, Verleih, Abstellplätze), Bereitstellung und Organisation von Nachbarschaftsautos (Car-Sharing), Einrichtung von Fahrdiensten für Kinder, Jugendliche und alte Menschen, organisierte Fahrgemeinschaften).
- ✓ **Mobilpakete** mit z.B. zusätzlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs, z. B. Rufbusse (in der Schweiz PubliCar oder mobile) in schwächer besiedelten Gebieten, Car-Sharing, etc.) Das bekannteste Beispiel für ein solches Mobilpaket ist „züri mobil“. Für 100 SFr/Jahr (ohne ÖV-Zeitkarte) kann auf die vorgenannten Elemente zurückgegriffen werden. Die Einführung war ein durchschlagender Erfolg; es wird in der Stadt Zürich und seinem Umland von 3.000 Personen genutzt. Mietwagennutzung, Taxi, Zusatzangebote, z. B. Kreditkartenfunktion, oder Mitnahme einer Person im ÖV.
- ✓ **Mobilitätsprovider** sind Unternehmen, die das Ziel verfolgen, möglichst das gesamte Verkehrsbudget ihrer Kunden zu verwalten, und ihnen dafür ein maßgeschneidertes

Verkehrsangebot zu liefern. Zu den ersten Entwicklungen der Mobilitätsprovider gehört der Cash Car. (<http://www.choice.de>).

- ✓ **CashCar:** In dem Berliner Pilotprojekt erhält der Kunde von cash car für zumeist 36 Monate einen von ihm bestellten Neuwagen in einem Full-Service-Leasing-Vertrag. Gegen eine feste Leasingrate übernimmt der Betreiber Stattauto Car-Sharing AG den gesamten Fahrzeugaufwand mit Ausnahme der Benzinkosten. Das Besondere an cash car ist die jederzeitige Rückgabemöglichkeit. Dafür schaltet der Kunde im Internet sein cash car für den von ihm gewünschten Zeitraum frei und bringt das Auto in eine von ihm gewählte Car-Sharing (CS) Station. Er erhält dafür einen garantierten Betrag, (den sogenannten "Kurs") gegen seine Leasingrate gutgeschrieben. Dieser Kurs schwankt je nach prognostizierter Auto-Nachfrage der Car-Sharing Kunden. Im Freiraum wird das cash car den CS-Kunden angeboten und an diese vermietet. Die Car-Sharing Umsätze erhält Stattauto. Dieses Modell kommt auch der Stattauto entgegen, weil sie ihr Angebot an Mietfahrzeugen über die Rückgabe der cash cars der stark schwankenden Nachfrage ihrer CS-Kunden anpassen kann. Sie braucht die überschießende Nachfrage nicht mehr zurückzuweisen, sondern kann temporär ihre Flotte vergrößern. Das Pilotprojekt ist für den Zeitraum 1997 - 2003 angelegt (<http://www.mobiball.de/projekte/cashcar.shtml> und (<http://www.choice.de>).
- ✓ **Informations-, Zugangs-, Übergangs- und Abrechnungssysteme:** Die Vision sind z.B. „intelligente Karten“ (**Smartcards**), mit denen in Zukunft bargeldlos und systemübergreifend alle Verkehrsdienstleistungen zugänglich (als Alternative z.B. zum Autoschlüssel), abgerechnet und schließlich bezahlt werden können.
- ✓ **Fahrradstationen** dienen zur Bewachung der Fahrräder, dem Schutz vor der Witterung und bieten darüber hinaus oft Wartung und Reparatur von Rädern, Fahrradverleih und Informationen rund um die Fahrradnutzung an.

Die meisten dieser Angebote stehen noch am Anfang und die Meinungen darüber, welche sich wie und in welchem Umfang durchsetzen, gehen noch weit auseinander. Auch die Frage, wer Gewinner und wer Verlierer dieser Entwicklungen sein wird, lässt sich heute nicht beantworten. Wie neue, alternative Mobilitätsstrukturen, die nicht auf den eigenen PKW setzen, sich beispielsweise auf den Arbeitsmarkt auswirken, ist noch weitgehend unklar. Nach Berechnungen des Öko-Instituts (MOVE-Szenario, Ökoinstitut/VCD 1998:102) werden bei einer Mobilität, die vom selbst gefahrenen PKW wekommt, mehr Arbeitsplätze geschaffen als verloren gehen. Wer nicht mehr hinter dem Steuer sitzt, sondern sich fahren lässt –so die Annahme–, ersetzt Eigenarbeit (das Autofahren) durch Erwerbsarbeit und schafft damit Arbeitsplätze. Diese Studie wurde stark kritisiert.

Inzwischen gibt es in Mitteleuropa mehr als 30 Städte mit Projekten zum autofreien und/oder stellplatzfreien Wohnen in Neubaugebieten und/oder im Bestand. Eine Übersicht der bekanntesten Beispiele in Deutschland vgl. **Abb 6**.

Autofreies und „stellplatzfreies“ Wohnen:



Abb 6:
Standorte ausgewählter
Projekte autofreien, bzw.
stellplatzfreien Wohnens

Eine Vision, wie sich Mobilität in der Zukunft entwickeln und z.B. 2021 aussehen könnte, hat Topp (2000) entworfen. Hier einige Auszüge:

Vision

Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die 'Stadt der kurzen Wege' waren in den dichten kompakten Kernbereichen der europäischen Großstädte und in vielen kompakten Mittelstädten sehr erfolgreich. Auch heute noch, im Jahre 2021, sind diese Bereiche dicht, gemischt, urban und ziehen Bevölkerungskreise an, die buntes städtisches Leben mit vielen Kontakten schätzen. Um die Jahrhundertwende ermöglichten Militär-, Industrie- und Bahnbrachen vielerorts Innenstadtentwicklungen mit dichten und gemischten Stadtquartieren; Beispiele sind die zentralen Bahnflächen in München, die Tübinger Südstadt, Vauban in Freiburg.

...

Telearbeit ist 2021 weit verbreitet: Etwa 20 % der Beschäftigten arbeiten – meistens etwa drei Tage pro Woche – zu Hause, weitere 10 % in dezentralen Telebüros oder Call-Centern. Der Berufsverkehr hat deutlich abgenommen; die Verkehrsspitzen sind entzerrt. Durch virtuelle Mobilität gelang schließlich die bereits in den 1990er Jahren diskutierte Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung.

...

Noch in den 1980er Jahren ging die Verkehrsplanung von Spitzenbelastungen aus, die stark von Berufsverkehr geprägt waren; schon um die Jahrhundertwende hatte der Freizeitverkehr so zugenommen, dass Berufsverkehr nur noch etwa 20 % des gesamten Stadt- und Regionalverkehrs ausmachte, der Freizeitverkehr dagegen fast 50 %. Freizeitverkehr ist räumlich und zeitlich disperser und damit Auto-affiner als gebündelte Verkehrsströme des Berufsverkehrs. Parallel verlief die Dispersion der Siedlungsstruktur: Bis zur sprunghaft sich entwickelnden Motorisierung in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts prägten radiale auf das Stadtzentrum orientierte Verkehrsbeziehungen über relativ kurze Entfernungen das Verkehrsbild.

aus Topp (2000):
Mobilität in
Stadtregionen - ein
Szenario für 2021.-
Universität
Kaiserslautern. Der
gesamte Text läßt sich
herunterladen unter
(<http://www1.kas.de/Kommunal30/statements/to pp.pdf>)

...

Das ‚öffentliche‘ Auto ist die qualitative und quantitative Weiterentwicklung von Car-Sharing, das Ende des letzten Jahrhunderts als Nischenprodukt begonnen hatte.

Dann setzte eine starke Professionalisierung ein; ein bundesweites Verbundnetz mit standardisierten Car-Sharing-Leistungen und flächendeckendem Angebot konnte sich etablieren. Seit 1999 zeichnet das Umweltbundesamt Car-Sharing-Anbieter bei Einhaltung definierter Qualitätsstandards mit dem 'Blauen Engel' aus. Hauptkriterien sind Service rund um die Uhr, flächendeckende Verfügbarkeit und Abgasgrenzwerte der Autos (EURO 4 für Neufahrzeuge ab 2000). Auch die Autoindustrie machte mit:

So wurde Audi Gesellschafter der Choice Mobilitätsproviding, Ford unterstützte 'Car-Sharing für Betriebe' und Volkswagen bot mit 'Mietermobil' ein eigenes Car-Sharing-Produkt an. Car-Sharing wurde dadurch aus der Öko-Ecke herausgeholt und konnte später, als das Autofahren deutlich teurer wurde, seine heutige Position im Mobilitätsmarkt finden.

Während es Anfang des Jahrhunderts in Deutschland etwa 45 Millionen Pkw gab, die zu fast 90 % in Privatbesitz waren und der Rest in Firmenbesitz, gibt es heute, im Jahre 2021, nur noch 35 Millionen in Privatbesitz und 3 Millionen in Firmenbesitz; die anderen 7 Millionen werden durch etwa 1 Million Car-Sharing-Autos und weitere 2 Millionen CashCars in Leasing-Modellen ersetzt. Statt der 45 Millionen Pkw vor 20 Jahren sind heute in Deutschland also nur noch 41 Millionen in Umlauf. Diese sind lufthygienisch sauber, die Flotte besteht nur noch etwa zur Hälfte aus Fahrzeugen mit traditionellem Verbrennungsmotor und neue Autos fahren auf der Basis von Wasserstoff; die Fahrleistungen im Autoverkehr sind nur moderat zurückgegangen.

Geparkt wird häufig in automatisierten mechanischen Parkhäusern; diese kommen im Vergleich mit konventionellen mit der Hälfte des Volumens aus, sie sind kundenfreundlich und sicher und leichter in ein städtebauliches Umfeld zu integrieren.

...

Mobilitätsstile folgen Lebensstilen: zu Fuß, Fahrrad, Car-Sharing und ÖPNV in der Stadt, privates Auto auf dem Land mit sehr viel mehr Facetten im regionalen Umland der Städte. Die Individualisierung der Gesellschaft geht weiter und dem entsprechen individuelle Mobilitätsketten mit Fahrrad, Car-Sharing oder Privatauto, mit einem durch individuelle Information individualisierten ÖPNV bis hin zum Sammeltaxi oder Einzeltaxi. Die völlige Vernetzung der früher getrennten Verkehrssysteme und der persönliche – nicht mehr ans Auto gebundene – Travel Pilot in Form des Handy erleichtern individuelle Mobilitätsketten. ...“

Eine andere Vision „Berufsverkehr 2050“ beschreibt Hinrich Kählert in der MorgenWelt am 11. Oktober 1999

(<http://www.morgenwelt.de/wissenschaft/991011-nahverkehr-p.htm>)

2.7.2 Car-Sharing (Autoteilen) in Deutschland

Nach Aussagen des Bundesverbands Car-Sharing (<http://www.carsharing.de>) wird ein Auto im Durchschnitt rund 40 Minuten am Tag gefahren, mehr als 23 Stunden steht es ungenutzt herum und blockiert gerade in den Städten so wertvolle Freiflächen.

Diesem Befund der geringen Effizienz von Privat-Pkws war ein wichtiger Anlass, das Car-Sharing zu entwickeln. Ihm liegt die Idee zugrunde, dass sich mehrere Personen in einem Verein oder einer Gesellschaft zusammenfinden und gemeinsam ein Auto nutzen.

In über 200 deutschen Städten und Gemeinden bieten inzwischen Car-Sharing-Anbieter mehr als 2.000 Kfz auf Abruf an.

Im Wesentlichen sind die Konditionen überall ähnlich. Man schließt einen Vertrag, hinterlegt eine Kautions, die man bei der Kündigung des Vertrages wieder zurück bekommt, zahlt eine Aufnahmegebühr und einen geringen monatlichen Fixbetrag. Von da an wird nur noch gezahlt, wenn das Auto auch wirklich gebucht ist. Man zahlt einen Zeit- und einen Kilometertarif, mit dem alle wesentlichen Kosten abgedeckt sind wie Wertverlust, Reparaturen, Versicherung, Treibstoff. Personal- und Sachkosten der Car-Sharing-Organisation.

In vielen Fällen ist dies wesentlich günstiger als der Betrieb eines eigenen Autos und außerdem lässt sich vor jeder Fahrt das geeignete Fahrzeug, ob Kleinwagen oder Transporter, wählen.

In vielen Innenstädten stehen die Kfz der Car-Sharing-Anbieter immer wohnungsnäher zur Verfügung und können in der Regel bei einer rund um die Uhr erreichbaren Zentrale - spontan oder Wochen vorher – gebucht werden (zum Teil ist dies auch schon über das Internet möglich). Die Autoschlüssel liegen in der Regel in Tresoren in der Nähe der Car-Sharing Stellplätze, zu denen jeder Car-Sharer einen Schlüssel hat. Bei der Rückkehr stellt man das Auto ohne Parkplatzsuche wieder auf den reservierten Stellplatz, füllt einen Fahrtberichtsvordruck aus und legt den Schlüssel wieder zurück in den Tresor. Inzwischen setzen einige Unternehmer auch elektronische Zugangs- und Fahrdatenerfassungssysteme ein. Einmal im Monat erhalten die Nutzer eine Rechnung, der sie die Kosten jeder einzelnen Fahrt entnehmen können.

Ein Car-Sharing-Auto ersetzt bis zu 10 Pkws. Das bedeutet weniger Stellplätze, weniger Energie- und Rohstoffeinsatz und mehr Raum für Menschen. Car-SharerInnen nutzen Autos bewusster und fahren weniger. Darüber hinaus schafft Car-Sharing Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor.

Car-Sharing spielt im Moment noch keine große Rolle und wurde anfangs nicht selten als Versuch einiger unverbesserlicher Idealisten belächelt, Mobilität umweltgerechter zu gestalten. Nur in wenigen Ausnahmefällen von der öffentlichen Hand unterstützt, hat es die eigenen Strukturen zum Teil gegen Widerstände aus eigener Kraft etablieren müssen. Inzwischen ist dies anders. Nicht mehr nur die Verkehrswissenschaft sieht im Car-Sharing einen möglichen bedeutenden Baustein bei der Gestaltung eines innovativen und nachhaltigen „ÖPV-Systems“, sondern auch die Politik.

Zukunft des Car-Sharing

Wie sich das Car-Sharing in Deutschland weiterentwickeln wird, ist derzeit Gegenstand verschiedener Untersuchungen. Ziel der Car-Sharing Anbieter ist die Integration von Car-Sharing in die Angebote des „Öffentlichen Personen Verkehrs“ (ÖPV).

Die Mobility mit Sitz in Luzern ist das weltweit größte Car-Sharing-Unternehmen. 53.000 Schweizerinnen und Schweizer teilen sich heute bei der Mobility 1.750 Autos, die an 980 Standorten in 400 Gemeinden stehen. Im Durchschnitt teilen sich so 30 Mitglieder ein Auto. Der große Zuwachs von ca. 7.500 neuen Mitgliedern pro Jahr ist unter anderem auf die Kooperation mit öffentlichen Verkehrsanbietern, Autovermietern und Taxiunternehmen zurückzuführen (<http://www.mobility.ch>).

**Mobility – mit
gutem Beispiel voran**

3 Fahrradstadt Freiburg

Die Freiburger legen die meisten Wege mit dem Fahrrad zurück. So werden im Radverkehr von den Einwohnern der Stadt Freiburg (derzeit rund 200.000) an einem mittleren Werktag insgesamt rund 211.000 Wege zurückgelegt. Auf jeden Einwohner Freiburgs kommen somit durchschnittlich 1,1 Fahrten mit dem Fahrrad pro Tag.

Die Bewohner der Stadt Freiburg (mit einem Alter von über 6 Jahren) legen an einem mittleren Werktag durchschnittlich 4,3 Wege pro Person zurück.

Dabei ist folgende Aufteilung der Wegezwecke zu verzeichnen:

Ein Drittel der Wege der Freiburger beziehen sich auf die Berufsausübung bzw. die Ausbildung (16% Wege zum Arbeitsplatz, 6 % berufliche Erledigungen, 12 % zum Ausbildungsplatz).

Ein weiteres Drittel der Wege (33 %) entfällt auf Einkaufszwecke sowie private Erledigungen. Das restliche Drittel setzt sich aus den Zwecken Freizeit (18 %), Bringen / Abholen (6 %) und sonstigen Zwecken (8 %) zusammen.

Damit nimmt im Vergleich zu anderen Städten der Einkaufs- und Freizeitverkehr in Freiburg mit ca. 64 % aller zurückgelegten eine sehr große Bedeutung ein.

Die **Abb 7** zeigen den „Modal-Split“ (Verkehrsmittelwahl) in Freiburg, wie sie sich nach der Auswertung einer Haushaltsbefragung für die Einwohner der Stadt Freiburg im Binnenverkehr bzw. Gesamtverkehr ergibt.

Demnach entfallen im Binnenverkehr der Freiburger mehr als die Hälfte der Wege (52 %) auf den nicht motorisierten Verkehr (NMV). Der „Umweltverbund“ („zu Fuß“, Fahrrad und ÖPNV) umfaßt insgesamt ca. 70% der zurückgelegten Wege.

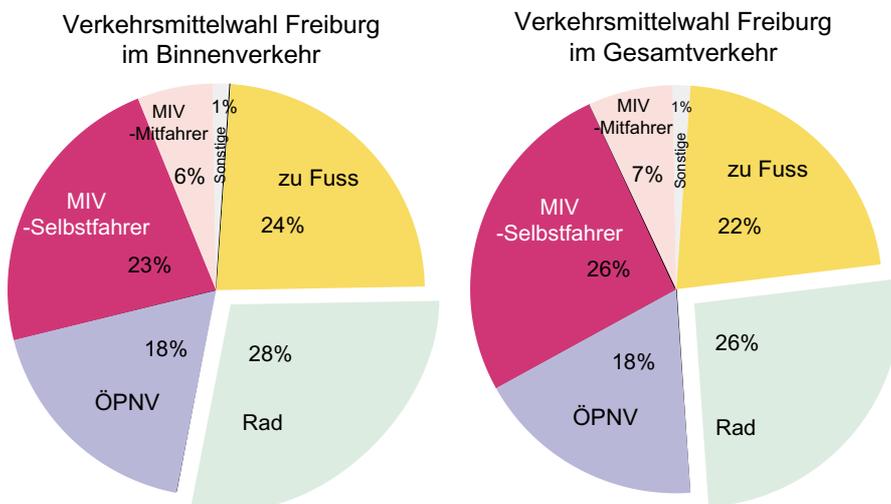


Abb 7: Modal-Split im Binnenverkehr und Gesamtverkehr der Einwohner Freiburgs (aus Büro R+T 2002; Verkehrsentwicklungsplan Freiburg, A3-5, A3-13)

Im Vergleich mit anderen deutschen Städten besitzt Freiburg damit einen sehr niedrigen MIV-Anteil. Ausschlaggebend dafür ist der

gleichermaßen hohe Anteil von Radverkehr und ÖPNV. Dagegen liegt der Anteil der Fußwege in derselben Größenordnung wie in Städten vergleichbarer Größe.

Zum 1.1.2000 waren in Freiburg 98.834 Kraftfahrzeuge, davon 83.286 Personenkraftwagen, registriert. Daraus ergeben sich die folgenden Motorisierungskennwerte:

Motorisierung

- 529 Kfz pro 1.000 Einwohner
- 446 Pkw pro 1.000 Einwohner

Damit liegt die Pkw-Motorisierung in Freiburg auf ähnlichem Niveau, wie in anderen Städten der alten Bundesländer (zwischen 360 – 600) und etwas unter dem Bundesdurchschnitt von 494 Pkw/1.000.

Die Dichte der auf Privatpersonen zugelassenen Pkws (Pkw / 1.000 Einwohner) unterscheidet sich ganz erheblich je nach Stadtgebiet. Die deutlich geringsten Quoten auf Stadtbezirksebene weisen das Rieselfeld (238 Pkw / 1.000 Einwohner) sowie St. Georgen Süd (269 Pkw / 1.000 Einwohner) auf.

Auch die innenstadtnahen Wohngebiete verzeichnen grundsätzlich geringe Motorisierungsdichten (zwischen 300 und 400 Pkw / 1.000 Einwohner). Dagegen liegt die Motorisierungsdichte in den äußeren Ortsteilen in der Regel deutlich höher. Die höchsten Quoten weisen dabei die Stadtteile Opfingen (521 Pkw / Einwohner) und Tiengen (515 Pkw / 1.000 Einwohner) auf.

Von den 1999 in Freiburg befragten Haushalten besitzen insgesamt 75,6% einen oder mehrere Pkw.

Verfügbarkeit von Pkws und Fahrrädern in Freiburger Haushalten

Mehr als die Hälfte der 1-Personen-Haushalte leben ohne eigenen Pkw.

Dem gegenüber ist in 80-90% der Mehrpersonenhaushalten ein oder mehrere Pkw vorhanden. Rund 30% der Haushalte mit 3 oder mehr Personen verfügen über einen Zweitwagen. Drittwagen sind eher die Ausnahme.

Mindestens ein Fahrrad ist in 89,0 % aller Haushalte vorhanden.

In den meisten Freiburger Haushalten existiert dabei mindestens ein Fahrrad pro Person. Das Motorrad hat dagegen diesbezüglich eine eindeutig nachrangige Bedeutung.

	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV	
				Selbstfahrer	Mitfahrer
Durchgangsverkehr	Vernachlässigbar gering	Vernachlässigbar gering	Nicht relevant für VEP	69.000	nicht erfasst
Ziel-/ Quellverkehr	Vernachlässigbar gering	nicht erfasst	67.300	248.000	nicht erfasst
Binnenverkehr	180.800 ¹	211.300	136.900	206.900	43.600

Tab 4: Gesamtverkehrsaufkommen Freiburg [Wege / 24h], (aus Büro R+T 2002; Verkehrsentwicklungsplan Freiburg)
¹ Binnenverkehr der Einpendler nicht erfasst

Zu Fuß werden fast ausschließlich Wege mit kurzen Distanzen zurückgelegt. Die Distanzgrenze des Fußgängerverkehrs liegt in Freiburg bei ca. 1,5 km. Über dieser Schwelle nimmt der Fußgängeranteil sprunghaft ab.

Abgesehen von der Innenstadt – deren Gestaltung als flächendeckende Fußgängerzone sehr positiv zu werten ist und

auch auf große Akzeptanz stößt – gibt es in Freiburg wenige Bereiche, in denen sich Fußgänger im Straßenraum ungestört vom übrigen Verkehr bewegen können. Spezielle Maßnahmen für Fußgänger (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, etc.) sind vergleichsweise selten.

Die Stadt Freiburg verfügt derzeit über Park & Ride (P+R)-Angebote mit Stadtbahnanschluss an allen wichtigen Stadteinfahrten (10 P+R-Stationen mit insgesamt rund 2.400 Stellplätzen; Stand 07/2000).

P+R-Angebote in Freiburg

Das P+R Angebot wird in Freiburg sehr gut angenommen. Die vorhandenen Parkstände sind in der Zeit zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr oft vollständig belegt, z. T. sogar überbelegt.

Eine herausragende Bedeutung besitzt die Stadtbahnlinie 1, auf die allein rund 35 % aller Fahrten entfällt. Weitere 19 % der Fahrgäste werden von den aufkommensstarken Buslinien 10, 11, 12 und 14 befördert. Insgesamt fuhren 1999 an einem Normalwerktag rund 193.000 Personen mit den Fahrzeugen der VAG.

ÖPNV

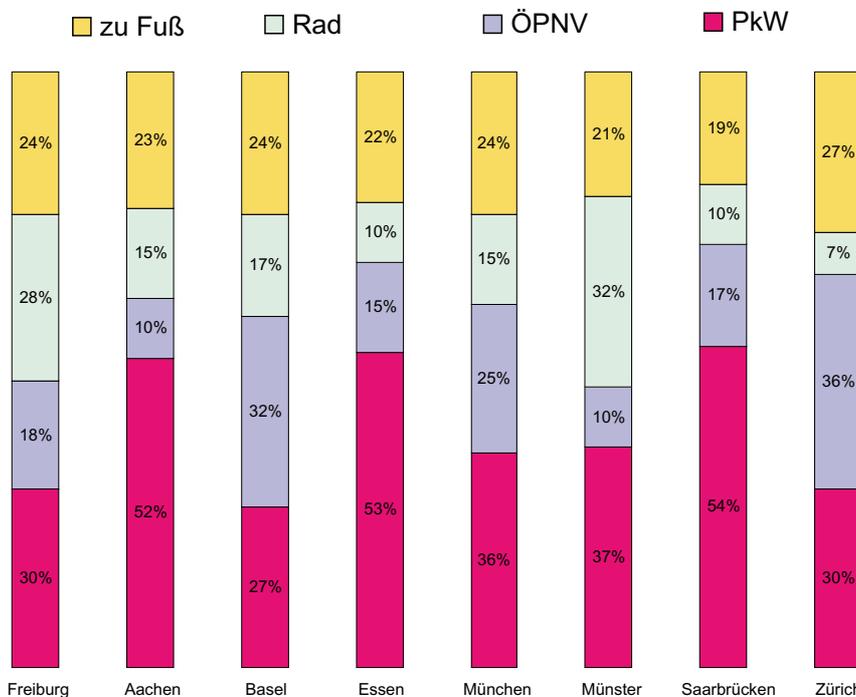


Abb 8: Entwicklung des Modal-Split in verschiedenen Städten (aus Büro R+T 2002; Verkehrsentwicklungsplan Freiburg)

An einem mittleren Werktag werden auf dem Gebiet der Stadt Freiburg rund 524.000 Kfz-Fahrten zurückgelegt. Davon entfallen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- ca. 69.000 Fahrten (13%) auf den Durchgangsverkehr,
- ca. 248.000 Fahrten (47%) auf den Quell- / Zielverkehr,
- ca. 207.000 Fahrten (40%) auf den Binnenverkehr.

Neben den Kfz-Selbstfahrten werden pro Werktag noch 44.000 Wege durch Kfz-Mitfahrten zurückgelegt. Daraus resultiert für die Pkw-Fahrten der Freiburger Bevölkerung ein Besetzungsgrad von rund 1,25 Personen pro Pkw und Fahrt.

Das Stadtgebiet ist in drei Parkgebührenzonen eingeteilt:

Gebührenzone I: mit einer Kurzparkgebühr von 4,00 DM/h umfasst die Innenstadt.

Gebührenzone II: mit einer Kurzparkgebühr von 3,00 DM/h umfasst die derzeit bewirtschafteten innenstadtnahen Wohngebiete. Das gesamte übrige Stadtgebiet gehört, sofern bewirtschaftet, zur

Gebührenzone III: mit einer Kurzparkgebühr von 1,00 DM/h.

In Freiburg wurden im Jahr 1999 insgesamt 4.652 Verkehrsunfälle registriert. Dabei wurden insgesamt 5 Personen getötet, 141 Personen schwer verletzt und 1.274 Personen leicht verletzt.

**Unfallgeschehen in
Freiburg**

4 Modellstadtteil Vauban – Übersicht & Meilensteine

Das Quartier Vauban in Freiburg entsteht auf einem ehemaligen, 42 Hektar großen Kasernenareal, welches bis 1992 von französischen Streitkräften genutzt wurde. Das Gelände liegt am südlichen Stadtrand, rund 3 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt (vgl. Karte 1: [lage+oepnv.pdf](#)). Bis zum Jahr 2006 entstehen in Vauban 2000 Wohneinheiten sowie Misch- und Gewerbeflächen. 5000 Einwohner sollen den neuen Stadtteil einmal bevölkern, zur Zeit (Frühjahr 2003) leben dort bereits 3300 Menschen.

4.1 Der Entwicklungsrahmen für das Quartier Vauban

Verantwortlich für das Gesamtprojekt, das im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt wird, ist die Stadt Freiburg. Sie verfolgt vor allem das Ziel, innerhalb der Stadtgrenzen Baugrundstücke hoher Qualität für junge Familien anzubieten. Damit soll der Abwanderung ins Umland mit den negativen Folgen Landschaftszersiedlung und Pendlerverkehr entgegen gewirkt werden. Die Stadt Freiburg hat als Eigentümerin des Geländes noch vor Erstellung des städtebaulichen Entwurfs die folgenden Ziele formuliert, welche den Rahmen für die Entwicklung des neuen Stadtteils setzen:

- ✓ Verdichtetes, flächensparendes Bauen in Innenstadtnähe,
- ✓ Mischung von Wohnen und Arbeiten (neben dem Wohngebiet wird ein Misch- sowie ein Gewerbegebiet ausgewiesen),
- ✓ Schaffung von Wohnraum für verschiedene soziale Gruppen,
- ✓ Kleinteiligkeit der Parzellierung, Vielfalt in der Baustruktur,
- ✓ Erhaltung/Weiterentwicklung bestehender und Schaffung neuer Naturräume, Regenwasserversickerung,
- ✓ Förderung öffentlicher Verkehrsmittel (Bus- und Stadtbahnanschluß) sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- ✓ Anschluß aller Gebäude an die Nahwärmeversorgung und obligatorische Niedrigenergiebauweise,
- ✓ Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf,
- ✓ Familien- und Kinderfreundlichkeit u.a. durch Errichtung einer Grundschule und Betreuungseinrichtungen für Kinder.

Weitere Besonderheiten im offiziellen Projektmanagement sind das Postulat der „Lernenden Planung“, die Integration politischer Akteure mit Hilfe einer gemeinderätliche Arbeitsgruppe Vauban, die Ermöglichung einer erweiterten Bürgerbeteiligung und die Anerkennung des Bürgervereins Forum Vauban als dessen Träger.

Die wichtigsten Meilensteine der Stadtteilentwicklung

- 1994 Städtebaulicher Ideenwettbewerb, Siegerentwurf von Kohlhoff & Kohlhoff, Stuttgart; Ende 1995: Städtebaulicher Entwurf
- 1996 Offenlage Bebauungsplan, Beginn der Grundstücksvermarktung im ersten Bauabschnitt
- 1997 Geländesanierung und Erschließung; Ende 1997: Bebauungsplan rechtskräftig
- 1998 Baubeginn der ersten privaten Bauleute; Sep. 98: Einzug der ersten neuen Bewohnerinnen und Bewohner; Vermarktung zweiter Bauabschnitt; Projektstart für die Quartiersarbeit zum sozialen und kulturellen Aufbau im Stadtteil
- 2002 Zweiter Bauabschnitt ist nahezu vollständig bezogen
- 2003 Geländesanierung und Erschließung des dritten Bauabschnitts
- 2006 (31. Dezember) Abschluss der Entwicklungsmaßnahme

4.2 Die Initiative für einen nachhaltigen Modellstadtteil

Die Initiative für einen nachhaltigen Modellstadtteil ist unmittelbar verknüpft mit der Arbeit des Forum Vauban. Das Forum hat gemeinsam mit der Stadtverwaltung und anderen Partnern das Projekt „Nachhaltiger Modellstadtteil Vauban“ ins Leben gerufen. Das Ziel hierbei ist, in einem kooperativen Prozess die Entwicklung eines Stadtquartiers zu fördern, das ökologischen, sozialen, ökonomischen und kulturellen Erfordernissen in besonderer Weise gerecht wird. Die über städtische Vorgaben hinausgehenden Inhalte wurden im erweiterten Bürgerbeteiligungsprozess entwickelt. Als wichtigste sind hiervon zu nennen:

- ✓ die Förderung autofreien Wohnens, kombiniert mit einem spezifischen Verkehrskonzept innerhalb des Quartiers sowie alternativen Mobilitätsangeboten, hierauf wird nachfolgend im besonderen eingegangen,
- ✓ die starke Unterstützung des Bauens in selbst organisierten Gruppen (private Baugruppen, Wohngenossenschaften) zur Entwicklung lebendiger Nachbarschaften sowie zur Integration mittlerer und unterer Einkommensgruppen ins Quartier,
- ✓ die Ausweisung spezieller Areale zur Errichtung von Passivhäusern und die Nahwärmeversorgung über ein „Holz-BHKW“ sowie
- ✓ die Einrichtung eines zentralen Marktplatzes und eines Nachbarschaftszentrums.

In den Bereichen Energieeinsparung, Verkehrsreduzierung, soziale Integration und Entwicklung nachhaltiger Nachbarschaften konnten beachtliche Erfolge erzielt werden.

Nachfolgend wird ausschließlich auf das Verkehrskonzept und die mobilitätsrelevanten Belange sowie die dem zugrunde liegenden Rahmenbedingungen und Organisationsstrukturen eingegangen. Weitere Informationen zu Konzepten, Maßnahmen, Ergebnissen und Erfahrungen in den Bereichen Energie, Bauen

(gemeinschaftlich, ökologisch), Grünflächengestaltung und soziale Quartiersarbeit können über die Homepage des Forum Vauban (<http://www.forum-vauban.de>) sowie die dort verzeichneten Quellen abgerufen werden.

Das Forum Vauban begann seine Arbeit im Herbst 1994 mit einer Handvoll Freiwilliger, vorwiegend Studenten und Mitglieder der Umweltbewegung. Mit dem Erhalt von Fördergeldern schuf der Verein einige moderat bezahlte Stellen für Hochschulabsolventen, die gerade ins Berufsleben starteten. Die Kombination von Idealismus, Fachwissen und (allerdings eng begrenzter) ökonomischer Möglichkeiten verhalf der Arbeit des Forums zu Durchbruch. Der Beteiligungsprozess, verbunden mit einer Öffentlichkeitskampagne mobilisierte die ersten neuen BewohnerInnen, zusammen zu kommen, ihre Ideen einzubringen, Baugemeinschaften zu gründen und damit aktive BürgerInnen von Vauban zu werden. Das Forum half tatkräftig, dass sich die notwendigen Partner finden konnten: BürgerInnen und Bauinteressierte, Architekten und Ingenieure, Finanzexperten sowie Menschen mit Gemeinschaftsbauerfahrung und andere.

**Kurzer Rückblick:
Arbeitsweise des
Forum Vauban**

Aufgrund der langjährigen ökologische Orientierung der Stadt Freiburg und der vielen hier ansässigen Initiativen konnte auf eine breite Basis an technischem Know How zurückgegriffen werden.

Die erweiterte Bürgerbeteiligung Vauban wurde im Frühjahr 1995 von der Stadt Freiburg ins Leben gerufen. Im ebenfalls in Freiburg neu zu entwickelnden Stadtteil Rieselfeld wurde die Bürgerbeteiligung mit unzureichendem Ergebnis durch die Kommunalentwicklung Baden-Württemberg aus Stuttgart durchgeführt. Im Fall Vauban bewarb sich bereits frühzeitig das Forum Vauban um die Trägerschaft der Bürgerbeteiligung und wurde schließlich von der Stadt auch als solcher anerkannt. Damit verbunden war die Zusage einer jährlichen institutionellen Grundförderung sowie die Berufung in die gemeinderätliche Arbeitsgruppe Vauban (GRAG) mit beratender Stimme. In der GRAG werden alle für den Stadtteil relevanten Entscheidungen besprochen, bevor sie dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden. Unter dem bereits erwähnten Motto der „Lernenden Planung“ konnten so durch das Forum Vauban und die in ihm organisierten zukünftigen Bürger viele Entscheidungen noch massgeblich beeinflusst werden, die durch die Planung der Verwaltung als bereits fest und ausgearbeitet galten.

Seit 1995 organisiert das Forum Vauban die Bürgerbeteiligung in Form regelmäßig tagender Arbeitskreise und anderer Informations- oder Beteiligungsveranstaltungen.

Aus der Arbeit der Arbeitskreise kristallisierte sich das Ziel des „sozial-ökologischen Modellstadtteils“ Vauban heraus und wurde in der Folgezeit immer weiter konkretisiert.

Die AKs der erweiterten Bürgerbeteiligung sind offen für alle Interessierten. Darüber hinaus beschäftigt das Forum Vauban hauptamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und vergibt Aufträge an externe Fachleute und Institutionen. Die Hauptarbeit der fand in den Jahren 1996 bis 1999 statt im Rahmen der von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und des EU-Umweltprogramms LIFE geförderten Projekte „Fachliche Begleitung der erweiterten

Bürgerbeteiligung“ sowie „Umsetzung des nachhaltigen Modellstadtteils Vauban“.

Seit 1999 ist das Forum zuständig für die Koordination der Quartiersarbeit zum Aufbau einer sozialen und kulturellen Infrastruktur im neuen Stadtteil.

Ein geschichtlicher Rückblick findet sich im Anhang 1 (vauban-geschichte.pdf) sowie im Internet unter www.forum-vauban.de/geschichte.shtml. Die Geschichte des Verkehrskonzeptes Vauban wird in Kap. 5.1 beschrieben.

Das Projekt Freiburg-Vauban hat als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach dem Baugesetzbuch einen speziellen Status sowie ein eigenes Budget (EUR 85.000.000), das von der städtischen Projektgruppe Vauban in Kooperation mit der Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH verwaltet wird. Die Einnahmen zur Planung und Entwicklung der Infrastruktur (incl. Altlastensanierung, Kindergärten, Grundschule und Nachbarschaftszentrum) stammen aus Krediten, aufgenommen durch die Stadt Freiburg für das Projekt, sowie zu einem kleinen Teil aus dem Landessanierungsprogramm Baden-Württemberg (EUR 5.000.000). Alle Kredite müssen über den Verkauf der Baugrundstücke refinanziert werden. Als ganzes erhält das Vauban-Projekt keine weitere Finanzierung. Bauleute und Gemeinschaftsbauprojekte erhalten natürlich die üblichen Förderungen (Eigenheimzulage), zinsgünstige Kredite und Steuererleichterungen, die von der Bundesrepublik Deutschland sowie dem Bundesland Baden-Württemberg gewährt werden.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Für den vom Forum Vauban organisierten Beteiligungsprozess und die soziale Quartiersarbeit wurden zwischen 1995 und 2000 insgesamt rund EUR 200.000,- aus dem Budget der Entwicklungsmaßnahme bereitgestellt (1995-2002). Im Doppelhaushalt 2003/2004 der Stadt Freiburg sind jährlich 30 000 € für die Quartiersarbeit enthalten. Weitere finanzielle Unterstützung erhielt das Forum von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (1996-2002: ca. EUR 200.000,-), durch das LIFE-Programm der Europäischen Union (1997-1999: ca. EUR 700.000,-) sowie einige andere Institutionen. Unter Hinzuzählung der Mitgliedsbeiträge, Spenden und moderaten ökonomischen Einnahmen (Sponsoring, Ausstellungen, Publikationen, etc.) ergibt sich ein Gesamtbudget des Vereins von rund EUR 2.000.000,- als Summe über die Jahre 1995-2001. Die sicheren jährlichen Einnahmen des Forum Vauban durch Mitgliedsbeiträge betragen demgegenüber nur EUR 10.000,-. Das Forum Vauban e.V. besitzt über die Mitgliedsbeiträge hinaus über keine weitere Grundfinanzierung. Projektanträge und Akquisition sind auf ein hohes ehrenamtliches Engagement angewiesen.

Neben diesen eher formalen Gesichtspunkten zeigt sich die besondere Stärke des Forum Vauban in der allgemeinen Akzeptanz, die es in weiten Teilen des Quartiers genießt. Viele Menschen betrachten das Forum als ihre Organisation. Ein Beleg hierfür ist die für einen lokalen Bürgerverein recht beachtliche Mitgliederzahl von ca. 300 Haushalten (bei ca. insgesamt 1100 Haushalten im Quartier Ende 2002). Durch sein Engagement hat der Verein sich einen Vertrauensbonus erarbeitet und es wird ihm zugetraut, in der Stadtverwaltung auch etwas im Sinne des Quartiers bewegen zu können. Wichtig ist außerdem die Tatsache, dass das Forum als lokale Bürgerinitiative gegründet wurde, bevor es von der Stadt den Auftrag zur Organisation des Beteiligungsprozesses erhielt, und sich immer um eine breite Verankerung in der Bürgerschaft bemüht hat. Dem folgt eine aktive politische Lobbyarbeit für Belange des Quartiers.

Das Forum Vauban genießt somit als Impulsgeber für die Quartiersentwicklung beachtliches Ansehen. Ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg dorthin war die Initiierung einer fachlichen Begleitung für den Beteiligungsprozesses Anfang 1996. Mit finanzieller Unterstützung durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt konnte das Forum Vauban eigenes Know How entwickeln und hauptamtliche MitarbeiterInnen einstellen, sowie zu Einzelfragen externe Sachverständige beauftragen. Auf diese Weise wurden konkrete Änderungsentwürfe zur offiziellen Planung (Städtebaulicher Entwurf, Bebauungsplanentwurf) erstellt und zum Teil durchgesetzt. Auch zu praktischen und baulichen Fragen (Baugruppenberatung, Bauökologie, etc.) stand mit dem Forum frühzeitig ein qualifizierter, von der Stadtverwaltung unabhängiger Vauban-bezogener Ansprechpartner und Projektinitiator zur Verfügung. Modellprojekte wie die Genova-Wohngenossenschaft oder der Verein Stadtteilzentrum Haus 037 e.V. wurden aus dem Forum heraus gegründet, andere durch Fachseminare, Publikationen oder persönliche Beratung.

Diese Kombination von Bürgerbeteiligung und Interessenvertretung ist natürlich nicht frei von Problemen und Widersprüchen. So schließt das inhaltliche Profil des Forums zwangsläufig die Vertretung bestimmter Interessen aus. Da der Verein sich für Stellplätze am Rande des Quartiers ausspricht, die ausschließlich von den Autobesitzern und nicht wie üblich von allen Haushalten zu finanzieren sind, können sich diejenigen natürlich nicht vertreten fühlen, die möglichst preiswert vor der eigenen Haustür parken wollen. Eine strikte Neutralität des Intermediärs ist jedoch weder sinnvoll noch wünschenswert. Mit einer solchen Einstellung hätten innovative Vorhaben wie im Fall des Modellstadtteils Vauban kaum eine Realisierungschance und es würde sich nur immer wieder die „Macht des Althergebrachten“ durchsetzen. Wichtig für die Arbeit des Intermediärs sind jedoch grundsätzliche Offenheit gegenüber allen Argumenten und ein Gespür für die Mehrheitsfähigkeit innovativer Konzepte und Maßnahmen (vgl. Epp u.a. 1995, Sperling 1999). Die Entwicklung des Verkehrskonzeptes Vauban ist ein gutes Beispiel für die besondere Rolle, die ein Intermediär bei der Erarbeitung und Umsetzung nachhaltiger Maßnahmen spielen kann.

Mit der Übertragung der Koordination sozialer Quartiersarbeit an das Forum Vauban ist Anfang 2000 die quartiersinterne

Netzwerk­­tätigkeit wieder stärker in den Mittelpunkt gerückt. Neben der quartierspolitischen Arbeit ist der Aufbau einer sozialen Infrastruktur zur Hauptaufgabe geworden. Diese reicht von der Förderung und Vernetzung von Bewohnerinitiativen bis zur Vermittlung bei Konflikten innerhalb des Quartiers. Über gemeinsame Feste, Kultur- und Sportveranstaltungen, Aktionen von Geschäftsleuten und Wochenmarktbetreibern, Nachbarschaftshilfe, Gesprächskreise, kirchliche Aktivitäten und vieles mehr entsteht Schritt für Schritt eine den Bedürfnissen angemessene Alltagskultur im Quartier.

5 Verkehrskonzept im Modellstadtteil Vauban

5.1 Wohnqualität im Vauban

Wodurch zeichnet sich der Stadtteil Vauban nach Ansicht der Autoren besonders als ein Stadtteil aus, der als praktisches Beispiel für das Umdenken und Umlenken in der Stadtentwicklung und der daraus resultierenden Verkehrserzeugung gelten kann?

Bevor näher auf diese Frage eingegangen wird, soll noch einmal auf den Zusammenhang zwischen dem Verkehrskonzept eines Quartiers und der städtebaulichen Qualität eingegangen werden.

In der Regel wird die städtebauliche Gestaltung eines Quartiers sehr stark durch die Zwänge und bauliche Richtlinien bestimmt, die der Autoverkehr auferlegt. Das fängt mit den Straßenquerschnitten an, die vor allem von der zu bewältigenden Verkehrsmenge und den erlaubten Geschwindigkeiten geprägt sind, und hört bei der Menge und Lage der Parkieranlagen für die Autos der Bewohner und Besucher auf. In der Regel werden Parkieranlagen im Verhältnis von mindestens einem Parkplatz pro Wohneinheit auf dem Wohngrundstück selbst angelegt, was eine Straßenanbindung des Grundstückes erfordert und wertvolle Flächen bindet. Werden nun die Parkierflächen ebenerdig anstatt in teuren Tiefgaragen gebaut, werden weitere Flächen unproduktiv gebunden (vgl. Karte 2: parkkonzept.pdf).

Städtebau und Verkehr

Apel et al. (2001) haben nachgewiesen, wie einerseits flächensparendes, verdichtetes Bauen und andererseits grundstücksbezogene Grünflächen mit Reihenhäusern zu verwirklichen sind. In einem Modellentwurf für ein innerstädtisches Wohngebiet entwickelten sie einen Reihenhausblock mit 75 Wohneinheiten pro Hektar, der dennoch alle Voraussetzungen der Familienfreundlichkeit bietet (Apel et al., S. 159). Voraussetzung ist allerdings eine weitgehende Autofreiheit im Quartier.

Flächensparendes Bauen

Im Vauban wurde eine Reduktion der Autos im Strassenraum sehr weitgehend und erfolgreich umgesetzt. In den Wohnstraßen dominieren die Kinder, die dort mitten in der Lebenswelt der Erwachsenen einen sicheren, ungestörten Spielplatz finden, d.h. ohne auf die üblichen mehr oder weniger kindergerechten „Abstellräume“ verbannt zu werden. Sie können sich dort in die familiäre Umgebung integriert fühlen und die Straße als wichtigen Sozialisationsraum erleben, der zur Identitätsbildung zum eigenen Wohnviertel beiträgt. Selbst Kinder im Vorschulalter können sich auf der Straße beim Spielen treffen, ohne sich vorher (nach Abstimmung mit den betroffenen Eltern) in den Wohnungen verabreden zu müssen. Am Beispiel der „stellplatzfreien“ Nachbarschaft Langwasser P in Nürnberg wurde untersucht, dass die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen sowohl positive Auswirkungen für die Selbstverwirklichung der Kleinkinder hat und zu ihrer frühen Selbstständigkeit beiträgt als auch den beaufsichtigenden Elternteilen mehr Freiräume gewährt (Nützel 1993).

Strasse als Lebensraum

Auch in Vauban – wie in Langwasser P - kann beobachtet werden, wie sich Erwachsene mit einer Tasse Kaffee in der Hand auf der Straßenseite ihres Hauses niederlassen, anstatt sich in den umzäunten Bereich ihres Gartens auf der Hausrückseite zurückzuziehen. Straßenleben wird hier zur Bereicherung und wird gerne beobachtet anstatt als Verkehrsbelastung empfunden zu werden, der man/frau sich schnellst möglich entzieht. Die Aufenthaltsqualität des Straßenraums dominiert im positiven Sinne die Verkehrsfunktion, sofern man von der freien Bahn für die Bobbycars der Kleinen absieht. Anstelle einer klar definierten Vorder- und Rückseite des Hauses gibt es in solchen verkehrsberuhigten Wohnstraßen zwei gleichermaßen erlebbare Vorderseiten.

Neben der Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen gibt es noch andere wichtige städtebauliche und ökologische Qualitäten autoreduzierter Wohnquartiere, die in einem Untersuchungsbericht der Bauhaus-Universität und des Öko-Instituts aufgezeigt werden (Christ & Loose 2001) und die zu einem großen Teil auch im Vauban realisiert wurden.

Da ist zum einen das Aufbrechen der Grenzen zwischen öffentlichem Raum und privatem Raum im Wohnquartier zu nennen, das, wie das Bild der Bewohner mit der Kaffeetasse in der Hand, neue Chancen der Kommunikation eröffnet. Wer es gerne augenblicklich weniger kommunikativ hätte, verbleibt im halböffentlichen Eingangsbereich seines Wohnhauses, von dem aus der Straßenraum genauso erlebt werden kann, der aber noch einen gewissen Rückzugsschutz bietet.

Halböffentlicher Raum

Ein Verkehrskonzept wie im Vauban gewährt massive finanzielle Vorteile für diejenigen, die auf den Besitz eines eigenen Autos verzichten. Gerade zu Zeiten der Gründung einer eigenen Familie muss in der Regel mit jedem Euro gerechnet werden, wenn ein eigenes Haus gebaut wird. Das Konzept, das in Vauban umgesetzt wird, sieht vor, dass die finanziellen Vorteile der Autofreiheit von den Betroffenen individuell genutzt werden können. Andere Autofrei-Projekte finanzieren über die eingesparten Stellplatzkosten Gemeinschaftseinrichtungen im Wohnprojekt, wie Gemeinschaftsräume zum Feiern oder ein projektfinanzierter Kindergarten auf den Dachterrassen im Projekt Wien-Floridsdorf.

Der Verzicht auf die Autonutzung erhöht direkt die Umweltqualität im Quartier. Selbstgemachte verkehrsbedingte Schadstoffemissionen oder Lärmbelastung entfallen weitgehend, zumindest in den Wohnstraßen. Darüber hinaus werden die Chancen für die Nutzungsqualität anderer Verkehrsmittel durch die Konzentrierung autofreier Haushalte erhöht. So stehen im Vauban zur Zeit 12 Car-Sharing-Autos zur Nutzung bereit, was die Reservierungssicherheit erhöht und die Auswahlmöglichkeiten unter unterschiedlichen Kraftfahrzeugtypen, je nach augenblicklichem Bedarf, vergrößern.

Umweltqualität

Insgesamt unterstreicht das derzeit realisierte Verkehrskonzept im Vauban, dass es ernstzunehmende Alternativen zur üblichen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gibt, die von den Bewohnern keine Abstriche an der Alltagsmobilität verlangen. Der große Vorteil von Wohnquartieren wie dem Vauban ist jedoch, dass sie einerseits

Keine Abstriche bei der Alltagsmobilität

eine aus ökologischen und urbanen Gründen notwendige Dichte erlauben, die andererseits jedoch nicht zu Lasten der Familienfreundlichkeit und der Bewohnerakzeptanz geht.

Dass im Detail noch einige Verbesserungen im Vauban durchzuführen sind, zeigen die folgenden Kapitel.

5.2 Geschichte und Entwicklung des Verkehrskonzeptes

Neue Wohngebiete induzieren neue Verkehrsströme. Da der zunehmende motorisierte Individualverkehr in hohem Maße die Umwelt schädigt, muss bei der Planung eines nachhaltigen Stadtteils nach sinnvollen Mobilitätslösungen gesucht werden. In Vauban standen daher von Anbeginn Leitbilder wie die Vermeidung und Reduktion motorisierten Verkehrsaufkommens, die Stadt der kurzen Wege sowie die konsequente Ausrichtung auf den ÖPNV im Vordergrund der Überlegungen. Bereits Anfang 1995 entwickelte eine Arbeitsgruppe der gerade ins Leben gerufenen erweiterten Bürgerbeteiligung Ideen zur Förderung autofreier Haushalte (vgl. Anhang 4: [stellungnahme95.pdf](#)). Wird normalerweise der Besitz eines Autos finanziell, städtebaulich und sozial begünstigt, z.B. durch Quersubventionierung von Stellplätzen durch autofreie Haushalte, so sollte in Vauban der Nicht-Besitz eines Autos zu Vorteilen führen.

5.2.1 Planungsphase

1995 wurde das Projekt "Wohnen ohne eigenes Auto" in Bremen-Hollerland intensiv in der Fachöffentlichkeit diskutiert. Aus der Beschäftigung mit den dort verfolgten Konzepten und den negativen Erfahrungen kamen beim Forum Vauban engagierte Verkehrsexperten zu dem Schluss, dass nur eine flexiblere Lösung, bei der es möglich ist, zwischen dem Wohnen mit und ohne eigenes Auto frei zu wählen, Aussicht auf Erfolg hat. Nach dem Hollerland-Modell hätte ein Bewohner, der nachträglich ein Kraftfahrzeug erwirbt, aus der Wohnsiedlung ausziehen müssen. Allerdings hatte Bremen-Hollerland auch mit schwierigeren Randbedingungen zu kämpfen. Freiburg-Vauban war hingegen aufgrund der geringen Distanz zum Stadtzentrum (3 Kilometer) sowie zu Naherholungsgebieten, aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung und der Dimension des Bauvorhabens incl. sozialer Infrastruktur und Einkaufsmöglichkeiten für ein Wohnen ohne eigenes Auto geradezu prädestiniert.

Erste detaillierte Vorstellungen zu Mobilitätslösungen für Vauban wurden 1996 im Rahmen des von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projektes "Fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung" erarbeitet und als so genanntes "Freiburger Modell" vorgestellt. Kern des Konzeptes bildete eine Kombination von stellplatzfreiem und autofreiem Wohnen mit folgenden Prämissen:

- Keine Stellplatzpflicht für diejenigen Bewohnerinnen und Bewohner, die autofrei leben und somit keinen Bedarf an Stellplätzen haben.

- Keine städtebauliche Erschließung, bei der das Auto in unmittelbarer Nähe zur Wohnung steht.
- Stattdessen: Komfortable und preiswerte Mobilitätsangebote, die von Car-Sharing bis zum Taktverkehr der Stadtbahn reichen, damit Wohnstraßen wieder zu Orten nachbarschaftlicher Kommunikation und des Kinderspiels werden.
- Keine Vermischung von Stellplatz- und Baukosten.
- Stattdessen: Eine klare Transparenz bezüglich der Kosten, die ein Auto verursacht.

Die Ideen wurden vom Forum Vauban Anfang 1996 in der Broschüre "Wohnen in Vauban - so kann es werden, wenn Bürger mitplanen" (vgl. Anhang Wohnen-in-Vauban.pdf) veröffentlicht. Das neue Konzept wurde anschaulich illustriert, um den allortens sichtbaren Standard-Lösungen eine konkrete Alternative gegenüber zu stellen. Außerdem galt herauszufinden, ob es im Stadtquartier Vauban mehrheitsfähig werden kann. In der Broschüre wurden die Begriffe "Stellplatzfreies Wohnen" und "Wohnen ohne eigenes Auto" erstmals definiert¹:

1. Stellplatzfreies Wohnen: Es sieht vor, dass nur in Sammelgaragen außerhalb der Wohnbezirke geparkt werden kann. Alle Straßen innerhalb der Wohnbezirke sind als Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Wohnstraßen ausgewiesen. Dort ist nur An- und Abfahrtsverkehr sowie der Zugang für Notfahrzeuge zugelassen.
2. Wohnen ohne eigenes Auto: Die Bewohner, die hieran teilnehmen, verpflichten sich, kein eigenes Auto zu besitzen, müssen dafür keinen eigenen Stellplatz bauen und sparen so bares Geld. Für den Fall, dass sie sich doch ein eigenes Auto anschaffen, ist nachträglich ein eigener Stellplatz zu errichten oder nachzuweisen, - entsprechend der Stellplatzfrei-Konzeption natürlich in einer der Sammelgaragen außerhalb der Wohnbezirke."

Zu dieser Zeit wurde in der Freiburger Stadtverwaltung gerade der Bebauungsplan Vauban erarbeitet. Eine weitgehend verkehrsberuhigte Erschließung des Quartiers war bereits vorgesehen, allerdings wurde die Stellplatzfrage sehr kontrovers diskutiert. Zunächst hatte die Stadtverwaltung vorgeschlagen, 2 von 4 Baufeldern im ersten Bauabschnitt stellplatzfrei zu gestalten und damit auch dem Wohnen ohne eigenes Auto in diesen Bereichen eine Chance zu geben. Durch politische Lobbyarbeit erreichte das Forum Vauban, dass schließlich 3 von 4 Baufeldern stellplatzfrei geplant wurden. "Stellplatzfrei" bedeutet, dass Stellplätze und Garagen im betreffenden Gebiet nicht zulässig sind und nur auf den ausgewiesenen Flächen für Quartiersgaragen nachgewiesen

¹ Die exakte Definition autofreien Wohnens schließt natürlich auch mit ein, dass auch auf andere Personen zugelassene Pkws nicht regelmäßig genutzt werden (vgl. die Autofrei-Erklärungen Anhang 22 ff.). Eine Ausnahme bildet hierbei die Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Denn einmal muss für diese durch den Besitzer ein Stellplatz nachgewiesen sein, auf der anderen Seite ist statistisch erwiesen, dass Nutzer von Car-Sharings deutlich weniger Auto fahren als Personen, die über ein eigenes oder Familien-Fahrzeug verfügen.

werden können. Für den zweiten Bauabschnitt einigte man sich, dass im Sinne der lernenden Planung aufgrund der im ersten Abschnitt gemachten Erfahrungen entschieden werden sollte (auch der 2. Bauabschnitt wurde inzwischen fast vollständig stellplatzfrei realisiert).

Ebenfalls im Frühjahr 1996 war die vom Forum Vauban initiierte und von der Stadt Freiburg offiziell mitgetragene und finanzierte Werbekampagne für die neuen Stadtteile Vauban und Rieselfeld unter dem Titel "Wohnfrühling in Freiburg" angelaufen (siehe Anhang wohnfrühling.pdf). Die neuartige Verkehrsplanung sowie kostengünstiges ökologisches Bauen waren dabei zentrale Themen. Eine Rückmeldekarte ermöglichte es Interessenten, direkt mit der Geschäftsstelle Vauban im Bauverwaltungsamt sowie mit dem Forum Vauban als Träger der Bürgerbeteiligung Kontakt aufzunehmen. Die praktische Durchführung der Kampagne lag in den Händen des Forums, das regelmäßig Informationsstände in der Freiburger Innenstadt durchführte, Informationstafeln und Faltblätter produzierte und an frequentierten Orten platzierte sowie Werbeanzeigen schaltete und Pressearbeit betrieb. Als im Sommer 1996 bekannt wurde, dass Freiburg-Vauban aufgrund des kooperativen Planungsprozesses als deutsches Best Practice für die Wertsiedlungskonferenz Habitat II ausgewählt worden war (für die Bewerbung war das Forum Vauban verantwortlich), stieg das öffentliche Interesse nochmals stark an.

Derweil gingen die Fachplanungen zur Ausgestaltung des Konzeptes weiter. Zwar war das Interesse an dem neuen Verkehrskonzept deutlich sichtbar und es waren mit der Ausweisung eines Großteils des ersten Bauabschnittes als "stellplatzfreies Gebiet" die Voraussetzungen geschaffen. Bis zur Umsetzung des Freiburger Modells war es jedoch noch ein langer Weg. Die wichtigsten Themen während der nun folgenden Umsetzungsphase 1997 bis 2001 waren

- die Ausgestaltung des Parkraumkonzeptes,
- die juristische und organisatorische Absicherung des Wohnens ohne eigenes Auto,
- die Gestaltung der öffentlichen Plätze und Straßen sowie
- Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilität.

Die intensive Bearbeitung seitens der Bürgerbeteiligung war nur möglich durch eine Kombination ehrenamtlicher Aktivitäten, organisiert über den Arbeitskreis Verkehr, sowie das Engagement der hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Forum Vauban. Bis Ende 1999 wurde diese extrem wichtige fachliche Arbeit mit Finanzmitteln des Umweltprogramms LIFE der Europäischen Union gefördert.

5.2.2 Umsetzung des Parkierungskonzeptes

Hinsichtlich der Parkieranlagen gab es lange, teils kontroverse Diskussionen zwischen Vertretern des Forum Vauban auf der einen und der öffentlichen Hand, vertreten durch die Geschäftsstelle Vauban beim Bauverwaltungsamt, sowie der städtischen

Baugesellschaft FKB (Freiburger Kommunalbauten GmbH) auf der anderen Seite. Diskutiert wurden sowohl die Lage wie auch das technische sowie das Betriebskonzept der Quartiersgaragen. Erschwerend hinzu kam ein Einspruch der Nachbargemeinde Merzhausen gegen die Verkehrsführung eines Parkhauses an der unmittelbaren Gemarkungsgrenze. Ziele des Forum Vauban waren:

- Heraushalten von Zufahrtverkehr aus dem Wohngebiet,
- möglichst geringer Flächenverbrauch,
- optimale Auslastung der Stellplätze durch flexible Nutzung für Anwohner, Besucher und Gewerbe,
- Kostengerechtigkeit.

Das erste Ziel konnte erreicht und eine Zufahrt in die so genannte Solargarage von der Vaubanallee bzw. über den Paula-Modersohn-Platz abgewendet werden. Wie in vielen anderen Detailfragen auch gingen dieser Entscheidung Gespräche mit dem Bauverwaltungsamt und politische Lobbyarbeit voraus. Beinahe gekippt wurde die Regelung der Zufahrt direkt von der Hauptverkehrsader Merzhauser Straße durch eine Klage der Nachbargemeinde Merzhausen, die sich nicht ausreichend in ihren Belangen berücksichtigt fühlte und Rückstaus durch eine zusätzliche Parkhauseinfahrt direkt an ihrer Gemarkungsgrenze befürchtete. Das Stadtteilmagazin Vauban actuel 6-98 und 1-99 berichtete hierüber (siehe Anhang 9: VA-Parken.pdf). Beim Forum Vauban, das sich Zeit seines Bestehens für die Reduzierung des von Vauban ausgehenden motorisierten Individualverkehrs eingesetzt hatte, war man seinerzeit überrascht über diese Kontroverse. Lerneffekt ist, dass auch der von einem autoreduzierten Stadtteil noch ausgehende KFZ-Verkehr zu erheblichem Streit führen kann. Zentrale Parkgaragen sind zwar sinnvoll, das Problem ist nur, einen von allen Anliegern akzeptierten Standort hierfür zu finden.

Die anderen Ziele konnten leider nicht oder nur teilweise erreicht werden. Dies gilt auch für den Flächenverbrauch durch die Parkhäuser. Dieser kann - wenn die Parkdeckhöhe einer 5-geschossigen Wohnbebauung entspricht - im Vergleich zu einem ebenerdigen Parkplatz bis auf 20%, bei mechanischen Parkieranlagen bis auf 10% gesenkt werden (siehe Karte 2 parkkonzept.pdf). Bei diesen technisch inzwischen ausgereiften automatischen "Hochregallagern für Kraftfahrzeuge" fährt der Besitzer sein Fahrzeug in eine Schleuse, die Einlagerung übernimmt ein computergesteuertes "Verschiebesystem", das auch dafür sorgt, dass der Fahrzeughalter bei Eingabe einer Geheimnummer oder eines Einparkscheines nach kurzer Zeit sein Automobil wohlbehalten wieder in der Schleuse vorfindet. Das System ist gegenüber einem normalen Parkhaus aufwändiger, beansprucht jedoch weniger Platz aufgrund der eingesparten Zufahrt- und Rangierflächen. In Vauban fiel trotz intensiver Informationsarbeit des Forums die Entscheidung für zwei konventionelle Parkgaragen. Immerhin gibt es im Quartier inzwischen eine "virtuelle" mechanische Parkieranlage: Der Verein für autofreies Wohnen hat die Vorhaltefläche seine

Vertragspartner mit einer solchen Anlage beplant, geht allerdings nicht davon aus, dass diese je gebaut wird (siehe die folgenden Ausführungen zur Geschichte des Autofrei-Konzeptes).

Auch beim Bewirtschaftungskonzept konnte keine Einigung erzielt werden. Eine der noch heute spürbaren Folgen ist die nach wie vor unbefriedigende Situation hinsichtlich der Parkmöglichkeiten für Besucher. Kurz nach Ausbau und Widmung der Vaubanallee wurden hierfür zum Beispiel auf Gehwegen zusätzliche Stellplätze markiert, während in der Solargarage ein ganzes Parkdeck leer stand (und auch 2003 noch leer steht). Auf die aktuellen Probleme mit den Besucherstellplätzen und Lösungsansätze wird in den folgenden Kapiteln noch weiter eingegangen. Das Forum Vauban hatte jedenfalls bereits 1998 eine "Mischnutzung" vorgeschlagen, bei der die Anwohner als Teileigentümer des Parkhauses keinen festen Parkplatz zugewiesen bekommen und die gesamte Garage für Gäste sowie Gewerbetreibende und deren Beschäftigte nutzbar gewesen wäre. Bei solch einer Bewirtschaftung garantiert ein Computersystem, dass nicht zu viele "fremde" Autos in die Garage einfahren und jeder Stellplatzbesitzer sein Fahrzeug auch abstellen kann. Hauptargument des Forums waren Statistiken, wonach Stellplätze in Wohngebieten tagsüber durchschnittlich nur zu 30% belegt sind und demzufolge 70% für eine zeitweise "Doppelnutzung" - zum Beispiel für Gewerbe und Tagesbesucher - zur Verfügung stehen. Die zusätzlichen Einnahmen können zur Senkung der Betriebskosten eingesetzt werden. Dieses Bewirtschaftungskonzept lässt sich im übrigen optimal in einer mechanischen Parkierungsanlage verwirklichen.

Der erste Vorstoß des Forum Vauban scheiterte, weil die rechtliche Voraussetzung, der Zusammenschluss aller an einer Mehrfachnutzung interessierten Teileigentümer in einer BGB-Gesellschaft, nicht rechtzeitig zustande kam (vgl. Anhang 9 Vauban actuel 3-98: siehe va-parken.pdf). In der so genannten Solargarage gibt es folglich ein extra Parkdeck für Besucher und Kunden des darunter liegenden Supermarktes, die beiden weiteren Parkdecks sind ausschließlich für die Anwohner reserviert und nicht öffentlich zugänglich. Beim nächsten Vorstoß anlässlich der Planung des zweiten Parkhauses 1999/2000 scheiterten die Vorschläge aufgrund der starren, uneinsichtigen Haltung der Freiburger Kommunalbauten GmbH (FKB). Dieses Parkhaus wurde ausschließlich für Anwohner konzipiert und errichtet. (vgl. Anhang 6 Vauban actuel-Ausgaben 1-2000 bis 3-2000: siehe va-2000.pdf).

Was die Kostengerechtigkeit des Parkierungskonzeptes angeht, so gibt es in Vauban unterschiedliche Sichtweisen. Ziel des Forums war es, dass alleine die Autobesitzer die Stellplatzkosten in den Quartiersgaragen tragen sollten und keine Subventionierung der Parkplätze durch autofreie Haushalte stattfindet. Mit Umsetzung der Autofrei-Regelung (siehe unten) wurde dieses Ziel erreicht. Für alle ein Auto besitzenden Haushalte in Vauban wurde festgelegt, dass sie zur Erfüllung ihrer Stellplatzerrichtungspflicht nach Landesbauordnung einen Parkplatz in einer Quartiersgarage kaufen müssen, der 1999 mit 33.700,- DM zu Buche schlug.

Die hohen Stellplatzkosten stießen bei vielen Kraftfahrzeugbesitzern auf Widerspruch. Je nachdem, mit welcher der althergebrachten

Kfz-Unterbringungsformen - Parken im Vorgarten, Carport, Garage - dieser Preis verglichen wird, die Preise für Stellplätze in Vauban sind in jedem Fall erheblich. Die Geschäftsstelle Vauban im Bauverwaltungsamt hielt den Kritikern allerdings entgegen, dass aufgrund der stellplatzfreien Erschließung der Wohnfelder Kosten gespart wurden und die Grundstückspreise dadurch niedriger ausgefallen seien. Eine transparente Kostenrechnung inklusive Einbeziehung des Nutzens zusätzlicher Grünflächen wurde allerdings nie erstellt. Es konnten nicht einmal die realen Stellplatzerrichtungskosten in den Quartiersgaragen nachgeprüft werden, da die Freiburger Kommunalbauten (FKB) die dazu notwendigen Unterlagen unter Verschluss hält. Zusätzlichen Unmut gab es, als sich kurz nach der Eröffnung der ersten Quartiersgarage die Wenderadien geringer herausstellten als vereinbart und längere Kraftfahrzeuge im Parkhaus kaum um die Kurven kamen.

Als ärgerlich und wenig flexibel ist auch die Haltung der Stadtverwaltung bezüglich von Stellplätzen für größere Privatfahrzeuge anzusehen. Hier vertritt die Verwaltung die lapidare Haltung: "Für Fahrzeuge mit Sondergrößen sind keine Flächen in den Quartiersgaragen oder auf Sonderflächen vorgesehen". Von dieser Haltung war sie auch nicht durch Initiativen betroffener Bewohner und des Forums Vauban abzubringen. So bleiben für Besitzer von Wohnmobilen nur drei sehr unbefriedigende Lösungen:

- ✓ Sie kaufen als Halter eines solchen Fahrzeugs ordnungsgemäß einen Stellplatz in einer Quartiersgarage, den sie aber nicht nutzen können wegen der Enge der Einfahrten.
- ✓ Sie melden sich autofrei und mieten sich außerhalb des Quartiers einen Stellplatz oder parken das Fahrzeug ungesichert im öffentlichen Straßenraum z.B. in Merzhausen. Beides ist rechtlich nicht zulässig, aber verständlich.
- ✓ Sie verkaufen ihr Fahrzeug.

Als Fazit bleibt festzustellen, dass die Stellplatzfrage im autoreduzierten Wohngebiet größere Aufmerksamkeit verlangt. Gerade diejenigen, die auf ein Auto nicht verzichten können oder wollen, müssen vom Sinn des Autofrei-Stellplatzfrei-Konzeptes überzeugt werden, sonst droht das ganze Konzept zu scheitern. Dies ist während der Umsetzungsphase 1997 bis 2001 nur bedingt gelungen, da die Maßnahmen nur in unzureichendem Maße auf die genannten Probleme abgestimmt wurden.

5.2.3 Umsetzung des Konzeptes "Wohnen ohne eigenes Auto"

Mit großem Engagement hat sich das Forum Vauban um die Realisierung eines autofreien Wohnens im neuen Quartier bemüht. Hier wurden denn auch die größten Erfolge erzielt. Zu Beginn der Umsetzungsphase 1997 stand lediglich fest, dass der größte Teil des Wohngebiets im ersten Vermarktungsabschnitt stellplatzfrei sein sollte. Die Freiburger Kommunalbauten GmbH (FKB) war mit dem Bau der Quartiersgaragen am Rand des Wohngebietes beauftragt worden. Auf das Ziel, Wohnen ohne eigenes Auto zu ermöglichen, hatte man sich ebenfalls geeinigt. Unter welchen Bedingungen autofreie Haushalte eine Aussetzung von der

Stellplatzpflicht erhalten sollten, war zu diesem Zeitpunkt völlig unklar.

Zunächst stand die Überlegung im Raum, eine Vereinbarung mit der FKB zu treffen. Gegen die Zahlung einer Sicherheitsleistung von 15.000 DM für die Planungsunsicherheit der FKB sollten die autofreien Haushalte vom Kauf eines Stellplatzes befreit werden. Was mit der Zahlung von 15.000 DM geschehen sollte, war offen. Das Angebot, bei dem zudem keine klare Regelung bestand, wie den autofreien Haushalten bei Bedarf gegen eine weitere Zahlung ein Stellplatz zur Verfügung gestellt werden sollte, war angesichts der hohen Kosten wenig attraktiv.

Zentrale Frage war, wie die durch die Landesbauordnung prinzipiell erlaubte Aussetzung der Stellplatzpflicht für Vauban nutzbar gemacht und in einen klaren rechtlichen Rahmen gefasst werden konnte. Um die Belastung der autofreien Haushalte gerade am Anfang gering zu halten, gingen die Überlegungen rasch weg von dem Betreiber der Quartiersgaragen hin zu einer eigenen Gesellschaft, die das autofreie Wohnen ermöglichen sollte. Nach einigem Abwägen fiel die Wahl schließlich auf die Rechtsform eines Vereins. Aufgrund des neuen Rechtsgebietes wurde ein Anwaltsbüro hinzugezogen, um die notwendigen Rechtsbeziehungen zwischen Verein, autofreien Haushalten und der Stadt Freiburg auszuarbeiten (vgl. Kap. 5.4).

Die Ausarbeitung der juristischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung autofreien Wohnens und die teils schwierigen Verhandlungen mit dem Rechtsamt und dem Bauverwaltungsamt der Stadt Freiburg nahmen knapp ein Jahr (bis April 1998) in Anspruch. Hier zeigte sich nochmals deutlich, was für eine wichtige Aufgabe ein Intermediär wie das Forum Vauban bei der Realisierung innovativer Konzepte spielen kann. Von der öffentlichen Verwaltung wurde dagegen häufig das Argument vorgebracht, dass das Autofrei-Konzept aufgrund rechtlicher Probleme nicht umsetzbar sei. Ohne die Hartnäckigkeit des Forum Vauban wären die Ideen autofreien Wohnens vermutlich gescheitert. So aber wurde, nach umfangreichen Verhandlungen und der Vorstellung in der Gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban, das Konzept zum Wohnen ohne eigenes Auto von der Stadt Freiburg gebilligt. Damit stand ab Frühjahr 1998 eine spezielle Regelung für all jene Haushalte zur Verfügung, die ohne Auto in Vauban leben wollen. Alle interessierten zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner wurden durch das Stadteilmagazin Vauban actuel (siehe: Anhang 11: va-woea.pdf) sowie die Broschüre "Wohnen ohne eigenes Auto" (vgl.: Anhang 12, Anhang 13) informiert.

Das als "Freiburger Modell" bekannt gewordene, flexible Konzept zum autofreien Wohnen sieht - kurz geschildert - vor, dass Haushalte mit und ohne Auto im gleichen Quartier wohnen. Wer ein Auto besitzt oder regelmäßig nutzt, parkt dieses am Rand des Wohngebietes in einer Sammelgarage. Haushalte ohne Auto bzw. Kraftrad über 50 ccm Hubraum garantieren ihre autofreie Lebensweise in einer Autofrei-Erklärung. Auf diese Weise erhalten sie eine Aussetzung der Pflicht zur Errichtung eines Stellplatzes, der Erwerb eines eigenen Autostellplatzes bleibt ihnen erspart.

Ganz kostenfrei kommen jedoch auch sie nicht davon, da der Gesetzgeber in Baden-Württemberg – anders als z.B. im Bundesland Berlin auf den Nachweis (und somit den Erwerb) einer Vorhaltefläche besteht. Auf dieser Vorhaltefläche, die in Vauban ebenfalls am Rand des Quartiers liegt, soll ein Stellplatz errichtet werden, falls später doch ein PKW angeschafft wird. Durch diese Flexibilität wird auch ein Angebot für jene Haushalte geschaffen, die ein Leben ohne Auto ausprobieren möchten. Die Entkopplung der Kosten von Wohnungs- und Stellplatzbau ist realisiert. Da Autos generell am Rand des Wohngebietes geparkt werden, hat die Anschaffung eines Pkws im Gegensatz zu anderen autofreien Projekten nur geringe Auswirkungen auf die Wohnqualität der verbleibenden autofreien Haushalte. Der Nachweis der nach Landesbauordnung erforderlichen Vorhaltefläche erfolgt über Verträge zwischen den autofreien Haushalten und dem Verein für autofreies Wohnen. Dieser wurde im Frühjahr 1998 gegründet und hat ein entsprechendes Grundstück im Westen des Quartiers erworben. Zur Nutzung der Vorhaltefläche wurden im Herbst 2001 öffentliche Diskussionsveranstaltungen durchgeführt (siehe Anhang 11: va-woea.pdf).

Details zum Wohnen ohne eigenes Auto in Vauban werden in Kapitel 5.3 beschrieben.

5.2.4 Gestaltung der öffentlichen Plätze und Straßen im 1. Bauabschnitt

Im Gegensatz zu den meisten öffentlichen Grünanlagen im Quartier war die Gestaltung der Wohnstraßen durch die Stadtplanung bereits festgelegt. Ein Mitarbeiter des Tiefbauamtes hatte im Februar 1998 dem AK Verkehr den geplanten, sehr konventionellen Ausbau der Wohnstraßen vorgestellt (vgl.: Vauban actuel 2-98: siehe Anhang 10: va-strassen.pdf). Demnach sollten sich an die vier Meter breiten Wohnstraßen zu beiden Seiten ein Meter breite Pflasterrinnen anschließen. Auf diese Weise entsteht de facto eine Straßensituation mit sechs Meter Breite. Der AK befürchtete, dass diese Fläche förmlich dazu einlädt, den Wagen trotz Stellplatzfreiheit im Quartier abzustellen, mit negativen Folgen für die Umsetzung des Verkehrskonzepts.

Der AK Verkehr versuchte daraufhin, den Planungsprozess noch mal anzustoßen in der Hoffnung, die Stadtverwaltung von anderen Lösungen zur Straßengestaltung überzeugen zu können. Die Diskussion wird hier ausführlicher wiedergegeben, da sie exemplarisch die begrenzten Möglichkeiten intensiver Bürgerbeteiligung zu bereits weitgehend abgeschlossenen Planungen zeigt.

Nach längerem Verhandeln konnte die Stadtverwaltung davon überzeugt werden, zusammen mit dem Forum Vauban einen Wohnstraßen-Workshop durchzuführen. Dieser fand an einem Freitagnachmittag und Samstagvormittag Anfang November 1998 statt. Rund 40 (zukünftige) Vauban-Bewohnerinnen und Bewohner nahmen daran teil (vgl. Vauban actuel 6-98: siehe Anhang 10: va-strassen.pdf). Von der Moderatorin wurde anschließend eine Dokumentation erstellt und der Stadtverwaltung übergeben mit der Bitte um Prüfung, welche der Wünsche der Bewohner noch in die

Planung einfließen können. (Diese Dokumentation liegt leider nur noch in Papierform beim Forum Vauban e.V. und ist deshalb nicht im Anhang auf der beiliegenden CD als pdf-Dokument dokumentiert, kann aber bei Bedarf beim Forum Vauban e.V. eingesehen werden).

Im Februar 1999 stellte die Stadtverwaltung in einer Bewohnerversammlung die überarbeitete Straßenplanung vor. Die 50 anwesenden Bewohnerinnen und Bewohner reagierten unzufrieden, weil nur in zwei Punkten Entgegenkommen signalisiert wurde, nämlich bei der Aufpflasterung im Einfahrtsbereich der Wohnstraßen sowie Aufpflasterungen auf Höhe der Fußwegverbindungen zu den Grünspangen. Die Anwesenden forderten, weiter an der Gestaltung der Straßen zu arbeiten. Am Ende der Veranstaltung gelang es, sich auf Planungselemente wie Bänke, Platzaufweitungen, Einengung des Einfahrtsbereiches etc. zu einigen. Die BewohnerInnen sollten sich nun pro Straßenabschnitt darauf einigen, ob und an welcher Stelle sie diese Elemente in ihrer Straße haben wollen.

In einer weiteren vom Forum Vauban organisierten Workshop-Veranstaltung im Frühjahr 1999 wurde zunächst der Planungsspielraum skizziert. Danach teilten sich die Bewohnerinnen und Bewohner nach Straßen auf. Mit Hilfe eines Planes im Maßstab 1:50, mit Spielzeugfiguren und aus Pappe gebastelten Bänken und Bäumen konnten sich die Bewohner verschiedene Planungsvarianten veranschaulichen und ihre Straße planen. Anschließend gab es pro Wohnstraße einen Termin mit der Stadtverwaltung, bei dem die Anregungen vorgestellt wurden, die danach in die Ausbauplanung einfließen.

Leider konnten nur noch wenige Veränderungen vorgenommen werden. Zu den Aufpflasterungen hinzu kamen einige Bänke am Rande des Straßenraums sowie Baumpflanzungen. Am grundlegenden Konzept mit den breiten Straßenquerschnitten konnte nichts mehr geändert werden. Die Hoffnung, über die Straßengestaltung das Konzept des stellplatz- / autofreien Wohnens zu stärken, erfüllte sich deshalb nur zum Teil (vgl. Vauban actuel 2-99 und 3-99: siehe Anhang 10: va-strassen.pdf).

Als sehr positiv stellte sich jedoch die Diskussionen im Workshop heraus, wie mit dem Autoverkehr im Quartier umgegangen werden soll. Der Workshop machte die z.T. recht heterogene Bewohnerstruktur deutlich. Befürchteten die einen, dass ihnen das Recht genommen werden soll, mit dem Auto ins Quartier zu fahren, so fürchteten die anderen um die gewünschte Lebensqualität, die sie veranlasst hatte, nach Vauban zu ziehen. Der Workshop war daher eine gute Möglichkeit, die unterschiedlichen Standpunkte besser kennen zu lernen und einen gemeinsamen Umgang mit dem neuen Verkehrskonzept zu entwickeln. Aus diesem Grund hat sich der Workshop trotz der vergleichsweise geringen Veränderungen an den Wohnstraßen positiv auf das Gesamtkonzept ausgewirkt.

5.2.5 Förderung alternativer Mobilität

Neben der Ausformulierung und Umsetzung von Planung und Gestaltung sowie juristischer Grundlagen war die aktive Förderung alternativer Mobilitätskonzepte eine wichtige Aufgabe. Da mit dem Umzug in einen neuen Stadtteil sich für jeden Haushalt die Wegebeziehungen ändern, ergab sich die große Chance, die sich neu entwickelnde alltägliche Mobilität von vorne herein auf den Umweltverbund auszurichten.

Kern der Aktivitäten des Forum Vauban bildete das bis Ende 1999 zusammen mit der Freiburger Auto-Gemeinschaft (FAG) angebotene Mobilitätspaket für Vauban-Bewohner des ersten Bauabschnittes. Ein Jahr lang konnten diese Mobilität ohne eigenes Auto einfach und kostengünstig ausprobieren. Das Paket bestand aus den Komponenten

- einmaliger Erhalt einer kostenlosen ÖPNV-Jahreskarte (Regiokarte, gültig im Freiburger Verkehrsverbund in einem Umkreis von 30-40 Kilometern),
- einmaliger Erhalt einer kostenlosen BahnCard,
- Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen der FAG (bereits Mitte 1999 wurden 5 Fahrzeuge unterschiedlicher Größen und Typen im Quartier bereit gestellt).

Das Mobilitätspaket konnte durch den Beitritt zur Freiburger Auto-Gemeinschaft erworben werden. Es kostete für Einzelpersonen 700,- DM, Paare bzw. Wohngemeinschaften hatten 900,- DM zu zahlen. Die Hälfte des Betrags besteht aus einer Einlage, die bei Austritt zurück erstattet wird. Wer das Mobilitätspaket erworben hat, muss mindestens drei Jahre Mitglied bei der FAG bleiben. Für die Nutzung der Car-Sharing-Fahrzeuge gelten die normalen Tarife der FAG.

Für das Mobilitätspaket wurde intensiv geworben über das Stadtteilmagazin (vgl. Anhang 8: va-mobil.pdf) sowie durch ein gesondertes Flugblatt (vgl. Anhang 1: geschichtevauban.pdf und Anhang 2: mobil-mit-grips.pdf). Daneben beschäftigte sich das Forum Vauban noch mit der konkreten Ausgestaltung der ÖPNV-Verbindungen, der Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sowie alternativen Transportkonzepten innerhalb des Quartiers.

5.2.6 Der Praxistest 2000/2001

Seine erste Bewährungsprobe in der Praxis musste das Freiburger Modell im Jahr 2000 bestehen. Mit der weitgehenden Fertigstellung des 1. Bauabschnitts und der Solargarage am Quartierseingang sowie der Widmung der Wohnstraßen musste sich zeigen, ob die in den Jahren zuvor ausgearbeiteten Konzepte auch in der Realität funktionieren. Bis zu diesem Zeitpunkt war der erste Bauabschnitt weitgehend noch Baustelle und in den provisorischen Straßen standen entsprechend viele Fahrzeuge von Baufirmen, Handwerkern und BewohnerInnen, die gerade im Begriff waren umzuziehen. Aus diesem Grund konnte das Greifen des Stellplatzfrei-/Autofrei-Konzepts erst mit dem Endausbau der

Wohnstraßen allgemein sichtbar werden. Im ersten Bauabschnitt hatten sich bis dahin von den ca. 300 Haushalten des stellplatz-/autofreien Quartiers 145 für Wohnen ohne eigenes Auto entschieden.

Presse und Nachbarschaft blickten mit Argusaugen auf die “Öko-Experimente” in Vauban. Auseinandersetzungen waren unter diesen Bedingungen vorprogrammiert und es verwundert auch nicht, dass einige Haushalte - aus welchen Gründen auch immer - entgegen ihrer Autofrei-Erklärung auch Mitte 2000 noch einen privaten PKW nutzten.

Zum Hintergrund ist zu sagen, dass viele Familien erst mit dem Einzug in Vauban ihren Wagen abgeschafft haben. Die Umstellung in der Organisation der Alltagsmobilität stellte sich als eine besondere Herausforderung dar, zumal in einer allseits auf das Auto ausgerichteten Gesellschaft. Erschwerend kam hinzu, dass auch die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie die infrastrukturelle Ausstattung in Vauban noch nicht den Endzustand erreicht hatte. Auch Familien, für die das Verkehrskonzept eines der entscheidenden Argumente für den Wohnungsbau in Vauban war, entwickelten dadurch zum Teil Rechtfertigungsmuster, die es ihnen vor sich selbst erlaubten, entgegen den Vereinbarungen in der Autofrei-Erklärung die Abschaffung des Autos hinauszuzögern. Die stellplatzfreien Bewohner wiederum fanden Ausflüchte, warum sie ihr Fahrzeug nicht in der Quartiersgarage parken, sondern auf dem Gelände in der Nähe der eigenen Wohnung.

Für das Forum Vauban und den Verein für autofreies Wohnen galt es nun, das Konzept nach außen hin zu verteidigen, schließlich hielt sich die Mehrzahl der Haushalte an die festgelegten Regeln. Andererseits musste auf die schwarzen Schafe zunächst sanfter, in einigen Fällen auch stärkerer Druck unter Einbeziehung rechtlicher Schritte ausgeübt werden (zu den Sanktionsmechanismen siehe Kap. 5.4.3). Dies war (und ist) eine Gratwanderung, da die Gefahr besteht, dass durch die Meldung der betreffenden “Autosünder” das nachbarschaftliche Klima Schaden erleidet (einige Anwohner argwöhnten sogar Denunziation und Bspitzelung). Alle 2000er Ausgaben des Stadtteilmagazins widmeten sich auch dem Verkehrsthema (siehe Anhang 6: va-2000.pdf). Auch die Presse wurde nicht müde, hierüber zu berichten, teils objektiv, teils das baldige Scheitern des “Vauban-Experimentes” witternd. Einer dieser Berichte gipfelte in der Behauptung, es gebe einerseits “die Ehrlichen, die einen Garagenstellplatz gekauft haben”, sowie “die anderen, die sich für ‘autofrei’ erklären” und dann ihren Wagen in einer Straße in der Umgebung parkten. Durch beharrliche Umsetzungsbegleitung und Informationsarbeit bekamen der Verein für autofreies Wohnen und dem Forum Vauban die Probleme in den Griff.

Neben der Durchsetzung der Regeln für autofrei gemeldete Haushalte war auch das Parkierungskonzept ein Dauerbrenner. Höhepunkt war der zeitweise Rückzug einer Busverbindung aus dem Stadtteil aufgrund zugeparkter Straßen und Wendeflächen (vg. Anhang 7: va-2001.pdf). Für die Verwarnung sowie notfalls das Entfernen von falsch geparkten Fahrzeugen ist seit der Widmung der Straßen das Freiburger Amt für öffentliche Ordnung zuständig.

Nicht zuletzt aufgrund dieser Probleme wurde im Herbst 2000 bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) ein weiteres Antragsverfahren in Gang gesetzt und schließlich das Förderprojekt "Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes Vauban" kreiert. Das Projekt startete Ende 2001. Die Initiatoren hatten hierbei neben dem ersten vor allem auch den zweiten Bauabschnitt und die im Jahr 2001 und später einziehenden Bewohnerinnen und Bewohner im Auge. Für diese Gruppe kommt nämlich hinzu, dass sie die "Pionierphase" in Vauban nicht miterlebt haben. Wenn auch ein Teil dieser neuen Bewohnerinnen und Bewohner gerade wegen der besonderen Wohnqualität in das autoarme Quartier zieht: An der Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes konnten sie sich zum größten Teil nicht beteiligen. Das Forum Vauban hatte sich der Aufgabe zu stellen, diese Menschen mit dem neuen Mobilitätskonzept vertraut zu machen, um weiteren Konflikten vorzubeugen.

5.3 Umsetzung autofreien Wohnens - Wahlfreiheit und Flexibilität

5.3.1 Stellplatz- und autofreies Wohnen

Heute ist der größte Teil des Stadtteils Vauban stellplatzfrei. Dies bedeutet, dass in den entsprechenden Wohnstraßen keine Stellplätze auf öffentlichen oder privaten Flächen errichtet werden dürfen. Diese Straßen sind als verkehrsberuhigte Zonen mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen. Hier dürfen Autos nur kurz zum Be- und Entladen abgestellt werden. Geparkt werden müssen sie in den Quartiersgaragen oder für bis zu drei Stunden gebührenpflichtig entlang der Vaubanallee.

Die Verlagerung des motorisierten Verkehrs an den Rand des Wohngebietes ist lediglich ein Teilziel auf Vauban. Normalerweise wird der Besitz eines Autos finanziell, städtebaulich und sozial begünstigt, z.B. durch die Quersubventionierung von Stellplätzen durch autofreie Haushalte, hier im Sinne von Haushalten, die kein eigenes Fahrzeug halten - in Freiburg z.B. sind das nach den Befragungsergebnissen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 24,4% aller Haushalte. Die Wohnform „Wohnen ohne eigenes Auto“ geht oft weit über den reinen Nichtbesitz eines Autos hinaus.

Deshalb hat man sich in Vauban inzwischen auf folgende Definition von „autofreiem Wohnen“ geeinigt. Autofrei sind Haushalte, deren Mitglieder nicht regelmäßig Zu- und Abfahrtsverkehr vom Quartier Vauban aus mit Pkw auslösen. Dabei ist es unerheblich, ob sie Halter dieser Fahrzeuge sind oder nicht. Eine Ausnahme bildet hierbei die Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. Denn zum einen muss für diese durch den Besitzer ein Stellplatz nachgewiesen sein, zum anderen ist statistisch erwiesen, dass Nutzer von Car-Sharings deutlich weniger Auto fahren als Personen, die über ein eigenes oder Familien-Fahrzeug verfügen.

Definition „autofrei“

In Vauban soll sich der Verzicht auf ein eigenes Auto und damit auf einen Stellplatz auch finanziell lohnen (vgl. 5.2.3). Dies bedeutet zunächst, dass eine Aussetzung der nach der Landesbauordnung bestehenden Stellplatzpflicht erwirkt werden muss (siehe unten).

Aus gescheiterten Vorläuferprojekten für autofreies Wohnen wie beispielsweise Bremen-Hollerland hatte man gelernt, dass die Bindung an eine autofreie Lebensweise nicht zu starr sein darf. Die Anschaffung eines PKWs hätte dort, abgesehen von einer Härtfallregelung, zwangsläufig zum Auszug geführt.

Stattdessen besteht in Vauban Wahlfreiheit. Jeder Bauherr kann sich frei entscheiden, ob er mit oder ohne Auto nach Vauban zieht. Außerdem zeichnet sich das Projekt durch Flexibilität aus. Die Lebenssituation kann sich ändern und die Anschaffung eines PKW notwendig machen. Für diese Situation besteht eine klare Regelung und ein Wechsel zwischen auto- und stellplatzfreiem Wohnen ist möglich.

5.3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Landesbauordnung (LBO) von Baden-Württemberg hat im Vergleich zu den Landesbauordnungen anderer Bundesländer eine relativ strikte Stellplatzregelung. Sie verpflichtet jeden Bauherren, einen Stellplatz pro Wohneinheit zu errichten. Erst seit der Novellierung der LBO 1995 ist eine Ausnahmeregelung enthalten. Demnach hat die Kommune die Stellplatzpflicht in der Baugenehmigung auszusetzen, wenn der Bauherr zwei Bedingungen erfüllt. Zum einen muss nachgewiesen werden, dass kein Stellplatzbedarf besteht, zum anderen muss eine Vorhaltefläche vorhanden sein, auf der im Bedarfsfall ein Stellplatz nachgerüstet werden kann. Wie bereits im vorhergehenden Kapitel beschrieben, bestand die juristische Herausforderung für das Projekt „Wohnen ohne eigenes Auto“ in Vauban darin, eine unter diesen Voraussetzungen gerechte und umsetzbare Lösung zu finden. Diese wird nachfolgend im Detail beschrieben.

Darüber hinaus ist über das Verkehrskonzept Vauban umfangreich publiziert worden. Eine ausführliche Abhandlung findet sich im Buch „Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier“, das 1999 im Rahmen eines weiteren von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projektes erarbeitet wurde (Sperling 1999). Ein Mitarbeiter des Forum Vauban hat außerdem eine umfangreiche juristische Abhandlung über Rechtsformen autofreien Wohnens erstellt. In der Dissertationsarbeit werden sowohl die juristischen Fragestellungen des Autofrei-Projekts in Vauban aufgearbeitet als auch die generellen Anforderungen und Möglichkeiten vertraglicher Gestaltungen in vergleichbaren Projekten vorgestellt und erörtert (Epp 1999). Wer sich näher für die rechtlichen Rahmenbedingungen des autofreien Wohnens interessiert, der sei vor allem auf die Zusammenfassung, Kapitel 9 in diesem Buch verwiesen.

Dass autofreie Wohnprojekte die umliegende Nachbarschaft nicht beeinträchtigen, hat kürzlich das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen festgestellt. In Münster klagten die Nachbarn gegen ein Projekt für autofreies Wohnen, weil sie befürchteten, dass in den umliegenden Straßen ein vermehrter Stellplatzbedarf und Parksuchverkehr entsteht. Sie befürchteten, dass sich die Bewohner nicht an die vertraglichen Vereinbarungen halten und doch ein Auto angeschafft wird. Die Klage richtete sich deshalb grundsätzlich gegen den Bebauungsplan, weil autofreies Wohnen

**Rechtssicherheit:
Entscheidung zum
autofreien Wohnen
des OVG in Münster**

„zwangsläufig an dauerhaften tatsächlichen oder rechtlichen Hindernissen scheitern würde“.

Die Klage stellte darauf ab, dass die Verzichtserklärung, kein eigenes Auto zu halten, für jeden Einzelfall nicht eingehalten wird bzw. auch möglicherweise rechtlich nicht haltbar wäre.

Das Oberverwaltungsgericht NRW stellt demgegenüber fest, dass „tatsächliche oder rechtliche Hindernisse der Verwirklichung des Bebauungsplanes jedoch nicht entgegen stehen“.

Das OVG bestätigte, dass in einer Großstadt von einem entsprechenden Bedarf für autofreies Wohnen ausgegangen werden kann. Eine Bedarfs- oder Nachfrageanalyse ist für die rechtliche Umsetzung eines Bebauungsplanes nicht zwingend erforderlich.

Das Gericht erkennt die Vorteile autofreien Wohnens an, wie die Wohnattraktivität „für Familien mit Kindern, für Personen, die ökologischen Gesichtspunkten besonders nahe stehen, oder für Personen, die altersbedingt oder aus finanziellen Gründen kein eigenes Auto nutzen wollen oder können“. Den vermeintlichen Nachteilen stehen entsprechende Vorteile gegenüber, so dass von einem Scheitern solcher Projekte nicht auszugehen ist.

In einem bereits rechtskräftigen Beschluss hat das Oberverwaltungsgericht NRW somit Modellprojekte für autofreies Wohnen auf ganzer Linie bestätigt und mit diesem wegweisenden Urteil erhebliche Rechtssicherheit für vergleichbare Projekte geschaffen.

Im Gegenteil sei „grundsätzlich von einem vertragstreuen Verhalten der Bewohner“ auszugehen. Selbst wenn einzelne Bewohner sich dennoch ein Auto anschaffen, wird das Planungskonzept nach Auffassung des OVG nicht in Frage gestellt. Einzelne Autohalter lösen nicht den Parksuchverkehr aus, der in einer Großstadt ohnehin hingenommen werden muss. Das Konzept wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, wenn möglicherweise „veränderte Lebensumstände“ einzelner Bewohner die Anschaffung eines Autos zwingend notwendig machen.

Es ist auch keine Prognose über einen möglicherweise später entstehenden Stellplatzbedarf notwendig, da hierfür noch keine Erfahrungswerte vorliegen.

Unverzichtbar ist nach dem Urteil des OVG für weitere Projekte, dass für möglichen später auftretenden Stellplatzbedarf „eine städtebauliche Konzeption zur Beseitigung“ vorhanden ist. Das OVG verweist in diesem Fall auf den geplanten Car-Sharing- und Besucherstellplatz, der dann nachträglich durch eine Nutzungsänderung „für eine Tiefgaragennutzung oder andere Parkanlagen“ freigegeben werden könnte. (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 11. Januar 2002 – 7a D 6/00.NE in: Baurecht (BauR); Heft 7/2002, Werner-Verlag, Düsseldorf, Seite 1049 ff.)

Damit ist für autofreie Projekte eine grundlegende planungsrechtliche Sicherheit „höchstrichterlich“ festgestellt.

5.4 Das Konzept „Wohnen ohne eigenes Auto“ im Detail und die Rolle des Autofrei-Vereins

Eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Autofrei-Konzeptes in Vauban spielt der im Februar 1998 gegründete Verein für autofreies Wohnen. Darüber hinaus sieht der Verein seine Aufgabe auch in der aktiven und finanziellen Unterstützung der Umsetzung des gesamten Verkehrskonzeptes und der Förderung alternativer Mobilität.

Wie noch gezeigt wird, ist für autofreie Haushalte der Abschluss eines Vertrags mit dem Verein obligatorisch. Dem gegenüber steht die Mitgliedschaft im Verein auf freiwilliger Basis. Sie lohnt sich vor allem für BewohnerInnen, die über die Nutzung der so genannten Vorhaltefläche mitbestimmen möchten. Die Entscheidung darüber sowie über die verkehrspolitischen Aktivitäten des Vereins steht nach der Vereinssatzung den Mitgliedern zu.

Die Haupttätigkeit des Vereins für autofreies Wohnen e.V. besteht vor allem in Verwaltungs- und Beratungsarbeit: Zunächst gilt es, die Haushalte bei ihrer Entscheidung zwischen stellplatz- und autofreiem Wohnen zu beraten. Den Haushalten, die sich für autofreies Wohnen entscheiden, müssen die Vertragsunterlagen zugeschickt werden. Ferner sind deren Rücklauf sowie die Einzahlung der heute 3.681,30 Euro und die Eintragung der Sicherungsgrundschulden zu kontrollieren. Jährlich muss die Bestätigung der Autofrei-Erklärung (nur wenige kommen ihrer Verpflichtung von selbst nach) angemahnt und die jährliche Verwaltungspauschale eingezogen werden.

Unabhängig von dieser bis zum Ende des inzwischen auch stellplatzfrei geplanten dritten Vermarktungsabschnittes anstehenden aufwendigen Verwaltungs- und Beratungsarbeit ist der Verein zunehmend auch politisch aktiv. Er unterstützte aktiv und durch Spenden verschiedene Aktionen und Workshops des Forum Vauban e.V.. Hierzu gehört auch die Verlängerung der Stelle der beim Forum Vauban angestellten Mitarbeiterin zur Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes.

Weiter wird der Verein immer wieder zu Vorträgen oder Seminaren in ganz Deutschland eingeladen, um dort das neuartige Verkehrs- und Parkierungskonzept vorzustellen.

Aufgrund des neuen Rechtsgebietes sind die Rechtsbeziehungen zwischen Autofrei-Verein, autofreien Haushalten und der Stadt Freiburg unter Hinzuziehung eines Anwaltsbüros ausgearbeitet worden. Hierzu gehören:

- der Vertrag zwischen den autofreien Haushalten und dem Verein für autofreies Wohnen e.V. (siehe Anhang 20: vertrag2000.pdf),

die Vereinssatzung (siehe

- Anhang 21: vereinssatzung.pdf),
- die Autofrei-Erklärung (siehe Anhang 22: afegewerbe.pdf, Anhang 23: afeeigentuemmer.pdf, Anhang 24: afemieter.pdf)

**Rechtsbeziehungen
zum autofreien
Wohnen in Vauban**

- der Zusatz für den Grundstückskaufvertrag (Vorhaltefläche) zwischen der Stadt Freiburg und dem Verein für autofreies Wohnen e.V. (liegt leider nicht als Datei vor),
- den Zusatz im Mietvertrag für die Weitergabe der Garantien der Autofrei-Erklärung des Wohnungseigentümers an seine Mieter (liegt leider nicht als Datei vor).

Die Ausarbeitung der juristischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung autofreien Wohnens und die teils schwierigen Verhandlungen mit dem Rechtsamt und dem Bauverwaltungsamt der Stadt Freiburg waren im April 1998 abgeschlossen (vgl. 5.1.3.).

Die Umsetzung dieser Regelung setzt bereits beim Grundstückskauf an. Ein zentrales Dokument dabei ist die Autofrei-Erklärung, die Bestandteil des Grundstückskaufvertrages ist. In der Autofrei-Erklärung, die einmal pro Jahr bestätigt wird, garantiert der Wohnungseigentümer gegenüber der Stadt Freiburg und dem Verein für autofreies Wohnen e.V. (siehe unten), dass er weder ein Auto noch ein Kraftrad über 50 ccm Hubraum besitzt und auch keines regelmäßig nutzt (Car-Sharing ist erlaubt). Der Wohnungseigentümer ist verpflichtet, diese Garantien an alle Personen, die seinen Wohnraum nutzen (Familienangehörige, Mitbewohner, Mieter, Untermieter) sowie im Falle des Verkaufs an seinen Rechtsnachfolger weiterzugeben. Mit der Unterzeichnung der Autofrei-Erklärung hat der Wohnungseigentümer die erste Voraussetzung für die Aussetzung der Stellplatzpflicht, den Nachweis des fehlenden Stellplatzbedarfs, erfüllt.

**Einbettung in den
Grundstücksverkauf**

Der Nachweis der erforderlichen Vorhaltefläche erfolgt über die Unterzeichnung eines Vertrags mit dem Verein für autofreies Wohnen e.V. (Anhang 20: vertrag2000.pdf) Da im überwiegenden Teil des Vaubangeländes der Bau von Stellplätzen untersagt ist, liegt auch die notwendige Vorhaltefläche außerhalb des Wohngebietes .

5.4.1 Der Vertrag zwischen Verein und Wohnungseigentümer

Die wichtigsten Regelungen des Vertrags betreffen die von jedem autofreien Haushalt an den Verein für autofreies Wohnen e.V. zu leistende Zahlung für den Erwerb einer anteiligen Vorhaltefläche durch den Verein. Weiter werden für beide Seiten die Pflichten beschrieben für den Fall, dass sich ein autofreier Haushalt später einen PKW anschafft:

- Der Verein für autofreies Wohnen legt die Grundstückskosten anteilig auf die autofreien Haushalte um. Bei einem Preis von 434,60 Euro pro Quadratmeter und einer Fläche von 8 Quadratmetern pro autofreien Haushalt entstehen für jede autofreie Partei Kosten in Höhe von 3.681,30 Euro (Grunderwerbsnebenkosten inklusive). Trotz dieser nicht zu vermeidenden Kostenbeteiligung wird immer noch eine erhebliche Einsparung von ca. 13.800,- Euro gegenüber Autos nutzenden Haushalten erzielt. Der Verein für autofreies Wohnen e.V. gewährt auf seinem Grundstück die Eintragung einer Baulast für jeden der autofreien Haushalte.

Die Größe der Vorhaltefläche von 8 Quadratmeter pro Haushalt war der Kompromiss aus dem Wunsch einerseits, eine möglichst kleine Fläche zu kaufen und damit die Kosten für die Autofreien möglichst gering zu halten, und der Notwendigkeit andererseits, eine Fläche von ausreichender Größe zu erwerben, auf der gegebenenfalls die Autos aller Vertragspartner in einer Hochgarage untergebracht werden könnten. Dies musste gegenüber dem Bauordnungsamt durch eine entsprechende Planung nachgewiesen werden.

- Ein autofreier Haushalt kann sich jederzeit dazu entscheiden, die Regeln der Autofrei-Erklärung nicht mehr einzuhalten. Dies muss er gegenüber Verein und Stadt erklären. Die Stadtverwaltung widerruft dann die Aussetzung der Stellplatzpflicht. Der Verein ist nun dazu verpflichtet, einen Stellplatz auf seinem Grundstück zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug erhält er die über eine Grundschuld gesicherte Zahlung von ca. 15.300,- Euro von dem vormals autofreien Haushalt.

Der Kauf des Vorhaltegrundstücks erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde mit Vertrag vom März eine Fläche von 811 m² durch den Verein erworben. Der zweite Vertrag wurde im November 2001 abgeschlossen. Er legt nur eine maximale Grundstücksgröße von zusammen 2.950 m² für je nach endgültiger Zumessung 370-400 Stellplätze fest. Die endgültige Größe der Fläche wird erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahmen auch im dritten Vauban-Bauabschnitt festgelegt. Der Verein muss (und kann) auch nur diese Flächengröße bezahlen.

**Kauf des
Vorhaltegrundstücks**

In der Mitgliederversammlung 1999 wurde entschieden, dass aufgrund der Bedeutung der Fläche für den gesamten Stadtteil auch die Meinung von Bewohner/innen, die nicht Mitglied im Verein sind, eingeholt werden soll. Dazu wurden vom Autofrei-Verein selbst, aber auch von Nichtmitgliedern vielfältige Aktivitäten entwickelt. So wurden bei den jährlichen Stadtteilständen Informationsstände aufgebaut und bereits mehrere für alle BewohnerInnen offene Veranstaltungen und Workshops durchgeführt. Am häufigsten wurden dabei die Einrichtung von Spiel- und Freizeitflächen für Jugendliche genannt. Auch Gemeinschaftsgärten und eine Grillstelle wurden gewünscht.

**Die Nutzung der
Vorhaltefläche**

Seit dem Frühjahr 2002 arbeitet eine kontinuierliche Arbeitsgruppe an der Umsetzung eines "Weidenpalastes" für das Quartier. Geplant ist die Errichtung eines Kuppelbaus aus lebenden Weidenruten mit einem Durchmesser von 15 und einer Höhe von 8 Metern. Die Gruppe ist derzeit verstärkt dabei, die benötigten Mittel einzuwerben, denn den Verein sieht sich nicht in der Lage einen nennenswerten finanziellen Beitrag zu diesem oder anderen aus der Bewohnerschaft entwickelten Projekten auf dem Grundstück zu leisten.

Um das für 2004 geplante Projekt den Nachbarn deutlich zu machen und gleichzeitig um einen einladenden "Eingang" für das öffentliche Grundstück zu schaffen, hat die Gruppe im Frühjahr 2003 bereits ein Weidentor mit einer Höhe von 6 Metern errichtet.

Der Verein ist generell optimistisch, dass die Fläche langfristig alternativ genutzt werden kann und damit zum Symbol wird, dass eingesparte Parkfläche unmittelbar zu einer höheren Lebensqualität

im Stadtteil beitragen kann. Er nutzt dazu vor allem die aktuell noch mögliche Auflösung von Verträgen und versucht in der Solargarage Vorhalteflächen zu erwerben (Kap. 5.4.3.)

5.4.2 Ergänzende Beratungs- und Öffentlichkeitsarbeit

Sehr wichtig war es, den BewohnerInnen die Idee autofreien Wohnens und wie ein Leben ohne eignes Auto zum einen formal (juristische Regelung), zum anderen ganz praktisch im Alltag funktionieren kann, nahe zu bringen. Organisiert durch den Autofrei-Verein und den sich aus engagierten BürgerInnen zusammensetzenden AK Verkehr fanden mehrere Informationsveranstaltungen statt. Den Haushalten wurde zudem eine ausführliche Informationsbroschüre zur Verfügung gestellt (siehe Anhang 11: woea-98.pdf). Als nützlich erwies sich die Organisationsform der Baugruppen. Über die Information der Baugruppensprecher konnten die nötigen Informationen gezielt an die einzelnen Haushalte getragen werden.

Das Vertragswerk wurde später selbständig für Bauträger, die sich mit einem Anteil ihrer Wohnungen dem Projekt autofreien Wohnens anschließen wollten, umgearbeitet. Es wurden Vertreter aller fünf Bauträger des stellplatzfreien Wohngebietes persönlich aufgesucht, um auch hier Werbung für das Projekt zu machen. Von Beginn an war die Genova Wohngenossenschaft ein Unterstützer des Projekts: 35 der 36 Miet- und Eigentumswohnungen im ersten Bauabschnitt der Genova sowie 31 der 34 Wohnungen im zweiten Bauabschnitt wurden als autofrei festgelegt. Im Herbst 1999 hat sich auch der Bauverein Breisgau mit mehr als der Hälfte ihrer Wohneinheiten für autofreies Wohnen entschieden.

Im Jahr 2002 wurde zudem in Zusammenarbeit mit dem Forum Vauban im Rahmen der Umsetzungsbegleitung ein Faltblatt für WohnungsmieterInnen entwickelt, einer Gruppe von BewohnerInnen des Vauban, die keine Vertragsbeziehung zum Autofrei-Verein und oft auch weniger Informationen über das Verkehrskonzept haben (siehe Anhang 15: mieterflyer.pdf).

5.4.3 Erfolgskontrolle und lernende Planung - die Bewährung des Modells in der Praxis

Das Projekt ist um einiges erfolgreicher verlaufen als zunächst erwartet. Das Bauverwaltungsamt hatte vor dem Verkauf der Grundstücke des ersten Bauabschnitts auf Grundlage einer Umfrage mit 60 autofreien Haushalten gerechnet. Stattdessen haben sich bis heute (2003) 360 Haushalte – das sind mehr als die Hälfte in den stellplatzfreien Straßen – dafür entschieden, ohne die regelmäßige Nutzung von Autos in Vauban zu leben. Nachdem auch der größte Teil des zweiten Bauabschnittes stellplatzfrei ausgelegt wurde, wird wohl auch der dritte Abschnitt einen großen Anteil an stellplatzfreien Flächen umfassen, Damit werden weitere autofreie Haushalte hinzukommen.

Durch die in den ersten Jahren gemachten Erfahrungen und um die Arbeit des Vereins und des hauptsächlich von Stadtseite beteiligten Bauordnungsamtes effektiver zu machen, wurden einvernehmlich am Verfahren zum Vertragsabschluss einige Änderungen

**Anpassung des
Verfahrens**

vorgenommen. So wird heute seitens der für die Stadt als Treuhänderin tätigen Landesentwicklungsgesellschaft dem Grundstückskauf erst zugestimmt, wenn beim Abschluss nicht nur der von Verein und Eigentümer unterzeichnete Vertrag vorliegt, sondern auch die Bestätigung des Vereins über die Einzahlung des Eigentümers. Auch die Eintragung bzw. Löschung der Baulasten auf dem Grundstück des Vereins ist jetzt an die Zahlung bzw. mögliche Rückzahlung der entsprechenden Baulast gebunden.

Zu Zeit kann der Verein Verträge mit Wohnungseigentümern einvernehmlich aufzulösen, wenn diese sich doch wieder zur Nutzung von Pkws entschlossen haben. Wenn sie den Kauf eines Platzes in einer Quartiersgarage nachweisen, wird die Baulast auf dem Grundstück des Vereins gelöscht und sie bekommen einen Großteil ihres Beitrages zurück erstattet. So kommen sie zu einem vollwertigen Garagenplatz anstatt eines offenen Stellplatzes auf dem Vereinsgelände, und dieses steht weiter in vollem Umfang für die Freizeitnutzung der Anwohnerschaft zur Verfügung.

**Einvernehmliche
Auflösung von
Verträgen**

Um die anderweitige Nutzung der Vorhaltefläche auch langfristig zu sichern, trat der Verein mit folgendem Vorschlag an die Freiburger Kommunalbau (FKB), welche Eigentümerin der noch nicht veräußerten Stellplätze in den beiden Parkgaragen ist, sowie an das Bauordnungsamt und die Projektgruppe Vauban heran:

**Vorhalteflächen in den
Parkgaragen**

Der Verein kauft ab einem bestimmten Zeitpunkt von den Einzählungen weiterer VertragspartnerInnen Anrechte auf Stellplätze in den vorhandenen aber nicht ausgelasteten Quartiersgaragen (z.B. Solargarage) anstelle weiterer Grundstücksanteile an der bisherigen Vorhaltefläche im Bereich der Astid-Lindgren-Straße.

Wenn dann VertragspartnerInnen, z.B. aus den von dem Vorhaltegrundstück am weitesten entfernten Rahel-Varnhagen- oder Gerda-Weiler-Straße an den Verein heran treten, die ihre autofreie Lebensweise aufgeben wollen und einen Stellplatz errichten möchten, kauft der Autofrei-Verein einen der vorher mit einer Anwartschaft gesicherten Plätze in der Garage und stellt ihn der VertragspartnerIn gegen entsprechende Bezahlung zur Verfügung.

Bisher wurde ein einvernehmlicher Lösungsweg dafür noch nicht gefunden, es bestehen jedoch Chancen, dass dieses Modell für eine bestimmte Anzahl von Plätzen umgesetzt wird.

Einen großen Teil seiner Arbeit muss der Autofrei-Verein Aktivitäten widmen, die die VertragspartnerInnen zur Einhaltung der von ihnen eingegangenen Verpflichtungen bewegen. Schon bald nach Einzug der meisten BewohnerInnen in den ersten Bauabschnitt und der Widmung der Wohnstraßen zeigte sich, dass doch eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von "Autofreien" versuchen, weiter Autos in nicht zulässigem Umfang zu nutzen und gleichzeitig Kosten für einen Stellplatzkauf einzusparen. Der Verein geht von davon aus, dass bis zu 10% der "Autofreien" auf die eine oder andere Weise "schummeln".

**Vorgehen gegen nur
vorgeblich Autofreie**

Dies kann aus zwei Gründen nicht toleriert werden:

1. Es entstand bereits bei vielen, die die Kosten für einen Stellplatz bezahlt haben, großer Unmut, als sie sahen, dass Nachbarn auch

ohne diese Leistung weiter ihre Autos nutzten. Und auch die große Zahl derer, für die das Verkehrskonzept ein wichtiger Grund war, ins Vauban zu ziehen, ist verärgert über die "Drückeberger".

2. Noch immer gibt es einige politische Kräfte, die das Verkehrskonzept am liebsten scheitern sehen wollen. Sollten immer mehr Bewohner dem schlechten Beispiel der wenigen folgen und ihre Autos im Umfeld des Quartiers abstellen (was auch die Bewohner der Nachbargemeinde stört), wäre das „Freiburger Modell“ mittelfristig in Gefahr. Dies könnte möglicherweise zur Folge haben, dass für alle autofreien Haushalte die Aussetzung der Stellplatzerrichtungspflicht aufgehoben wird.

Bevor der Verein aktiv gegenüber betroffenen Haushalten werden konnte, war ein längerer Prozess zu durchlaufen. Zunächst wurde ein zweites Rechtsanwaltsbüro beauftragt, ein Gutachten über die Rechtslage und die Handlungsmöglichkeiten zu erstellen. Mit dessen Ergebnissen wurde in einem sich über Monate hinziehenden Diskussionsprozess mit Bauordnungs- und Rechtsamt der Stadt ein Verfahren erarbeitet, das zunächst an drei exemplarischen Fällen durchgespielt werden sollte:

Der Verein dokumentierte zunächst das Verkehrsverhalten der auffällig gewordenen durch eigene Beobachtung. Sodann schickte er Abmahnungen an die drei Wohnungsbesitzer. Als sich darauf das Verhalten nicht änderte, kündigte der Verein fristlos die Verträge mit den Eigentümern. Diese Kündigung wiederum war die Voraussetzung dafür, dass das Bauordnungsamt nun die Aussetzung der Stellplatzerrichtungspflicht wieder aufhob.

Im Mai 2003 ist dieses Verfahren leider immer noch nicht abgeschlossen (die Kündigungen erfolgten im Oktober 2001), da die Betroffenen Widerspruch gegen die Entscheidung des Amtes einlegten, und das nunmehr damit befasste Regierungspräsidium wiederum viele Monate zur Einarbeitung in die Materie brauchte und auch noch nicht alle drei Fälle entschieden sind.

Für den Verein für autofreies Wohnen ist es allerdings wichtig, dass nicht nur die Widersprüche zurückgewiesen werden, also die Betroffenen Stellplätze erwerben müssen, sondern dass die Stadt entsprechend der LBO auch Bußgeldverfahren gegen die Wohnungseigentümer eröffnet. Denn selbst wenn die Eigentümer schließlich Stellplätze erwerben müssen, haben sie doch über bis zu vier Jahre zumindest die Zinsen für die Investitionssumme gespart. Es erscheint wichtig, dass durchgeführte Verfahren gegen nur vorgeblich Autofreie abschreckend auf mögliche NachahmerInnen wirken. Denn ca. 13.000,- Euro Ersparnis sind ein starkes Argument, sich um den Kauf eines benötigten Stellplatzes zu drücken.

Entsprechend den Regelungen des Bebauungsplanes für Vauban müssen alle Gewerbe im Quartier mindestens zwei Stellplätze für MitarbeiterInnen und BesucherInnen nachweisen. Dies geschieht in der Regel durch den Kauf von Plätzen in einer der Quartiersgaragen. Da eine ganze Reihe von EigentümerInnen von Betrieben selbst im Vauban wohnen und ihre Firmen ganz überwiegend nur Kundschaft aus dem Stadtteil selbst ansprechen, also so gut wie keinen Autoverkehr erzeugen, wurde in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt der Stadt eine ergänzende Regelung

“Autofreies” Gewerbe

getroffen: Unter dem Begriff des "autofreien Gewerbes" können die Eigentümer für die Gewerberäume Verträge mit dem Autofrei-Verein abschließen, sofern sie die Regelungen der Autofreierklärung für Gewerberäumeigentümer einhalten (siehe Anhang 22: afegewerbe.pdf) und dadurch entsprechende Stellplätze nachweisen. Auch in diesen Fällen verpflichtet sich der Verein, Stellplätze auf seinem Grundstück einzurichten, wenn das Gewerbe in den entsprechenden Räumen nicht mehr als "autofrei" anzusehen ist.

Der Beschluss zur Umsetzung des neuartigen Verkehrskonzeptes in Vauban fiel seinerzeit mit sehr knapper Mehrheit im Gemeinderat von Freiburg. Starke Unterstützung kam auch vom damaligen Baubürgermeister. Es ist jedoch seither – besonders nach dem Wechsel des Baubürgermeisters – nicht gelungen, auch in der Verwaltung ein engagiertes Eintreten für dieses Modell zu stimulieren. Dies zeigte und zeigt sich nicht nur am Beispiel der o.g. Verhandlungen mit dem Bauordnungsamt, sondern auch bei allen Vorschlägen aus der Anwohnerschaft, die eine bessere Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes ermöglichen wollen. Immer wieder wurden und werden hier zunächst die Gründe gesehen und genannt, die gegen ein neuartiges Vorgehen sprechen, und nur durch große Hartnäckigkeit von Bewohnern konnte der eine oder andere Punkt durchgesetzt werden.

Speziell bei der Durchsetzung der Autofreiheit bei den Unterzeichnern der Autofrei-Erklärung ist es allerdings unabdingbar, dass auch von Seiten der Stadtverwaltung entschlossen und rasch gehandelt wird. Es erscheint sinnvoll, besonders für diese Frage noch einmal die Politik in die Pflicht zu nehmen.

Kooperation mit der Stadtverwaltung

5.4.4 Bewertung des Verkehrskonzeptes aus Sicht des Vereins für autofreies Wohnen

Die Besonderheit des für Vauban entwickelten Konzepts liegt in der Kombination der beiden Wohnformen des stellplatz- und autofreien Wohnens. Durch die Mischung der bisher nur getrennt vorkommenden Wohnformen unterscheidet sich Vauban deutlich von anderen rein autofreien Projekten. In einer kritischen Bewertung zeigen sich dabei sowohl Vor- als auch die Nachteile, die im nachfolgenden diskutiert werden sollen:

- Die Möglichkeit, nachträglich zwischen den Wohnformen zu wechseln, reduziert die Tragweite der Entscheidung für autofreies Wohnen. Dadurch wird die abschreckende Wirkung der starren Bindung des Eigentums an die autofreie Lebensweise vermieden.
- Das Konzept des stellplatz-/ autofreien Wohnens spricht einen größeren Personenkreis an als rein autofreie Projekte. Daraus ergibt sich die Möglichkeit einer großflächigen Anwendung. Die Vorteile der autoreduzierten Strukturen sind nicht auf eine kleine Fläche begrenzt. Sie wirken sich im ganzen Stadtteil positiv aus.
- Autobesitzende Haushalte werden in vielerlei Hinsicht dazu angeregt, über die Notwendigkeit des eigenen Autos nachzudenken. Das Erleben der Vorteile des autoreduzierten Stadtteils, das Angebot an alternativen Fortbewegungsarten, die

Vorteile:

funktionierende Alltagsmobilität des autofreien Nachbarn und nicht zuletzt die hohen Kosten für einen Stellplatz stellen selbstverständliche Gewohnheiten in Frage. Der flexible Ansatz ermöglicht nicht nur die nachträgliche Anschaffung eines Pkws, sondern prinzipiell auch seine Abschaffung, sofern ein Käufer für den Stellplatz gefunden werden kann und der zunächst Stellplatzfreie sich der Autofrei-Regelung anschließt.

- Die außerhalb des Wohnbereichs liegenden Stellplätze sorgen auch bei der nachträglichen Anschaffung eines Pkws für den weitgehenden Erhalt der Wohnqualität. Soziale Spannungen in der Nachbarschaft, die in autofreien Projekten durch den Kauf und das Abstellen eines Pkws auf dem bisher autofreien Grundstück entstehen können, werden somit vermieden.
- Die Mischung der Wohnformen lässt das Entstehen rein autofreier Bereiche zu. Dies ist zum Beispiel beim Genossenschaftsprojekt Genova der Fall. Von den 36 errichteten Wohneinheiten des ersten Vermarktungsabschnittes sind 35 autofrei. Am Ende einer Wohnstraße gelegen hat die Genova ein nur sehr wenig von Autos befahrenes Umfeld.
- Die Kostenbeteiligung von 3.681,30 Euro an der gesetzlich vorgeschriebenen Vorhaltefläche weckt bei vielen autofreien Haushalten das Gefühl, trotz der erzielten Einsparungen für ihre autofreie Lebensweise wieder einmal nicht belohnt, sondern bestraft zu werden.
- Die Möglichkeit autofreier Projekte, den Straßenraum durch die fehlende Verkehrsfunktion relativ frei zu gestalten (allerdings müssen auch hier z.B. Müll- und Rettungsfahrzeuge in der Planung berücksichtigt werden), kommt in Vauban aufgrund des zugelassenen Verkehrs zum Be- und Entladen nicht zum Tragen.
- Das Wohngebiet ist nicht frei von Autoverkehr. Der oft gehörte Vorwurf, der eigentliche Vorteil des autofreien Wohnumfeldes sei in Vauban somit nicht gegeben, hat sicherlich eine gewisse Berechtigung. Eine konsequente Sperrung der Wohnstraßen für den motorisierten Individualverkehr mag hier eine sinnvolle Lösung sein. Eine solche Entscheidung bedarf jedoch ein Mehr an politischem Mut. Gleichzeitig haben die BewohnerInnen vielfältige Möglichkeiten, die Straßen von Autos freizuhalten. Auf den Straßen verteilte Spielgeräte und Bänke etc. machen deutlich, wem der Straßenraum vorbehalten sein soll.
- Es sind die stellplatzfreien Bewohner, die darüber entscheiden, wie weit das Quartier von Autoverkehr verschont bleibt. Die unterschiedlichen Ansprüche der autobesitzenden und autolosen Haushalte an das Quartier können zu Konflikten führen.

Nachteile:

6 Gegenwärtiger Stand der Verkehrssituation

6.1 Vauban in Zahlen

Die Gesamtzahl der zum 1.7.2002 in Vauban wohnenden Bevölkerung und damit zum ungefähren Zeitpunkt der Bewohnerbefragung (vgl. Kap. 7.5) betrug 2904 Personen (incl. SUSI und Studentenwohnheim, nach Auskunft Amt für Statistik und Einwohnerwesen, Freiburg). Damals waren von den insgesamt auf Vauban lebenden 1050 Haushalten im stellplatzfreien Bereich 355 Haushalte "autofrei" und 348 Haushalte "stellplatzfrei". Die durchschnittliche Haushaltsgröße leitet sich aus den Werten 2904 Personen und 1050 Haushalte ab. Der Durchschnittswert betrug somit 2,77 Personen je Haushalt.

Der Stadtteil Vauban ist im Vergleich zum Gesamtgebiet der Stadt Freiburg durch ein niedrigeres Durchschnittsalter, einen deutlich höheren Anteil an Mehrpersonenhaushalten und einen sehr viel höheren Kinderanteil gekennzeichnet. In Vauban ist der Mehrpersonenhaushalt mit Kindern mit Abstand der häufigste Haushaltstyp, Einzelpersonenhaushalte kommen recht selten vor. Auf das gesamte Stadtgebiet bezogen gilt genau das Gegenteil: Hier dominieren die Einzelpersonenhaushalte. In den Mehrpersonenhaushalten der Stadt Freiburg leben mehrheitlich keine Kinder.

Sozialstruktur des Quartiers

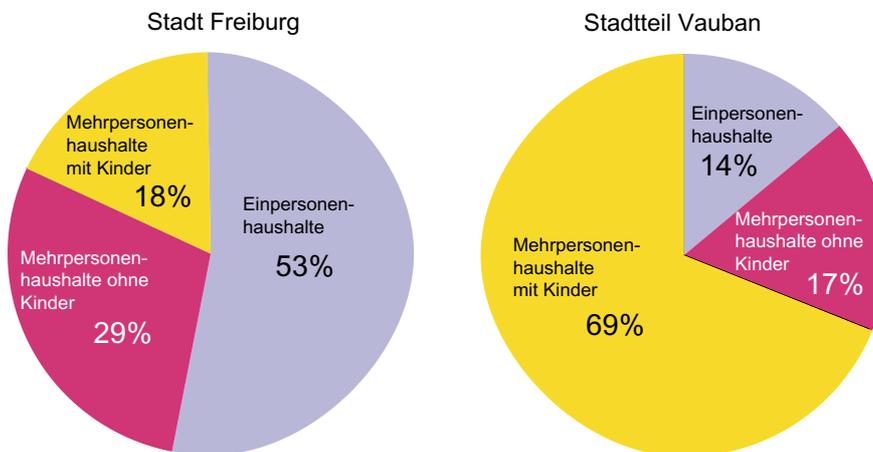


Abb. 10: Verteilung der Haushaltstypen in Freiburg und im Stadtteil Vauban (Daten Stadt Freiburg: www.freiburg.de Zahlenspiegel; Daten für Vauban: eigene Bewohnerbefragung (vgl. Kap. 7.5))

Infolgedessen weicht auch die Altersverteilung erheblich vom Freiburger Durchschnitt ab. Sie weist zwei Spitzen in der Gruppe der bis 15-jährigen und in der Gruppe der 25- bis 45-jährigen auf. Beide Gruppen sind im Vergleich zur Stadt Freiburg überproportional oft vertreten.

Die Zahlen halten deutlich vor Augen, dass Vauban zum weit überwiegenden Teil von jungen Familien bewohnt wird, deren spezielle Bedürfnisse bei der Fortentwicklung des Mobilitätskonzeptes und bei der Entwicklung von Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen sind.

Mit Stand vom 1.1.2003 sind 3123 Menschen auf Vauban gemeldet. Davon sind 25,9% verheiratet, 90,7% haben die deutsche Staatsangehörigkeit, knapp 30% sind unter 18 Jahren und nur knapp 9% der gemeldeten sind zu diesem Zeitpunkt über 45 Jahre alt. In der Studentensiedlung sind 628 und beim Wohnprojekt S.U.S.I. sind 314 Personen am 1.1.2003 gemeldet. In 2002 zogen pro Monat im Durchschnitt 70 neue Bewohner nach Vauban. Insgesamt sind etwa 1/3 der Bewohner aus Gebieten außerhalb Freiburgs zugezogen, 2/3 stammen aus dem Stadtgebiet.

6.2 ÖPNV-Anbindung des Quartiers

Der Stadtteil Vauban wird derzeit von 4 Buslinien erschlossen (vgl. Karte 4 im Anhang).

Die Linie 10 tangiert das Quartier im Osten entlang der Merzhauser Straße. Sie führt (wochentags im 15min. Takt, Sonntags im 30min. Takt) in einer Fahrtzeit von ca. 15 Minuten ins Stadtzentrum am Bertoldsbrunnen. In der anderen Richtung verbindet sie mit den südlich gelegenen Hexental-Gemeinden Merzhausen und Au. Wochentags fahren die Busse auch einmal stündlich ins Quartier ein.

Linie 10

Die Linie 11 tangiert das Quartier nördlich entlang der Wiesentalstraße. Sie verbindet den Stadtteil in ähnlicher Frequenz im Westen mit Freiburg St. Georgen und der Endhaltestelle der Stadtbahnlinien 5 und 7 an der Munzinger Straße. Durch diese Tangentialstrecke besteht auch eine Verbindung ins Gewerbegebiet „Auf der Haid“. Sie verbindet das Quartier außerdem mit dem Stadtzentrum am Stadttheater bzw. ‚Siegesdenkmal‘. Einzelne Kurse fahren weiter bis ins Gewerbegebiet Nord.

Linie 11

Die Linie 26 beginnt/endet am westlichen Ende des Stadtteils und führt tangential zum Stadtzentrum entlang der Eschholzstraße bis zum Klinikum. An der Eschholzstraße gibt es eine Umsteigemöglichkeit zu allen Stadtbahnlinien. Die Linie wird in der Regel nur zwei Mal stündlich bedient und verkehrt derzeit nur montags bis samstags.

Linie 26

Die Regionalbuslinie 7208 fährt entlang der Merzhauser Straße (Haltestellen Ziegelei und Wiesentalstraße) und verbindet das Quartier mit dem Freiburger Hauptbahnhof sowie dem Hexental und Ehrenkirchen. Es besteht leider keine weiter gehende Verbindung bis Bad Krozingen. Die Linie wird wochentags zwei Mal, Samstags und Sonntags ein Mal stündlich bedient.

Linie 7208

Ab dem Frühjahr 2006 soll die Stadtbahn Vauban den Stadtteil mit dem Stadtzentrum am Bertoldsbrunnen verbinden. Innerhalb des Quartiers sind drei Haltestellen geplant:

Die Planungen:

- westlich der Astrid-Lindgren-Straße an der Wendeschleife,
- an der Kurt-Tucholsky- und Harriet-Straub-Straße und
- am Paula-Modersohn-Platz am östlichen Ende.

Nach Fertigstellung der Stadtbahn werden die Buslinien wie folgt verändert:

- Die Linie 10 wird von Süden (Merzhausen) kommend am Paula-Modersohn-Platz enden mit guter Umsteigemöglichkeit in die Innenstadt.
- Die Linie 11 wird von St. Georgen kommend an der Wendeschleife der Stadtbahn enden mit guter Umsteigemöglichkeit in die Innenstadt.
- Die Linie 26 wird an der selben Stelle enden; der Verlauf wird bleiben.

6.3 Mobilitätsdienstleistungen im Quartier

Neben den stadtplanerischen Möglichkeiten Stichwort „Stadtteil der kurzen Wege“ und der Ansiedlung von Gewerbe und Einkaufsläden in Entfernungen, die bequem auch zu Fuß zurückgelegt werden können gehört auch das Angebot von Mobilitätsdienstleistungen, um Fahrten und damit Verkehr zu vermeiden. Insbesondere zum Transport von schweren Gütern bedarf es Alternativen zum Transport mit dem eigenen Auto. In den folgenden Kapiteln wird das bisherige Angebot auf Vauban näher erläutert.

6.3.1 HL-Lieferservice

Der Service der Supermarktkette HL, die (seit 1999) am Rande des Quartiers angesiedelt ist, wird von der Bewohnerschaft rege in Anspruch genommen, da die Lieferung der Waren ab 25 Euro kostenfrei ist. Geliefert wird grundsätzlich alles, was im Laden käuflich zu erwerben ist. An Freitagen sind zur Feierabendzeit teils zwischen 15 und 20 Fahrten zu bewältigen, auch an das Quartier angrenzende Wohnstrassen werden beliefert. Die beiden dafür bereit stehenden Fahrzeuge sind nach aussage der Marktleiterin komplett ausgelastet, decken dennoch die anfallenden Kosten mitnichten, und nur eine große Supermarktkette könne sich das ideale Ziel eines Lieferservices leisten.

Die Lieferaufträge werden von einer Fremdfirma übernommen, die Fahrer tragen alles direkt in die Wohnung und nehmen auch Leergut mit. Möglich ist die Bestellung im Laden über Telefon und Fax, oder der Einkauf wird persönlich getätigt und dort bis zur Auslieferung deponiert. Die Lieferung erfolgt mit zwei kleinen motorisierten „Dreirädern“ (Zweitakter).

Es wäre durchaus möglich, auch umliegende Geschäfte (Metzger, Apotheke u.a.) an diesen Lieferservice anzugliedern; die Supermarktkette selbst versteht den Lieferservice als Teil ihrer Werbestrategie und würde sich nicht mit anderen Geschäften unter einem gemeinsamen Logo vereinigen.

Unseren Vorschlag, den sehr ausgelasteten Lieferservice durch einen Lieferservice per Fahrrad zu ergänzen, wurde von der Marktleiterin positiv aufgenommen; allerdings sieht sie keine Möglichkeit, die Frei-Haus-Lieferung ab 25 Euro sowie die Logistik hierfür zu übernehmen; das bedeutet in der Praxis, der Fahrradlieferservice muss auf eigenen Rechnung arbeiten, die Nutzer des Fahrradlieferservice müssen ihre Lieferung in jedem Fall selbst bezahlen.

Die Vorzüge des Fahrradlieferservice sind zum einen eine sofortige Auslieferung, da er nach dem Einkauf direkt vor der Eingangstür des Supermarktes zu finden ist, sowie eine umweltfreundliche Zulieferung anstatt der motorisierten Fahrzeuge.

Die Marktleiterin konnte sich durchaus vorstellen, daß ein Fahrradzulieferer trotz finanziellem Eigenanteil genutzt wird, da häufig der Wunsch nach sofortiger Auslieferung bestünde, was die motorisierten Fahrzeuge nicht leisten (Auslieferung ab 17 Uhr).

Aktuell hat der Fahrradlieferservice seine Arbeit als Probelauf begonnen; eine Einschätzung dazu ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich.

6.3.2 Der Fahrradlieferservice im Quartier

Von einer Person konzipiert und im Frühsommer 2002 als Geschäftsidee umgesetzt, geht der Lieferservice noch nicht auf die Bedürfnisse der Kunden hinsichtlich der Terminalsicherung und der zu transportierenden Gegenstände ein. Auch gibt es keine Absprachen mit den ansässigen Betrieben, bei Bedarf als Lieferdienstleister empfohlen zu werden.

Die Projektbearbeiterin hat sich im Frühjahr 2003 eingeschaltet und mehrere Gespräche als unterstützende Maßnahme mit dem Dienstleister geführt. Diese bezogen sich vor allem auf die geplante ergänzende Zulieferung im Quartier vom Supermarkt in die einzelnen Haushalte(s.o.). Besprochen wurden ein verstärktes Maß an Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit der Präsenz vor dem Supermarkt sowie eine einheitliche und klare Pauschale für die Lieferung. Ob das Angebot des Fahrradlieferverkehrs für Einkäufe im Supermarkt angenommen wird, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Inwiefern der Fahrradlieferservice darüber hinaus ausbaufähig ist, welche Strategien und Werbemaßnahmen und welche Angebote des Lieferservice mit der Bewohnerschaft kompatibel sind, könnte in weiteren Gesprächen mit der Projektbearbeiterin angegangen werden.

6.3.3 Fahrradladen „Radieschen“

Der ansässige Fahrradladen „Radieschen“ ist nicht nur als wichtiges Handelsgeschäft mit angeschlossener Selbsthilfwerkstatt für das zahlenmäßig weitaus gebräuchlichste Verkehrsmittel zu nennen sondern auch deshalb, weil das Angebot weit über An-, Verkauf und Reparatur hinausgeht.

Im Verleih sind Anhänger, Kinderanhänger, Einrad und Tandem, ein Lastenfahrrad, Falträder, Kinder- und Erwachsenenräder, verschiedene Kindersitze und ein Trailerfahrrad (ein Kinderfahrrad mit einem Rad und einer Verbindungsstange, die an einem Erwachsenenfahrrad befestigt wird).

Zum Verkauf stehen Neu- und Gebrauchträder für Kinder und Erwachsene, verschiedene Trailerräder, Laufräder für Kleinkinder in Holz und Alu, Fahrradpacktaschen, entsprechende Regenkleidung und verschiedene Kindersitze.

Außerdem besteht bei Radieschen das Angebot, aus neuwertigen Einzelteilen ein individuelles Fahrrad, speziell auf den jeweiligen Nutzer zugeschnitten, anfertigen zu lassen, was im vergangenen Jahr verstärkt nachgefragt wurde.

Der Gedanke, daß die Bewohner mit ihrem Besuch per Fahrrad das Umland erkunden wollen, hat sich in der Ausleihpraxis bestätigt. Vor allem für Freizeitzwecke, aber auch als Ersatzrad, wenn das eigene Fahrrad in Reparatur gegeben wurde, werden im Radieschen Fahrräder geliehen.

Die angebotenen Lastenfahrräder werden im Vergleich zu den üblichen Erwachsenenfahrrädern durchweg von den Bewohnern des Stadtteils geliehen, wobei auch saisonal verstärkt eine Ausleihe zur Verkaufsanbahnung stattfindet.

Hinsichtlich der Monopolstellung im Quartier aber auch des Angebots wird für „Radieschen“ in keiner einzigen Veröffentlichung geworben. Die Idee, auf dem Marktplatz als Mobilitätsdienstleister beworben zu werden wird natürlich positiv begrüßt.²

Abschließend lässt sich feststellen, daß Radieschen auch ohne großen Werbeaufwand einen hohen Bekanntheitsgrad im Quartier hat und sich zudem noch insofern sehr kundenfreundlich darstellt, indem sich der Fahrradladen mit seinem erweiterten Angebot speziell auf die Zielgruppe in Vauban eingestellt hat.

6.3.4 Car-Sharing in Freiburg und Vauban

Die (umweltfreundlichere) Kfz-Nutzung in Form von Car-Sharing ist in Freiburg vergleichsweise weit verbreitet. Anbieter von Car-Sharing in Freiburg und damit auch für Vauban ist die Freiburger Autogemeinschaft (FAG). Sie ist, neben wenigen anderen, Pionier des Car-Sharing (CS) in Deutschland. Gemessen an der Einwohnerzahl ist die Freiburger Car-Sharing Organisation eine der größten in Deutschland. Sie hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein ganzes Netz von Car-Sharing Organisationen in Südbaden errichtet werden konnte, das bisher einzigartig in Deutschland ist. Von Offenburg bis Radolfzell, von Donaueschingen bis Breisach gibt es in jedem größeren Ort Car-Sharing. Auch Lörrach, Rheinfeldern und Waldshut-Tiengen, die als einzige mittelgroße Städte in Südbaden noch ohne CS waren, sind seit März 2002 bzw. 2003 dabei. Wirtschaftlich betrieben wird CS bisher jedoch nur in Freiburg. Die Südbaden-Standorte außerhalb der Freiburger Agglomeration werden, z. T. mit Unterstützung aus Freiburg, aufgebaut und unterhalten, um dem nachfolgend skizzierten Verkehrssystem eine Chance zu geben.

Die Buchungs-, Abrechnungs- und Verwaltungszentrale für die momentan über 2000 Mitglieder in Südbaden (davon allein 1400 in Freiburg) und die mehr als 120 Autos befindet sich in Freiburg in der Mobilitätszentrale und Fahrradstation „mobilé“ am Freiburger Hauptbahnhof. Alle Mitglieder können über diese 24-Std-Buchungszentrale und ein einheitliches Zugangssystem auf alle Car-Sharing-Fahrzeuge in Südbaden zugreifen. Im Rahmen der so

**Buchungszentrale und
Mitgliederzahlen**

² vgl. folgenden Abschnitt

genannten Quernutzung können die Südbadener auch die Car-Sharing Angebote in der Schweiz und aller anderen Car-Sharing-Organisationen in Deutschland von Freiburg aus buchen.

Die FAG war maßgeblich an der Durchsetzung des mobilé beteiligt und hat das Verkehrskonzept für den sozial-ökologischen Modellstadtteil Vauban in Freiburg mit entwickelt. Die von der FAG aufgebaute Car-Sharing-Struktur war und ist Gegenstand mehrerer Forschungsprojekte. Im Jahr 2003 soll der jetzige Verein FAG in eine andere Rechtsform umgewandelt werden.

Im Stadtteil Vauban stehen zur Zeit (Stand Frühjahr 2003) zwölf Car-Sharing-Fahrzeuge der FAG an den Standorten Merzhauser Straße/Solargarage, Villaban-Gelände und Vauban-Allee zur Verfügung. Im Vergleich zum Rieselfeld, einem ebenfalls neuen Stadtteil mit derzeit etwa 5000 Einwohnern und nur etwa 3 Car-Sharing-Fahrzeugen ist dies eine enorm hohe Zahl. Die durchschnittliche Fahrleistung liegt bei Car-Sharing-Nutzern in Freiburg bei 828 km, in Vauban bei 716 km und im Rieselfeld bei ca. 655 km pro Jahr. Zu weiteren Maßnahmen zum Car-Sharing vgl. Kap. 5.1 und 5.5.

6.3.5 Rolle des Gewerbes auf das Verkehrskonzept

Entlang der Vaubanallee entstanden in den vergangenen drei Jahren Räumlichkeiten für Kleingewerbe; so gibt es in Vauban inzwischen zwei Bäckereien, ein Lebensmittelgeschäft für orientalische Lebensmittel und Gewürze, einen Schreibwarenladen, einen Blumenladen, zwei KinderSecondHand-Geschäfte, den Quartiersladen (vergleichbar mit einer sog. Food-Coop), sowie zwei Dienstleister im Bildungssektor und eine Hebammenpraxis.

Die Kundschaft der genannten Läden entlang der Vaubanallee kommt fast ausschließlich aus dem Stadtteil selbst. Damit unterscheidet sich Vauban nicht von anderen Randstadtteilen in der Stadt, auch dort wird das ansässige Kleingewerbe überwiegend von den Anwohnern genutzt. Für Vauban kann in diesem Fall die sonst üblicherweise vorgeschriebene Stellplatzpflicht für Gewerbe dauerhaft oder vorübergehend ausgesetzt werden (vgl. Kap. 5.2.3).

Kunden aus benachbarten oder anderen Stadtteilen, die mit dem Auto anfahren, haben jederzeit die Möglichkeit, während des Einkaufes die bewirtschafteten Stellplätze an der Vaubanallee zu nutzen, die sich direkt vor den jeweiligen Geschäften befinden.

Der HL –Markt, ein Supermarkt mit Vollsortiment, befindet sich im Erdgeschoss der Solargarage. Für Besucher von außerhalb stehen öffentliche Parkplätze in der Quartiersgarage im ersten Geschoss zur Verfügung.

Zusätzlich wurde 2002 in der Marie-Curie-Strasse ein Gewerbehaus, die Villaban, errichtet, in dem sich der bisher im Bürgerhaus 037 ansässige Fahrradladen Radieschen befindet, eine Schneiderei, eine Heilpraktikerpraxis, eine Elektronik- und Computerwerkstatt, eine Tai chi und Kung Fu Schule, eine Schreinerei, eine Fotowerkstatt, eine Keramikwerkstatt, eine Lederwerkstatt, ein Tatoostudio und eine Hauskantine. Die Idee zur Villaban entstand aus einem eigenen Bedarf der dort ansässigen Kleinbetriebe an Werkstätten und Ateliers. Es wird angestrebt, dass

Villaban

die Bewohner der Villaban interdisziplinär zusammen arbeiten. Der Austausch von Know-how und Material, der Synergieeffekt beim Gewinnen neuer Kunden und das gemeinsame Auftreten nach außen in Form von Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Ausstellungen bringen einen hohen wirtschaftlichen Vorteil.

Die Villaban befindet sich im als Gewerbegebiet ausgewiesenen Areal des Stadtteils Vauban. Im Gewerbegebiet besteht keine Stellplatzfreiheit.

Die Villaban besteht aus ca. 25 Gewerbeeinheiten und ebenso vielen Stellplätzen hinter bzw. vor dem Gebäude. Zwei der Stellplätze sind dauerhaft an die Freiburger Autogemeinschaft vermietet; viele Mieter in der Villaban sind auch Mitglied bei der Freiburger Autogemeinschaft und haben die Ausweisung der Flächen für Car-Sharing Fahrzeuge bewusst auch aus persönlichem Interesse entschieden. Die Mieter der Gewerbeeinheiten kommen fast alle mit dem Fahrrad zur Arbeit.

In der Villaban befinden sich sowohl Gewerbeeinheiten, die überwiegend von Kundschaft aus dem Stadtteil selbst leben, so zum Beispiel der Fahrradladen Radieschen oder auch die Computerwerkstatt im Erdgeschoss.

Andere Gewerbeeinheiten beziehen ihre Kundschaft eher von außerhalb, wie beispielsweise die Lederwerkstatt, die Schneiderei oder das Architekturbüro. Für Kunden von außerhalb, die mit dem Auto anreisen, stehen wie bereits erwähnt Stellplätze zur Verfügung.

Auswirkungen des Verkehrskonzeptes auf die Gewerbeeinheiten der Villaban werden nach Auskunft dort lediglich darin gesehen, dass sich der Zufahrtsweg zum Be- und Entladen (Marie-Curie-Strasse) zur Villaban für große Lastwagen mit Anhänger als schwierig erweist: zum Be- und Entladen von beispielsweise Materialien für die Schreinerei muss der Laster auf der Strasse stehen und blockiert damit für andere Fahrzeuge die Durchfahrt. Erschwerend hinzu kommen Fahrzeuge von Anwohnern der Miet- und Eigentumswohnungen in der Marie-Curie-Strasse, welche teilweise widerrechtlich auf der Strasse anstatt in der Tiefgarage unter den Wohneinheiten abgestellt werden. Dadurch entsteht eine zusätzlich beengte Fläche zum Be- und Entladen vor der Villaban.

Negative Auswirkungen des Verkehrskonzeptes Vauban auf die Gewerbeeinheiten der Villaban werden nicht benannt.

Das im Stadtteil ansässige (Mobilitätsdienstleister-)Gewerbe ist durchweg nicht im AK Verkehr vertreten; im Fall des Fahrradladens Radieschen wird dies vermutlich durch die Monopolstellung im Quartier, den hohen Bekanntheitsgrad und die große Akzeptanz seitens der Bewohnerschaft als nicht notwendig eingestuft. Der Fahrradladen Radieschen, der ausschließlich von Vauban-Kundschaft lebt, hat sich in großem Maße auf die Belange und Bedürfnisse der hier lebenden Bewohnerschaft eingestellt (vgl. Kap. 6.3.3)

Mit dem Fahrradlieferservice im Quartier (vgl. Kap. 6.3.2) fanden außerhalb der regulären Sitzungen des AK Verkehrs in der Vergangenheit Einzelgespräche mit der Projektbearbeiterin statt; Ziel der Gespräche war es, den Lieferservice zu fördern und in der

Anfangsphase zu unterstützen. Dies ist jedoch nur bedingt gelungen, der Fahrradlieferservice wird in Vauban kaum in Anspruch genommen.

Mit einzelnen Vertretern des Car-Sharing Freiburg e.V. dagegen findet ein regelmäßiger Austausch statt, hauptsächlich im Arbeitskreis Verkehr. Dort wurde jüngst zum Beispiel der Vorschlag des Car-Sharing Freiburg e.V. diskutiert, Sonderparkflächen für die im Quartier vorhandenen Car-Sharing Fahrzeuge auszuweisen; dieser Vorschlag wurde inzwischen an die verantwortlichen Gemeinderäte heran getragen und wird als Tagesordnungspunkt für die nächste gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban (September 2003) aufgegriffen.

7 Erfolgskontrolle, Umsetzungsbegleitung

Neben den vielen positiven Aspekten, die ein autoarmer Stadtteil mit sich bringt, haben sich erwartungsgemäß auch Schwierigkeiten bei der Umsetzung ergeben. Im Rahmen des von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes Vauban“ waren sehr viele Einzelprobleme zu bearbeiten, die in diesem sowie dem folgenden Kapitel ausführlich dokumentiert werden. Neben der kontinuierlichen, problemorientierten Arbeit der Projektmitarbeiterin wurden im Projektzeitraum zwei wissenschaftliche Gutachten sowie ein zentraler Bewohnerworkshop durchgeführt, die unter Kap. 7.5, 8.1 und 8.3 vorgestellt werden.

Die von der DNR durchgeführte Bewohnerbefragung ergab ein in diesem Umfang erstmals zusammenhängendes und repräsentatives Bild der Akzeptanz des Verkehrskonzeptes zu einem Zeitpunkt, zu dem bereits 2904 Personen im Stadtteil gemeldet waren. Vor dem Hintergrund, dass Autolosigkeit oftmals mit Verzicht gleichgesetzt wird, war das Ergebnis der Befragung überraschend, dass die autofreien Haushalte deutlich zufriedener mit Ihrer Situation in Vauban sind als die autobesitzenden (vgl. Kap. 7.5 und Anhang 29)

Durch die Projektmitarbeiterin (Nov. 2001-Dezember 2002: Frau Angelica Schieder; Januar 2003 bis Projektende: Frau Martina Heuer) und den Arbeitskreis Verkehr des Forum Vauban wurden anschließend auf der Grundlage der Gutachten und des Workshops (vgl. Kap. 8.3) Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrskonzeptes erarbeitet (siehe Kapitel 8.1, 8.4 und folgende).

Leider konnten von den angedachten Maßnahmen weniger umgesetzt werden als ursprünglich geplant. Die Gründe hierfür sind so vielfältig wie die beabsichtigten Aktivitäten. Sie werden zusammen mit den einzelnen Maßnahmen in den nachfolgenden Kapiteln ausführlich beschrieben. Ferner hat die extreme, nicht vorhersehbare Arbeitsbelastung der ehrenamtlichen Mitarbeiter des Forum Vauban³ und der kurzfristige Wechsel der Projektmitarbeiterin im Dezember 2002 zu unvermeidbaren Verzögerungen innerhalb des Projektes geführt.

7.1 Arbeitskreis Verkehr des Forum Vauban e.V.

Der Arbeitskreis Verkehr wurde 1995 im Rahmen der erweiterten Bürgerbeteiligung gegründet und erarbeitete Vorschläge zum

³ Hier sind u.a. zu nennen: Drohende fristlose Streichung der städtischen Mittel für die vom Forum Vauban organisierte soziale Quartiersarbeit zum Jahreswechsel 2002/2003, die nur durch hartnäckigste Lobbyarbeit in eine 50%ige Kürzung umgewandelt wurde, notwendiges Engagement zur Realisierung von zwei weiteren großen sozial-ökologischen Bauprojekten (Erhalt und Umbau von 4 Kasernengebäuden) mit einem Gesamtvolumen von ca. 7,5 Millionen Euro (siehe www.vauban.de/diva sowie www.drei5viertel.de) sowie beginnender Umbau des Offizierskasinos zum Nachbarschaftszentrum mit einem Gesamtvolumen von 1,4 Millionen Euro (siehe www.haus037.de).

Verkehrskonzept lange bevor die ersten BewohnerInnen ins neue Quartier zogen. Er war und ist zentrale Koordinationsstelle für alle das Thema Verkehr betreffenden Fragestellungen und Probleme (vgl. 5.1). Nach einer kurzen Flaute 1999/2000 wurde der AK Verkehr seit dem Frühjahr 2000 reaktiviert und besteht seither aus etwa 10 Mitgliedern, die regelmäßig zu Sitzungen erscheinen. Die Treffen finden zirka einmal im Monat statt, hierzu wird öffentlich eingeladen (Stadtteilmagazin, Veranstaltungskalender auf der Stadtteil-Homepage www.vauban.de, Aushänge)

Der AK Verkehr versteht sich als Teil der erweiterten Bürgerbeteiligung und des selbstbewussten bürgerschaftlichen Engagements im neuen Quartier. Viele Probleme und Anregungen aus der Wohnerschaft werden an den AK herangetragen, der sowohl koordinierend tätig wird (z.B. zwischen Betroffenen und der Stadtverwaltung) und Informationstransfer betreibt als auch Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Somit ist der AK auch eine zentrale Plattform für die Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes.

Zur Verbesserung des Informationsflusses wurde eine Email-Info-Liste zu den Themenschwerpunkten des Arbeitskreises aufgebaut, diese wird monatlich aktualisiert. Die Ergebnisprotokolle der Arbeitskreistreffen werden im Internet unter www.vauban.de/forum (Diskussionsforum des AK Verkehr) veröffentlicht, wobei die Mitglieder des Arbeitskreises die Protokolle meist selbst erstellen. Es hat sich bewährt, die Protokolle von hauptamtlichen Mitarbeitern des Forum Vauban ins Internet stellen zu lassen, um eine Kontinuität zu gewährleisten.

Die überwiegende Zahl der Mitglieder des Arbeitskreises leben ohne eigenes Auto. Es war eine Aufgabe der Projektkoordination, immer wieder auch auf die möglichen Interessen der stellplatzfreien Bewohner hinzuweisen. Durch die seit Monaten stattfindende Bewerbung des Arbeitskreises hat sich aber auch ergeben, dass sich speziell zu bestimmten Themen auch Anwohner einfinden, die offen ihren Unmut bekunden. Dies wird als Chance begriffen, langfristig auch Personen einzubinden, die dem Verkehrskonzept kritisch gegenüber stehen.

Die jeweilige Bewerbung aber auch die telefonische Betreuung der Anwohner (siehe oben) durch die Projektbearbeiterin ist ein erster Schritt, den Arbeitskreis auch für Personenkreise zu öffnen, die konkret Rat oder Unterstützung der Gruppe zu einem Spezialfall brauchen, sich aber darüber hinaus nicht weiter engagieren wollen (z.B. zur Frage, wie Falschparker in einer Privatstrasse durch den Gemeindevollzugsdienst belangt werden können, vgl. Kap. 8.5.7).

Die Themen des Arbeitskreises werden von den Teilnehmern festgelegt und aus der Arbeit der Umsetzungsbegleitung heraus ergänzt. Die Themenliste ist umfangreich und deckt sich im Großen und Ganzen mit den bislang besprochenen Themen.

Alle Themenschwerpunkte, die konzeptionell und baulich mit dem Verkehrskonzept zusammenhängen, finden im Arbeitskreis natürlich Eingang. Das macht die Themenbearbeitung und Konsensfindung aufgrund der Fülle der zu besprechenden Punkte langwierig, ist aber unbedingt nötig, um Kontakt zu den Anwohnern zu halten und deren Gestaltungsmacht gleichzeitig zu nutzen und zu stärken.

7.2 Projektkoordination/Projektstelle

Die Projektstelle hatte die zentrale Koordination aller Projektaktivitäten zu leisten. Arbeitsrechtlich war sie dem Vorstand des Forum Vauban e.V. unterstellt und fachlich dem Arbeitskreis Verkehr zugeordnet.

Die Projektbearbeiterin war während der Bürozeiten ständig ansprechbar und hatte immer ein offenes Ohr für Probleme der Bewohnerschaft mit dem Verkehrskonzept. Sie ging außerdem aktiv auf die BewohnerInnen zu, indem sie Artikel im Stadtteilmagazin Vauban actuel sowie Beiträge im Internet veröffentlichte, zu Treffen, Workshops und Ortsterminen einlud sowie bei wichtigen Veranstaltungen präsent war (Stadtteilstfest, Quartiersrallye, u.ä.). Die telefonische Kontaktaufnahme nutzten v.a. die Anwohner, die nicht in den ansässigen Vereinen oder Arbeitskreisen organisiert sind. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Quartiersarbeit des Forum Vauban e.V. wurden weitere Probleme ermittelt. In einigen Fällen war eine Sofortmaßnahme durch Gespräch oder Vermittlung zwischen zwei Parteien möglich.⁴ Wenn nötig ging die Projektbearbeiterin auch direkt auf einzelne BewohnerInnen, die Verwaltung oder auf Gemeinderäte zu, um Konflikte zu besprechen oder bestimmte Informationen weiter zu geben.

Größere Probleme wurden im AK Verkehr ausführlich diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet.⁵

Die Projektbearbeiterin stellte schließlich sicher, dass die aktuell anstehenden Themen und Termine sowie die erreichten Ergebnisse in der Quartiersöffentlichkeit fortlaufend präsent waren und die Umsetzungsbegleitung auch fokussiert auf die Alltagsprobleme der Bürgerinnen und Bürger wahrgenommen wurde. Ein ganz wichtiges Informationsmedium war und ist hierbei das Stadtteilmagazin Vauban actuel, das kostenlos an alle Haushalte im Stadtteil verteilt wird.

7.3 Parksünder / Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst

Um die stellplatzfreien Wohnstraßen auch tatsächlich stellplatzfrei zu halten, und um die Umsetzung des stellplatzfreien Wohnens und damit des Parkens in den Sammelgaragen in die Praxis

⁴ z.B. Konfliktgespräch innerhalb einer 7-Parteien-Baugruppe, von denen drei Parteien im stellplatzfreien Gebiet Stellplätze schaffen wollten; ein weiterer Fall bezog sich auf einen Vermieter, dessen Mieter zwar die Autofreiheit per Mietvertrag übernehmen musste, sich aber nicht daran gebunden fühlte, was wiederum den Verein für autofreies Wohnen auf den Plan rief, dessen Vertragspartner jedoch der Vermieter ist; ein weiteres Beispiel ist die direkte Hilfestellung, die ein ansässiger Dienstleister zur Akquise einfordern wollte, wobei diesem Ansinnen natürlich nicht entsprochen werden konnte; im Moment stehen zwei Einzelaufgaben zur Konfliktlösung an, die sich jedoch noch nicht zur Weitergabe eignen

⁵ z.B. Stellplatzpooling für Besucher, Stadtbahn-Planung, FAG-Stellplätze

umzusetzen, sind regelmäßige Kontrollen zu unterschiedlichen Tageszeiten des Gemeindevollzugsdienstes unerlässlich.

In der Arbeitssitzung der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban im April 2003 wurde zum o.g. Thema ausführlich vom Amtsleiter des Amtes für öffentliche Ordnung berichtet.

Demnach führte der Gemeindevollzugsdienst 1-2 mal monatlich Geschwindigkeitskontrollen und Kontrollen des ruhenden Verkehrs durch. Die Disziplin sei sehr gut, sowohl in der Vaubanallee (hier: Geschwindigkeitskontrollen und Kontrollen des ruhenden Verkehrs) als auch in den Wohnstraßen (hier: Kontrollen des ruhenden Verkehrs).

Im Jahr 2002 wurden vom Amt für öffentliche Ordnung in Freiburg insgesamt 29 Geschwindigkeitskontrollen auf der Vaubanallee durchgeführt; prozentual lag dabei der Anteil der beanstandeten KFZ bei 7 %; die Ergebnisse der Einzelkontrollen sind vergleichbar den Ergebnissen aus dem Jahr 2003, die im folgenden detailliert dargestellt sind. Im Vergleich zum zweiten aktuellen Neubaugebiet in Freiburg, dem Rieselfeld, werden in Vauban damit weniger Fahrzeuge beanstandet als im Rieselfeld; dort liegt der Vergleichswert im Durchschnitt bei 17,3 % der Fahrzeuge, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten haben.

Insgesamt wurden vom Gemeindevollzugsdienst von 01/2003 bis 03/2003 sieben Geschwindigkeitskontrollen zu unterschiedlichen Tageszeiten an unterschiedlichen Werktagen auf der Vaubanallee durchgeführt; der Kontrolle unterzogen sich dabei 176 Fahrzeuge, davon wurden elf Fahrzeuge wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen bis maximal 50 km/h (Vorgabe: 30 km/h) beanstandet.

Die Einzelergebnisse stellen sich nach telefonischer Auskunft beim Gemeindevollzugsdienst wie folgt dar:

Kontrolle am	erfasste Fahrzeuge	Davon beanstandet:	höchste gemessene Geschwindigkeit:	Tab 5: Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst
3.1.2003; 12:40-14:00	29	3	47 km.	
8.1.2003; 8:35-9:40	29	2	49 km/h.	
29.1.2003; 10:05-11:05	0	(d.h. es fuhr keines vorbei). 0		
18.2.2003; 11-12:00	5	0	38 km/h.	
13.3.2003; 15:40-16:45	53	2	48 km/h.	
21.3.2003; 11-12:30	27	2	44 km/h.	
26.3.2003; 13-14:00	33	2	41 km/h.	

Dies sind nach Aussage des Gemeindevollzugsdienstes im Vergleich zu gesamtstädtischen Kontrollen „hervorragende Ergebnisse“.

Der Arbeitskreis Verkehr hat gemeinsam mit der Projektbearbeiterin immer wieder beim Gemeindevollzugsdienst angeregt, deren Kontrollen bezüglich des ruhenden Verkehrs, aber auch Geschwindigkeitskontrollen, engmaschig und häufiger durchzuführen; dies wurde vom zuständigen Amt aufgrund personeller Engpässe nur teilweise umgesetzt.

In Vauban finden durchschnittlich ebenso häufig Kontrollen (sowohl ruhender als fließender Verkehr) statt wie in anderen Stadtteilen auch; durch das besondere Verkehrskonzept Vauban sind aus Sicht des Forum Vauban jedoch vermehrt Kontrollen notwendig, um die Umsetzung des Konzeptes zu unterstützen.

Immer wieder sorgt es auch für Nachbarschaftskonflikte, wenn Anwohner unerlaubterweise die Wohnstrassen als Parkfläche zweckentfremden. Dabei fallen aufgrund des Verkehrskonzeptes „autoreduzierter Stadtteil“ einzelne Parksünder im Quartier wesentlich mehr ins Blickfeld als in „gewöhnlichen“ Stadtteilen. Entsprechende Sanktionen sollten jedoch von öffentlicher Stelle ausgehen und die Nachbarschaften nicht über Gebühr beeinträchtigen.

7.4 Frühere Wissenschaftliche Untersuchungen zum Verkehrskonzept

Bereits aus dem Jahr 2000 stammt eine wissenschaftliche Begleituntersuchung zum Verkehrskonzept auf Vauban (Scheurer 2000, 2001). Anhand einer Mobilitätsbefragung versucht diese Dissertation in neun ausgewählten ökologischen und autoreduzierten Wohnsiedlungen in verschiedenen europäischen Ländern erste Erkenntnisse über die Verkehrswirksamkeit der Lebensstile von Bewohnern solcher Projekte zu gewinnen. Herangezogen wurde neben Vauban Beispiele aus dem Großraum Kopenhagen, Hamburg, Amsterdam, Edinburgh und Wien. In Vauban bestanden zur Zeit der Untersuchung 240 Wohnungen. Scheurer ermittelte zu diesem Zeitpunkt 46% autofreie und 54% autobesitzende Haushalte. Bereits diese Studie kommt zu dem Ergebnis, dass viele erst mit Einzug auf ein eigenes Auto verzichten haben und insgesamt deutlich mehr Wege zu Fuß und mit den Fahrrad zurückgelegt werden, wie vor dem Einzug (vgl. Kap. 7.5.2.)

7.5 Evaluation des Verkehrskonzeptes über die Durchführung einer Bewohnerbefragung

Vorliegendes Kapitel ist die Zusammenfassung einer umfangreicheren Auswertung der Bewohnerbefragung durch den Kooperationspartnerin des IVF/DLR (vgl. Anhang 29: bewohnerbefragung.pdf).

Die Untersuchung sollte bereits erkannte Defizite quantifizieren, unerkannte Angebotslücken sowie prioritär zu behandelnde Nachbesserungen herausarbeiten. Darüber hinaus sollte eine erste umfangreichere Bilanz zum neuen Verkehrskonzept auf Vauban gezogen werden.

Ziele

Die Bewohnerbefragung hat im ersten Schritt den Status Quo der Stadtteilbevölkerung hinsichtlich des faktischen Umganges mit der autoreduzierten Mobilität und des Mobilitätsverhaltens allgemein verdeutlicht.⁶

Sozialstatus

Menschen, die hohen oder sehr hohen Sozialstatus besitzen sind im Stadtteil überdurchschnittlich vertreten.⁷ Für die meisten Bewohner

⁶ vgl. hierzu

Anhang 29: Der Bericht zur Bewohnerbefragung des IVF/DLR

⁷ Obwohl man natürlich von einer selektiven Verzerrung auch innerhalb der befragten Bewohnergruppen ausgehen muss, ist anzunehmen, dass diese bezogen auf die insgesamt ansässigen Bevölkerungsgruppen relativ gering ist. Gering dadurch, dass die ansässigen Personengruppen nicht unbedingt dem durchmischten Sozialstatus der Reststadt entsprechen. Der Stadtteil war immer und ist noch gekennzeichnet durch die fehlende soziale Durchmischung, also in diesem Fall der Ansiedlung von Bevölkerungsgruppen mit geringem oder sehr geringem ökonomischen, kulturellen (i.e. Bildungskapital mit angepasstem Habitus, hoher Erkennungswert und Selbstvergewisserung z.B. durch Sprache) und sozialem (immateriell, i.e. nutzbare Beziehungsverflechtungen) Kapital

von Vauban ist es nichts außergewöhnliches, mit schriftlichen Angelegenheiten konfrontiert zu werden. Der Erfolg der erweiterten Bürgerbeteiligung zeigt auch auf, dass die Bewohner es gewohnt sind, sich zu artikulieren und in politische Entscheidungen einzumischen. Auch der Rücklauf der Fragebögen zeigt, dass man innerhalb des Quartiers sehr am Thema Verkehr interessiert ist.

Auch die genannten Nachbesserungswünsche weisen daraufhin, dass man sich aktiv mit den Missständen des funktionalen Stadtteilkonzeptes auseinandersetzt. Genannt werden v.a. die fehlende planerische Verkehrsanbindung über zu verbessernde Radwegenetze, der nicht optimale ÖPNV-Zugang, und v.a. die missliche Situation der Besucher, die, meist mit dem Pkw kommend, nicht kostenfrei und auch nicht wohnungsnah parken können.

Die Nutzung alternativer Mobilitätsformen erfährt bei den Befragten durchweg Zuspruch.

Die Fahrradnutzung dominiert hierbei bei allen abgefragten Wegezwecken (i.e. Einkaufen, Freizeitverhalten und Erreichung der Berufs- bzw. Ausbildungsorte) und übersteigt auch den Freiburger Durchschnitt um ein Vielfaches. Erklärbar scheint dies durch die stadtplanerische Grundlage des Stadtteils der kurzen Wege aber auch dadurch, dass die befragten Personen zum größeren Teil autofrei leben und der Fahrradbesitz für sie wohl die günstigste und realistischste Form der Bewältigung der Alltagswege ist. Auch die verstärkte Ausstattung der Haushalte mit Regiokarte und Bahn-Card stellt eindrucksvoll dar, dass ein Großteil der Bewohner von Vauban seine Mobilitätswünsche von der Organisation her bewältigen kann und diese dadurch nach Gusto organisieren kann.

Das Fahrrad als dominierendes Verkehrsmittel

(Kleiner Exkurs am Rande: Trotz der dargestellten Tatsachen, die ja auch den Wunsch einer autoreduzierte Umgebung und Lebensweise widerspiegeln, besitzen 97% der befragten Personen über achtzehn Jahren einen Führerschein)

Erwähnenswert ist, dass alle befragten Personen bis auf einen sehr kleinen Anteil von 4 %, unabhängig ob sie nun autofrei leben oder nicht, aussagen, dass ihnen das Verkehrskonzept des Stadtteils gänzlich (80,0%) oder zumindest in Teilen (14,5%) bekannt sei.

Hoher Bekanntheitsgrad des Verkehrskonzeptes

Basierend auf der getätigten Befragung lässt sich mittlerweile ersehen, welche eigenen Verbesserungsvorschläge die Bewohner haben. Diese decken sich mit den Problempunkten, die im Rahmen der Umsetzungsbegleitung bearbeitet wurden und noch werden.

Zur Ausarbeitung weiterer, Zielgruppen spezifischer Angebote ist es jedoch notwendig, die ansässigen Zielgruppen innerhalb der Befragung genauer zu eruieren, um herauszufinden welche Bevölkerungsschichten sich unter welchen Problempunkten zusammenfinden.

(dies in Anlehnung an die Lebensstildefinitionen von Pierre Bourdieu: vgl. Korte und Schäfers 1993: Einführung in spezielle Soziologien. Opladen: Leske+Budrich; 213ff)

7.5.1 Untersuchungsdesign

Die Befragung der Bewohner erfolgte mittels standardisiertem schriftlichem Fragenbogen. Für die Befragung wurden ein Haushalts- und ein Personenfragebogen entwickelt. Der von einer Person im Haushalt auszufüllende Haushaltsfragebogen sollte einen Überblick über die soziodemographische Situation der Haushalte in Vauban und ihre Ausstattung mit Verkehrsmitteln geben. Der Personenfragebogen sollte von allen Haushaltsmitgliedern ab 18 Jahren ausgefüllt werden. Er thematisiert das gegenwärtige Mobilitätsverhalten, Änderungen des Mobilitätsverhaltens seit dem Umzug ins Quartier, die Zufriedenheit der Bewohner mit dem Verkehrskonzept sowie mit der Verkehrsanbindung des Quartiers. Die Bewohner konnten zudem Vorschläge zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation machen.

Die Fragebögen

Um auf die jeweils spezifische Wohnsituation der unterschiedlichen Gruppen im Quartier eingehen zu können, richtete sich ein farblich besonders gekennzeichnete Teil des Fragebogens speziell an alle Personen, die in einem Haushalt ohne eigenen Pkw wohnen. Ein weiterer Teil war an Personen, deren Haushalt über ein Auto verfügt und die Quartiersgarage nutzt, gerichtet.

Mit Ausnahme der Bewohner der Studentensiedlung wurden alle Bewohner des Vauban-Geländes befragt. Die Befragung hat im Mai 2002 stattgefunden. In die Auswertung sind 247 Haushalts- und 438 Personenfragebogen eingegangen. Bezogen auf alle erwachsenen Personen im Stadtteil – Personen der Studentensiedlung ausgenommen – beträgt die Rücklaufquote 32%. Dies ist insbesondere angesichts der Länge des Personenfragebogens von 10 bzw. 11 Seiten – je nachdem, ob der Personenfragebogen von Personen mit oder ohne Pkw ausgefüllt wurde – beachtenswert hoch.

**Hohe Rücklaufquote
von 32%**

7.5.2 Ergebnisse der Befragung

Für die Auswertung lagen drei Datensätze vor: ein Datensatz auf Basis des Haushaltsfragebogens, ein Datensatz auf Basis des Personenfragebogens sowie ein dritter, kombinierter Datensatz, bei dem die Daten des Personenfragebogens um die personenspezifischen Daten des Haushaltsfragebogens ergänzt wurden.

Die Bewohner, die an der Befragung teilgenommen haben, können unterschiedlichen Gruppen zugeordnet werden. Es gibt die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit und ohne eigenen Pkw sowie die Bewohner des kleineren Gebietes, in dem konventionelles Parken am Haus erlaubt ist. Auch bei dieser letzten Gruppe können Haushalte nach dem Besitz und Nichtbesitz eines Pkw differenziert werden. Um diesen Unterschieden in der Wohnsituation und der Ausstattung mit Verkehrsmitteln gerecht zu werden, wurde neben der Auswertung des kompletten Datensatzes unter Einbeziehung aller eingegangenen Fragebogen auch jede dieser vier genannten Gruppen gesondert betrachtet. Die Ergebnisse zeigen, dass die

Unterschiede, die im stellplatzfreien Bereich zwischen Haushalten mit und ohne Auto bestehen, in gleicher, aber deutlich abgeschwächter Form auch bei den Haushalten im Bereich mit konventionellen Parkmöglichkeiten vorkommen. Die meisten der nachfolgend dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf die Befragten, die im stellplatzfreien Gebiet wohnen (n = 332). Es wird jeweils darauf hingewiesen, für welche Gruppe die genannten Prozentangaben gelten und welcher der eingangs genannten drei Datensätze Grundlage für die Berechnung war.

Die Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln sowie mit Karten für den öffentlichen Personennah- und –fernverkehr lässt die hohe Bedeutung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Fuß und Rad) für die Mobilität der Bewohner in Vauban erkennen. Dabei sind vor allem zwei Werte besonders auffällig: Dies ist zum einen die hohe Zahl der BahnCard-Besitzer⁸ und zum anderen der ausgesprochen hohe Anteil an Personen im Stadtteil, die Mitglied bei Car-Sharing sind.

Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten etc.

Nach den Werten des Deutschen Mobilitätspanels⁹ besitzt jede 10. Personen eine BahnCard. Die Angabe ist repräsentativ für die deutschsprachige Wohnbevölkerung der Bundesrepublik ab einem Alter von 10 Jahren. Unter Berücksichtigung aller im Haushaltsfragebogen angegebenen Personen ab 10 Jahren (sowohl des stellplatzfreien als auch des konventionellen Gebietes; n = 532) beträgt der Anteil der BahnCard-Besitzer 58%. Damit verfügt mehr als jede zweite Person über eine BahnCard. Die anders geartete Altersstruktur in Vauban hat einen relativ geringen Einfluss auf dieses Ergebnis, da der BahnCard-Besitz in Vauban in allen Altersgruppen um ein Vielfaches höher ausfällt.

Ein ähnliches Phänomen ergibt sich in Bezug auf Car-Sharing. In 39% aller befragten Haushalte sind eine oder mehrere Personen einer Car-Sharing-Organisation angeschlossen. Auf die Ebene der einzelnen Personen heruntergebrochen bedeutet dies: 33% aller im Haushaltsfragebogen angegebenen Personen ab 18 Jahren sind Car-Sharing-Mitglied.¹⁰ Angesichts der Tatsache, dass bundesweit lediglich rund 55.000 Personen¹¹ einer Car-Sharing-Organisation angehören, stellt eine solche Häufung in einem Stadtteil die absolute Ausnahme dar.

Eine Differenzierung der Ergebnisse nach dem Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw macht deutlich, dass beide Auffälligkeiten bei den autofreien Haushalte sehr viel stärker ausgeprägt sind als bei den

⁸ Zum Zeitpunkt der Erhebung galten noch die alten Tarifbedingungen der BahnCard. D.h. Besitzer einer BahnCard haben auf alle Zugfahrkarten eine Ermäßigung von 50% erhalten. Im Dezember 2002 wurde das Tarifsysteem der Deutschen Bahn grundlegend geändert.

⁹ Das Deutsche Mobilitätspanel ist eine jährlich von des Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe zusammen mit Infratest durchgeführte Untersuchung zum Mobilitätsverhalten. Die oben genannten Werte basieren auf der Panelerhebung von 2001 mit einer Stichprobengröße von 2009 Personen.

¹⁰ Im kombinierten Datensatz (Daten des Personenfragebogens ergänzt um die personenspezifischen Daten des Haushaltsfragebogens) liegt der Anteil der Personen, die Mitglied bei Car-Sharing sind, sogar bei 36%.

¹¹ bcs (2002)

Haushalten mit Pkw. 11% der Personen, die im stellplatzfreien Gebiet wohnen und deren Haushalt über einen Pkw verfügt, sind Mitglied bei Car-Sharing. Dieser Wert ist im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt immer noch sehr hoch – lediglich 0,1% aller bundesdeutschen Führerscheinbesitzer sind Mitglied bei Car-Sharing.¹² Im Vergleich zu Personen, die in einem autofreien Haushalt wohnen, fällt er jedoch gering aus. Personen autofreier Haushalte im stellplatzfreien Gebiet sind signifikant häufiger Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation. Der Anteil der Car-Sharing-Mitglieder beträgt bei dieser Gruppe 59%.

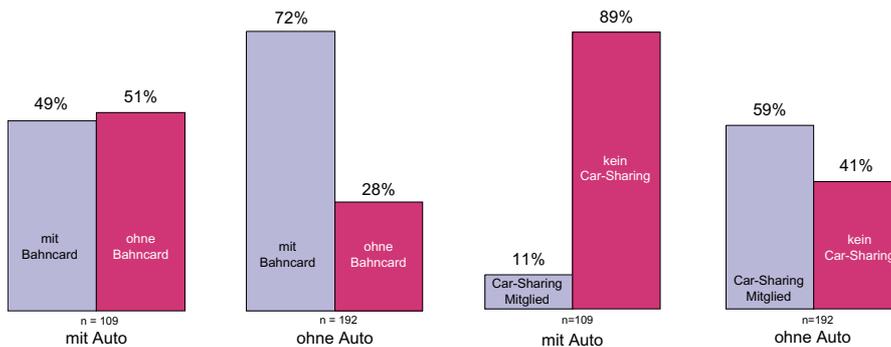


Abb 11: Anteil der BahnCard-Besitzer und der Car-Sharing-Mitglieder in Abhängigkeit vom Autobesitz (Berechnungsgrundlage: alle Befragten des stellplatzfreien Gebietes ab 18 Jahren)

Das Konzept des stellplatz-/ autofreien Wohnens hat zwangsläufig Auswirkungen auf die Pkw-Besitzrate. In diesem Zusammenhang ist v.a. interessant, wie weit die Kraftfahrzeugdichte durch ein solches Konzept reduziert werden kann und ob der Effekt ausschließlich durch die autofreien Haushalte zustande kommt.

Auf ganz Freiburg bezogen beträgt die Kraftfahrzeugdichte 427 Pkw auf 1.000 Einwohner. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es dabei erhebliche Unterschiede. In den Außenbezirken wird die 500-er Marke überschritten. In der Kernstadt gibt es Stadtteile mit deutlich niedrigeren Werten (< 300 Pkw). Der Stadtteil Rieselfeld ist aufgrund seiner Bewohnerstruktur am ehesten mit dem Vauban-Gelände vergleichbar, da auch das Rieselfeld ein Neubaugebiet mit einem hohen Anteil an Mehrpersonenhaushalten ist und einen – wenn auch nicht ganz so hohen – Kinderanteil hat. Im Gegensatz zu Vauban ist die Entfernung zur Innenstadt höher, dafür hatte das Rieselfeld von Beginn an einen besseren Anschluss an den Öffentlichen Verkehr: Eine Straßenbahnbindung, die in Vauban erst im Jahr 2006 fertig gestellt wird, stand bereits frühzeitig bei einem Einwohnerstand unter 2000 Personen zur Verfügung. Im Rieselfeld kommen auf 1.000 Einwohner 270 Pkw.¹³

Motorisierungsgrad

Für Vauban ergeben sich folgende Werte: Bezieht man alle Haushalte mit und ohne Auto des stellplatzfreien und konventionellen Gebietes, die an der Befragung teilgenommen haben, in die Auswertung ein, beträgt die Kraftfahrzeugdichte 150 Pkw auf 1.000 Einwohner. Bei einer ausschließlichen Betrachtung der autobesitzenden Haushalte liegt der Wert bei 240 Pkw. Obwohl bei der Berechnung des letzten Wertes im Gegensatz zum

¹² Berechnet aus der Zahl der Personen ab 18 Jahren mit Fahrerlaubnis der Klasse 2 und 3 sowie der Zahl der Car-Sharing-Nutzer. Quelle: DIW (2002) und bcs (2002).

¹³ Angaben zur Kraftfahrzeugdichte: Amt für Statistik und Einwohnerwesen (2003)

Rieselfeld gar keine autofreien Haushalte eingeflossen sind, liegt der Wert ein ganzes Stück unter dem des Rieselfeldes. Die niedrige Kraftfahrzeugdichte des Vauban-Geländes kommt damit zum größten Teil, aber nicht ausschließlich durch die autofreien Haushalte zustande. Im Ergebnis konnte durch das Verkehrskonzept in Vauban eine Halbierung der auf Stadtteilebene bisher niedrigsten Werte von +/- 300 Pkw bewirkt werden.

Die Mobilität von Personen ist v.a. durch Wegezwecke gekennzeichnet, die dem Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie dem Berufs- bzw. Ausbildungsverkehr zuzuordnen sind. Die Summe allein dieser drei Wegezwecke macht 80% aller Wege der Freiburger Einwohner aus.¹⁵ Das Mobilitätsverhalten der Vauban-Bewohner wurde daher für die drei Bereiche Einkaufen, Freizeit und Beruf/ Ausbildung ermittelt. Abgefragt wurden der Ort und die Häufigkeit der Ausübung sowie die Verkehrsmittelwahl.

Mobilitätsverhalten¹⁴

Vauban kann als regelrechte Fahrradhochburg bezeichnet werden. Im Vergleich zum Freiburger Durchschnitt legen die Vauban-Bewohner des stellplatzfreien Gebietes in allen drei Bereichen deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurück. Dies gilt für die Personen, die in Haushalten mit Auto leben, sowie in deutlich stärkerem Maß für die Mitglieder autofreier Haushalte.

Die höchste Bedeutung hat das Fahrrad im Berufsverkehr. Bei Personen aus Haushalten mit Auto macht der Anteil des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit 61% aus, bei Personen, die in autofreien Haushalten leben, sogar 91%. Freiburgweit hat dieses Verkehrsmittel hingegen nur einen Anteil von 34% an den Wegen von und zur Arbeit.

Das Einkaufsverhalten und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl wurde differenziert nach „Einkäufen für den täglichen Bedarf (z.B: frische Lebensmittel)“ und „Großeinkäufe“ erhoben. In Bezug auf den Einkaufsort für den täglichen Bedarf gibt es so gut wie keine Unterschiede zwischen autobesitzenden und autolosen Haushalten. Beide Gruppen bevorzugen mit 53% bzw. 54% mit Abstand am häufigsten die nahe gelegenen Einkaufsmöglichkeiten auf dem Vauban-Gelände. Bezüglich des Großeinkaufes zeigen sich dagegen andere Präferenzen. Die autolosen Haushalte erledigen auch diese Art von Einkauf bevorzugt auf dem Vauban-Gelände, und zwar am häufigsten mit dem Rad, zu einem hohen Anteil aber auch zu Fuß. Bei den Haushalten mit Auto steht der Großmarkt im Gewerbegebiet an erster Stelle, das Vauban-Gelände ist dagegen von nachrangiger Bedeutung. Infolgedessen gibt es große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Geben drei Viertel der Personen mit Auto im Haushalt an, ihren Pkw zu nutzen, dominiert bei den autolosen Haushalten wiederum das Fahrrad. Der Anteil des Autos (Car-Sharing-Fahrzeuge) beträgt bei dieser Gruppe lediglich 6%.

¹⁴ Alle Prozentangaben dieses Kapitels beziehen sich auf die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes; die Befragten des Gebietes, in dem konventionelles Parken erlaubt ist, wurden nicht berücksichtigt.

¹⁵ Büro R+T (2002)

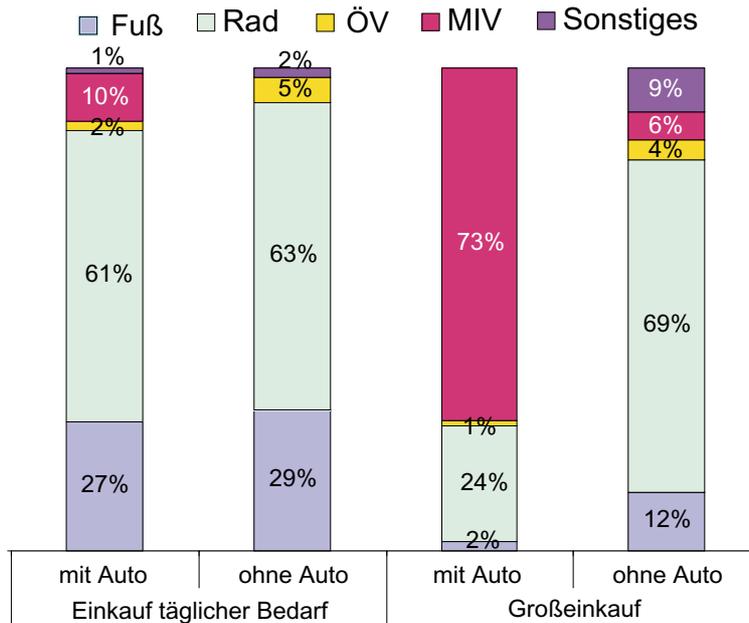


Abb 12:
Verkehrsmittelnutzung
beim Einkaufen –
stellplatzfreie Bewohner
mit und ohne Auto im
Vergleich

Die Erhebung des Freizeitverhaltens erfolgte anhand von acht Aktivitäten, die sich im Rahmen von Freizeituntersuchungen als wichtig herausgestellt haben. Wie beim Einkaufs- und Berufsverkehr sollte auch hier wiederum angegeben werden, wie häufig und an welchem Ort sie der Aktivität nachgehen und welches Verkehrsmittel sie dafür nutzen. Anhand dieser Angaben konnte ein modal split errechnet werden, der in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz der Haushalte deutliche Unterschieden aufweist. Wie der Abbildung 4 zu entnehmen gleicht die Verkehrsmittelnutzung der Befragten aus autobesitzenden Haushalten bei Freizeitwegen sehr stark dem des „Durchschnitts-Freiburgers“. Bei dieser Gruppe der Vauban-Bewohner fällt im Vergleich zum Freiburger Durchschnitt lediglich der Fahrradanteil höher aus und die öffentlichen Verkehrsmittel haben wie auch bei allen anderen Wegezwecken (Einkaufen und Beruf) eine geringere Bedeutung. Der Anteil des Autos entspricht mehr oder weniger dem des Freiburger Durchschnitts. Bei den Vauban-Bewohnern ohne Auto wird das fast fehlende Segment des motorisierten Individualverkehrs im Wesentlichen durch das Fahrrad ersetzt. Im Vergleich zu den Bewohnern mit Auto haben die öffentlichen Verkehrsmittel einen deutlich höheren Anteil, auch wenn dieser immer noch niedriger als im Freiburger Durchschnitt ausfällt.

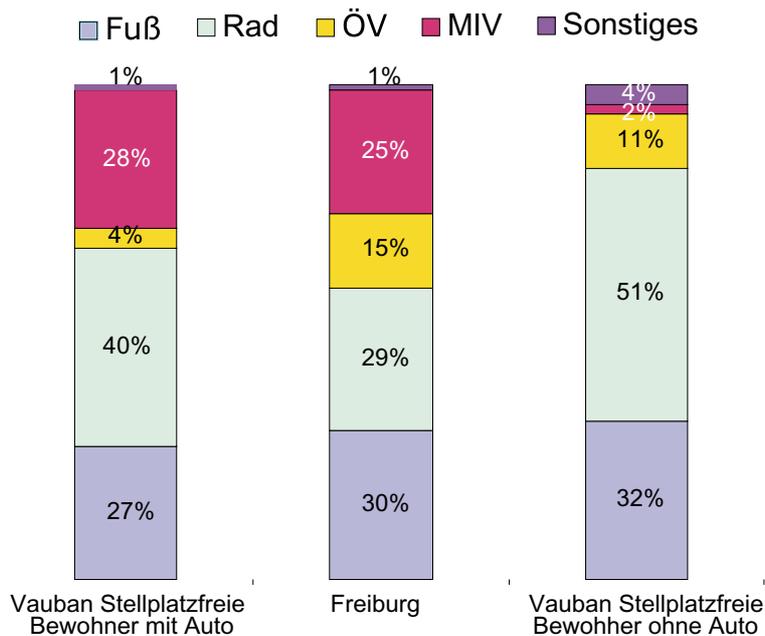


Abb 13:
Modal split im
Freizeitverkehr – Freiburg
und stellplatzfreie
Bewohner mit und ohne
Auto im Vergleich

Die Ergebnisse machen deutlich, dass das Mobilitätsverhalten der Bewohner sehr stark vom Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw abhängt. Bei den Bewohnern autofreier Haushalte im stellplatzfreien Quartier handelt es sich dabei keineswegs um Personen, die bereits seit langem ohne Auto leben und ein auf den Umweltverbund ausgerichtetes Mobilitätsverhalten haben. Von den Befragten ohne Auto geben 81% an, früher schon mal einen Pkw besessen oder regelmäßig zur eigenen Verfügung gehabt zu haben. Die Abschaffung des Pkw liegt für den größten Teil noch nicht lange zurück. Bei 57% ist dies erst mit Einzug in Vauban geschehen¹⁶, bei weiteren 16% innerhalb der letzten 5 Jahre. Fast drei Viertel der Bewohner der autofreien Haushalte haben damit noch keine lange Erfahrung mit ihrer autofreien Lebensweise.

In der Konsequenz haben viele autofreie Bewohner ihr Mobilitätsverhalten mit Einzug in Vauban verändert: 70% der Befragten ohne Auto geben an, Car-Sharing-Fahrzeuge häufiger, ein Auto dagegen weit weniger zu nutzen als früher. Die Bedeutung des Fahrrades sowie von Bussen, Straßenbahnen und Taxen haben bei dieser Gruppe ebenfalls zugenommen, auch wenn jeweils der größte Teil angibt, das Verkehrsmittel genauso oft zu nutzen wie früher. Doch auch bei den Bewohnern mit Auto gibt es Veränderungen. Der Anteil, der angibt, dass die Nutzung des Fahrrades zugenommen hat, fällt mit 41% sogar höher aus als bei den Bewohnern autofreier Haushalte. Busse und Straßenbahnen werden ebenfalls etwas häufiger genutzt. Beim Auto hingegen halten sich die Personen, die angeben, die Nutzung habe gegenüber früher zugenommen, fast die Waage mit den Personen, bei denen die Nutzung abgenommen hat. Die meisten geben an, dass sich durch den Einzug in Vauban keine Änderung der Nutzungshäufigkeit ihres Pkw ergeben habe.

¹⁶ Die ersten Wohnungen im stellplatzfreien Gebiet wurden Ende 1998 bezogen. Der Haupteinzugswellen haben 1999 (29% der Befragten) und 2001 (40% der Befragten) stattgefunden.

Die Bewohner der autofreien Haushalte sind mit ihrer Mobilität im großen und ganzen sehr zufrieden. 81% geben auf einer fünfstufigen Skala an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht bzw. leicht fällt. Die Frage, ob es Situationen gibt, in denen ein eigenes Fahrzeug vermisst wird, bejahen zwar gut zwei Drittel. Bei der Hälfte der Befragten kommen solche Situationen jedoch nur selten vor. Von sechs genannten Gründen für das Vermissten eines eigenen Pkw wird am häufigsten genannt „für Ausflüge, Kurzreisen, Urlaube“. An zweiter Stelle folgt der Grund „spontan irgendwo hinfahren“.

Die Bewohner mit Pkw sind dagegen deutlich unzufriedener. Ihnen bereitet v.a. das Abstellen des Pkw in der Quartiersgarage noch Probleme. 67% geben an, dass es ihnen manchmal bzw. häufig schwer fällt, den Pkw nicht direkt am Haus abstellen zu können. Gar keine Schwierigkeiten damit haben lediglich 12%. Zielten die Vorüberlegungen des Projektes stark darauf ab, Erleichterungen für die Alltagsmobilität der autofreien Haushalte zu schaffen, so zeigt sich zum einen, dass die Haushalte mit Auto viel eher Probleme haben und Zielgruppe von Verbesserungsmaßnahmen sein sollten. Zum anderen zeigt sich, dass die Autofreien gerade mit ihrer Alltagsmobilität sehr gut zurecht kommen und eher in seltener vorkommenden Situationen des Freizeitverkehrs Unterstützung gebrauchen könnten.

Grundsätzlich zeigt sich, dass der größte Verbesserungsbedarf v.a. verkehrsplanerischer Art ist. Kritisiert wird z.B. die Qualität von Fahrradwegen, allerdings nicht jener im, sondern der außerhalb des Quartiers. Des weiteren wird oft angemerkt, dass der Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr verbessert werden sollte. Sehr großer Handlungsbedarf besteht v.a. beim Besucherverkehr. Die Besucher kommen nach Aussage der befragten Bewohner am häufigsten mit dem Pkw. Es wird daher bemängelt, dass es keine kostenlosen, wohnungsnahen Besucherstellplätze gibt. Dies ist insbesondere bei Besuchern, die mehrere Tage bleiben, ein Problem. Die Bewohner stufen den Handlungsbedarf, sich für die Öffnung der Quartiersgaragen für Besucher einzusetzen, daher auch zu 60% als hoch, weitere 25% als eher hoch ein. Lediglich 16% sehen hier eher niedrigen bzw. niedrigen Handlungsbedarf.

**Aufgaben zur
Verbesserung der
Verkehrssituation im
Stadtteil**

7.5.3 Zielgruppen für die Erhöhung der Akzeptanz des Verkehrskonzeptes

Folgende Personengruppen haben sich angesichts der Ergebnisse der Befragung als Zielgruppen herausgestellt:

- **Bewohner mit Auto**, die mit der Distanz zwischen Wohnung und Garage Probleme haben.
- **Besucher**, die mit dem Auto nach Vauban kommen.
- Generell kann die große Gruppe der **Familien mit Kindern** als Zielgruppe festgehalten werden. War bereits unabhängig von der Befragung der sehr hohe Anteil junger Familien im Stadtteil klar, so halten die Ergebnisse die Notwendigkeit, besondere Angebote für die spezifischen Belange dieser sehr großen Gruppe zu machen, nochmals deutlich vor Augen. Die spezifischen Anforderungen dieser Gruppe

ergeben sich v.a. durch Wege, die von Kindern begleitet sind und bei denen Gepäck transportiert werden muss.

- Die spezifische Altersstruktur von Vauban führt dazu, dass der Stadtteil in einigen Jahren eine sehr hohe Zahl Jugendlicher von 18 Jahren haben wird. Da der Führerschein heute selbstverständlicher Teil der Ausbildung ist, sollte frühzeitig über spezielle Mobilitätsangebote für **junge Führerscheinbesitzer** nachgedacht werden. Eine Möglichkeit stellt die Schaffung eines speziellen Car-Sharing-Angebotes für diese Gruppe dar. Auf diese Weise können zum einen mögliche Konflikte zwischen Eltern und Kindern aufgrund der autofreien Lebensweise vermieden werden. Zum anderen stellt die Gruppe der jungen Autofahrer eine bislang zu wenig bei Car-Sharing berücksichtigte Kundengruppe dar. Junge Personen verfügen oft nicht über das Geld, sich einen Pkw zu leisten. Car-Sharing kann hier eine sinnvolle Alternative sein. Der Einwand, dass auf diese Weise eine Gruppe die Möglichkeit erhält, einen Pkw zu nutzen, die sonst nicht Auto fahren würde und dass damit mehr Verkehr entsteht, gilt nur bedingt. Die Personengruppe wird angesichts der Kostentransparenz und des geringen Budgets Car-Sharing vermutlich nicht in einem übermäßigen Umfang nutzen. Der Vorteil der Ansprache junger Personen liegt v.a. darin, dass sie Car-Sharing möglicherweise so schätzen lernen, dass sie sich auch später – wenn sie das Geld dafür hätten – keinen eigenen Pkw anschaffen und langfristig Car-Sharing-Kunde mit den bekannten positiven Effekten einer geringeren Nutzungshäufigkeit eines Pkw bleiben.
- Angesichts der enorm hohen Fahrradnutzung können auch die **Fahrradfahrer** als Zielgruppe von Maßnahmen festgehalten werden. Neben der Behebung der von den Bewohnern selbst aufgezählten konkreten Mängel bei Fahrradwegen etc., geht es allgemein darum, die Nutzung eines Fahrrades zu erleichtern (z.B. Mitnahme von Fahrrädern in der öffentlichen Verkehrsmitteln, Möglichkeit, Fahrräder für Besucher auszuleihen etc.)
- **Mieter** sind weniger gut über das Verkehrskonzept informiert, insbesondere die Mieter, die im Bereich des Vauban-Geländes wohnen, in dem das Parken eines Autos erlaubt ist.

7.5.4 Fazit

Die Untersuchung zeigt eindrücklich, dass autofreie bzw. autoreduzierte Wohnprojekte ein effektives Mittel sind, um die Zahl von Autofahrten zu reduzieren und langfristig ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aufzubauen oder zu stabilisieren. Die Tatsache, dass ein Großteil der Bewohner seinen Pkw erst mit Einzug in Vauban abgeschafft hat, macht deutlich, dass diese Art von Wohnprojekten nicht nur für bereits autofreie Haushalte interessant ist. Obwohl es sich bei den Vauban-Bewohnern größtenteils um junge Familien mit Kindern handelt, die in der Regel zu einem hohen Prozentsatz ein Auto besitzen, hat sich die Hälfte der

Haushalte für autofreies Wohnen entschieden. Trotz oder gerade wegen des damit verbundenen Wandels ihrer Mobilität ist diese Gruppe sehr zufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten und den Vorteilen einer autofreien Umgebung.

Ob das einzelne Projekt erfolgreich ist, hängt von vielen Faktoren ab. Neben der genauen Umsetzung des Verkehrskonzeptes sind die Kosten für Bauland, das stadtplanerische Konzept, die Attraktivität und das Image des Geländes, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr usw. zu nennen. Auch wenn die Ergebnisse von Freiburg-Vauban nicht ohne weiteres auf andere Städte und Stadtteile übertragbar sind, so sollten die positiven Ergebnisse in Vauban und in anderen autofreien Projekten Politiker und Verwaltungen ermutigen, ähnliche Projekte auch in ihren Kommunen umzusetzen, da der Besitz bzw. Nichtbesitz eines Pkw einer der besten Ansatzpunkte für den Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist.

8 Geplante und durchgeführte Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrskonzeptes

Durch Information und Kommunikation wurde versucht die Akzeptanz des Verkehrskonzeptes bei den Bewohnern zu verbessern.

Alternative Mobilitätsangebote in Vauban sind gut angenommen und konnten in einigen Details während des Projektes verbessert werden. Trotzdem stehen in der Zukunft noch viele notwendige Verbesserungen aus, die während der Projektlaufzeit zwar angeregt aber noch nicht umgesetzt werden konnten, wie z.B. die Car-Sharing-Plätze im Straßenraum der Vaubanallee.

Die Arbeit des AK-Verkehrs wurde durch die Erarbeitung von Maßnahmvorschlägen während des Projektes deutlich unterstützt Konflikte wurden herausgearbeitet und konnten zum Teil gelöst werden, wie z.B. der Streit um die Trennung der Vaubanallee (vgl. Kap. 8.5.3).

Darüber hinaus wurden auch einige Vorschläge für ausgewählte Zielgruppen (Schule, autofreie Mieter, Bauträger) erarbeitet (vgl. Kap. 8.6.).

8.1 Maßnahmenkatalog sinnvoller Angebotsergänzungen von Mobilitätsdienstleistungen im Stadtteil

Dieses Kapitel ist eine Zusammenfassung der für Vauban relevanten Mobilitätsdienstleistungen eines umfangreicheren Gutachtens des Öko-Instituts (vgl. Anhang 31, mobilitätsdienstleistungen.pdf), welches auch auf über Vauban hinausgehende Beispiele eingeht.

Im folgenden wird beschrieben, welche Angebotsergänzungen von Mobilitätsdienstleistungen in Vauban durchgeführt werden sollten. Einerseits sollen sie in der Lage sein, zusätzlich zu den bereits bestehenden Angeboten in Freiburg die Bewohner des Stadtteils in ihrer multimodalen, nicht auf das eigene Auto angewiesene Mobilität zu unterstützen. Andererseits wurde in der Konzeption auch die Finanzierbarkeit der Angebote aus dem Stadtteil heraus beachtet. Insofern sind einige wünschenswerte Mobilitätsdienstleistungen bereits herausgefiltert, die im Stadtteil bisher zumindest nicht finanzierbar erscheinen.

8.1.1 Car-Sharing-Angebote im Stadtteil

Im Stadtteil Vauban stehen zur Zeit (Stand Frühjahr 2003) zwölf Car-Sharing-Fahrzeuge der FAG an den Standorten Merzhauser Straße/Solargarage, Villaban-Gelände und Vaubanallee zur Verfügung. Die Planungen der FAG sehen weitere Stellplätze in Vauban und einen bedarfsabhängigen Zuwachs von Fahrzeugen im Stadtteil vor. Etwa zehn Car-Sharing-Stellplätze sollen nach dem Wunsch der FAG zukünftig gut sichtbar und wohnungsnah im Straßenraum der Vaubanallee - auf quasi öffentlicher Fläche, aber ausschließlich für diese Fahrzeuge reserviert – ausgewiesen

werden. Folgende Überlegungen sprechen für die Planung der Übergabestationen in dieser Form:

- Car-Sharing-Stellplätze sollten möglichst zentral im Stadtteil und nahe zu den Wohnungen der Nutzer gelegen sein. Damit erzielen die Car-Sharing-Fahrzeuge einen Erreichbarkeitsvorteil gegenüber den privaten Pkw, die in den peripheren Parkhäusern des Stadtteiles abgestellt sind.
- Bei einer im Jahre 2002 durchgeführten Nutzerbefragung der Kunden der StadtMobil Car-Sharing AG, dem Car-Sharing-Anbieter in Stuttgart, wurden die persönlichen Präferenzen beim Car-Sharing abgefragt. Mehr als 90% der Kunden halten die Nähe der Car-Sharing-Station zu ihrer Wohnung für „sehr wichtig“ oder „wichtig“ (Huber 2002). Ähnlich dürfte es sich auch bei den Car-Sharing-Kunden in Freiburg verhalten.
- Die Stellplätze sollten gut sichtbar im öffentlichen Straßenraum postiert sein, um über ihre permanente sichtbare Präsenz einen zusätzlichen Werbeeffect auf zukünftige Mitglieder auszuüben.
- Hierfür wäre es sinnvoll, ein – möglichst bundesweit verwendetes – Logo mit Wiedererkennungswert an den Car-Sharing-Stationen anzubringen. Ein anschauliches Beispiel hierfür, das im Rahmen eines Pilotprojektes in Mannheim verwendet wurde, liefert Huwer (2002, 69).
- Diese Stellplätze müssen exklusiv für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert sein, damit die nächsten Fahrzeugmieter die Fahrzeuge mühelos und ohne Zeitverlust an der vorgegebenen Stelle auffinden, an der sie von den Vormietern abgestellt wurden. Hierbei ist zu bedenken, dass die Car-Sharing-Nutzung auf der unpersönlichen Weitergabe der Fahrzeuge von einem Nutzer zum nächsten basiert.
- Zahlreiche Untersuchungen belegen, dass Car-Sharing den Zugang zu einer vielfältigen Verkehrsmittelwahl ermöglicht. In Vorher-/Nachher-Vergleichen wurde in diesen Untersuchungen wiederholt belegt, dass Car-Sharing-Mitglieder im Durchschnitt wesentlich weniger Auto fahren als vor dem Beitritt, damit in erheblichem Maße zu einer Reduzierung von Umweltbelastungen und kommunalen Infrastrukturkosten für die Verkehrssysteme beitragen und damit die kommunalen Haushalte entlasten. Konkrete Angaben lieferte eine Untersuchung von Car-Sharing-Teilnehmern in München aus dem Jahre 1996, die mit identischem Design im Herbst 2002 wiederholt wurde. Nach den aktuellen Angaben führen die befragten Car-Sharing-Mitglieder vor dem Beitritt jährlich durchschnittlich 11.300 km mit dem Pkw, nach dem Beitritt fiel dieser Wert auf durchschnittlich 2.500 km zurück. In der 1996er Befragung kamen vergleichbare Ergebnisse heraus: 13.000 Pkw-km vorher standen damals 3.000 Pkw-km nach Beitritt zum Car-Sharing gegenüber (Krietemeyer 2003, siehe auch Krietemeyer 1997). Im Gegenzug profitiert der ÖPNV vom Beitritt zum Car-Sharing. Damit wurde zum wiederholten Male in München die verkehrsentslastende Wirkung von Car-Sharing eindrucksvoll bestätigt.

Nun stehen diesen einleuchtenden Argumenten, warum eine Bevorzugung des Car-Sharings aus verkehrlicher Sichtweise auch

unter dem Primat des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Verkehrsteilnehmer durch eine kommunale Verwaltung begründet werden könnte, formalrechtliche Argumente entgegen. An erster Stelle wird eingewendet, dass öffentlicher Straßenraum allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Verfügung zu stehen hat und nur unter genau definierten Voraussetzungen an einzelne Bevölkerungsgruppen bevorzugt vergeben werden darf. Ausgenommen hiervon sind beispielsweise die persönlich reservierten Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum oder Aufstellplätze für Taxen.

Eine Lösung bietet die Teileinziehung des öffentlichen Straßenraums bzw. – bei noch nicht straßenrechtlich gewidmeten Teilabschnitten - die Nicht-Widmung der in Betracht kommenden Flächen im straßenbegleitenden Parkraum als öffentlichen Straßenraum. Diese Maßnahme ist grundsätzlich in den Straßengesetzen der Länder vorgesehen und wird vom Straßenbaulastträger (d.h. der Straßenbaubehörde) durchgeführt. Voraussetzung ist, dass die konkret zu bezeichnenden Flächen in einem Abwägungsprozess als für den allgemeinen Verkehr entbehrlich identifiziert wurden oder aus Gründen des Gemeinwohls eingezogen werden sollten. Die Absicht ist öffentlich anzukündigen. Konkret umzusetzen wäre dies durch eine Änderung des Bebauungsplans.

**Maßnahmen-
ausgestaltung**

Es wird empfohlen, beispielsweise durch eine besondere Pflasterung den rechtlichen Sonderstatus der reservierten Fläche gegenüber dem (verbliebenen) öffentlichen Straßenraum hervorzuheben und mit Absperrvorrichtung gegen unberechtigtes Parken abzugrenzen.

Die bereits laufenden Verhandlungen zur Ausweisung weiterer Car-Sharing-Stellplätze in den Parkhäusern des Stadtteils sind von dem Maßnahmenvorschlag unberührt und sollten fortgeführt werden. Für die Akzeptanz ist es allerdings erforderlich, dass diese auf privatrechtlicher Basis zu vereinbarenden Stellplatzanmietungen in einer gut zugänglichen Lage zum Eingangsbereich erfolgen sollte

Aus den Ergebnissen der Bewohnerbefragung geht hervor, dass in 39 % der antwortenden Haushalte ein oder mehrere Personen Mitglied einer offiziellen Car-Sharing-Organisation sind (95 von gesamt 245 Haushalte mit 150 Mitgliedern). Zusätzlich sind 27 Personen Mitglied einer privat organisierten Autogemeinschaft. Diese bundesweit außerordentlich hohe Konzentration von Car-Sharing-Nutzern in einem Stadtteil zeigt das große Nachfrage- und Entlastungspotenzial von Car-Sharing in Vauban, das vermutlich auch bei den weiteren Zuzüglern in den Stadtteil anhalten wird. Die Maßnahme trägt neben dem beabsichtigten Werbe- und Komforteffekt für das Car-Sharing auch zur Kundenbindung der Car-Sharing-Anbieter bei.

Maßnahmenpotenzial

8.1.2 Persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil

Neben den bestehenden elektronischen Informationsmöglichkeiten, die für jeden PC-Besitzer mit Internetzugang nutzbar sind, wäre es empfehlenswert, eine persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil einzurichten. Dies ist jedoch, wenn sie den

Mindestqualitätsstandards einer professionellen Mobilitätszentrale entsprechen soll, mit hohen Kosten verbunden. Eine innerhalb des Stadtteils finanzierte Mobilitätszentrale scheidet deshalb nach unserer Ansicht aus. Dies zeigen auch die Schwierigkeiten der zentralen Fahrradstation und Mobilitätszentrale mobile am Hauptbahnhof, eine gesicherte Finanzierung für eine hauptamtliche Mobilitätszentrale mit integrierten Mobilitätsdienstleistungen aufzustellen.

Als kontinuierlich auftretende Kostenfaktoren einer Mobilitätsberatung/Mobilitätszentrale, denen aus Mobilitätsdienstleistungen nur geringe Einnahmen gegenüberstehen, sind überschlägig zu rechnen:

- ✓ Personalkosten, mindestens eine ganze Stelle über das Jahr gesehen, etwa 40.000 Euro pro Jahr,
- ✓ Mietkosten für ein Ladenbüro oder einen Anteil an einem Ladenbüro, mindestens 20 qm Flächenanteil, etwa 3.000 Euro pro Jahr
- ✓ Sachkosten, insbesondere EDV- und Telefonkosten, etwa 5.000 Euro pro Jahr
- ✓ Kosten für Marketingaktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit, Kosten abhängig von Aktivität und Aufwand.

Zusätzlich kommen Kosten für die Erstausrüstung des Ladenlokals hinzu.

Folgende Möglichkeiten, dennoch eine Mobilitätsberatung im Stadtteil anzubieten, werden zur Zeit gesehen:

- Zusammenarbeit mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG), die – auch zeitweise – eine Beratung im Stadtteil anbietet,
- Zusammenarbeit mit der Freiburger Autogemeinschaft (FAG) in einer von der FAG betriebenen Stadtteilniederlassung,
- Zusammenlegen verschiedenster Funktionen und Dienstleistungen in einer Stadtteilagentur.

Die Bewohnerbefragung hat folgende Daten zur Nutzung elektronischer Medien ergeben: 77,4% der Antwortenden nutzen das Internet, 79,5% nutzen das Internet, um sich über Fahrplanverbindungen oder Tarife zu informieren. 91,9% nutzen das Internet mindestens mehrmals im Monat, es kann also davon ausgegangen werden, dass dieser große Personenkreis Übung im Umgang mit elektronischen Informationsmedien hat. Die Hälfte der rücksendenden Befragten (52,7%) hat den Internetzugang zu Hause, das heißt im Stadtteil Vauban.

Maßnahmenpotenzial

Aus diesen Befragungsergebnissen kann geschlossen werden, dass der weitaus größte Teil der Bewohner des Stadtteils sich tendenziell selbstständig über die vorhandenen Mobilitätsangebote informieren kann und eine persönliche Beratungsnotwendigkeit auf folgende Bevölkerungsgruppen und Situationen beschränkt ist:

- Bewohneranteil ohne Internetnutzung überhaupt (22,6% der Antwortenden),

- bei schnell zu beantwortenden Fragestellungen: Bewohneranteil ohne Internetzugang im Stadtteil (mindestens 40% geschätzt),
- schwierigere Fragestellungen, die nicht selbständig am PC beantwortet werden können.

Aus den Ergebnissen der Bewohnerbefragung und aus der Sozialstruktur des Stadtteils kann geschlossen werden, dass in Vauban mehr als im Durchschnitt Freiburgs Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten selbständig über elektronische Medien beschafft werden. Die Notwendigkeit zu einem persönlichen Beratungsangebot beschränkt sich in der Regel auf schwierige Fragestellungen oder eine kleinere Teilgruppe der Bewohner. Hieraus ergeben sich aus unserer Sicht folgende Schlussfolgerungen für die Umsetzung:

Maßnahmen- ausgestaltung

- Es sollte zunächst das Interesse der Verkehrsunternehmen (in erster Linie der VAG) und des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (RVF) an einer Mobilitätsberatungsstelle im Vauban erkundet werden. Diese müsste mit deren eigenem Personal ausgestattet sein.

Aus übergeordneter gesamtstädtischer Sicht sollte jedoch der gemeinsame Betrieb einer integrierten Mobilitätszentrale im mobile am Hauptbahnhof Vorrang haben. Diese sollte von VAG, RVF und eventuell weiteren Verkehrsunternehmen, zusammen mit den bisherigen Betreibern des mobile, professionell und mit mindestens den üblichen Ladenöffnungszeiten unternehmensunabhängig Informationen zu allen Mobilitätsangeboten der Region vermitteln und Träger eines kommunalen Mobilitätsmanagements sein. Es wird als unrealistisch angesehen, dass VAG oder RVF sich in nächster Zeit über ein wünschenswertes Engagement am mobile hinaus an weiteren Beratungsprojekten beteiligen werden. Insofern ist der Vorschlag so zu verstehen, dass eine Chance mit geringer Wahrscheinlichkeit nicht aus Unkenntnis gegenseitiger Interessen verpasst werden sollte.

- Größere Realisierungschancen werden einer Zusammenarbeit mit der FAG eingeräumt, falls diese im Vauban eine personalbesetzte Niederlassung einrichten würde. Dann könnte in diesem Büro ein PC mit den einschlägigen mobilitätsbezogenen Informationsprogrammen aufgestellt werden, der von den Bewohnern des Stadtteils selbständig genutzt werden könnte. Das Personal der FAG würde lediglich eine Aufsichtsfunktion übernehmen und PC-unkundigen Personen bei einfacheren Fragestellungen helfen. Schwierige Fragestellungen müssten voraussichtlich an die Mobilitätszentrale mobile verwiesen werden bzw. in telefonischer Zusammenarbeit mit dieser beantwortet werden.
- Als weitere Realisierungsmöglichkeit wird eine Mobilitätsberatung in der Angebotsqualität wie bei der FAG-Variante gesehen, die im Rahmen einer Stadtteilagentur eingerichtet würde. Diese Stadtteilagentur würde Dienstleistungen im Stadtteil anbieten, die nicht und nur beschränkt aus Mobilitätsanforderungen erwachsen. Voraussetzung dieser Variante wäre, dass die Dienstleistungen der Stadtteilagentur eine tragfähige finanzielle Basis für die Bereitstellung der notwendigen Personal- und Sachkosten bilden. Alternativ käme hierfür auch ein Internetcafé in Frage,

dessen Betreiber ein gewisses Interesse und Verständnis für Mobilitätsfragen mitbringen.

8.1.3 Hol- und Bringservice der Einzelhändler für die Bewohner des Stadtteils

Hol- und Bringdienste unterstützen das Einkaufen ohne Pkw. Sie tragen zur Kaufkraftbindung im Stadtteil bei und unterstützen von daher den Einzelhandel im Wohnumfeld. Den Einkaufenden erleichtern sie ihre Tätigkeit und ermöglichen eine bessere Integration des Einkaufens in die Sachzwänge komplexer Wegeketten.

Es gibt bereits heute Lieferdienste des Einzelhandels im Stadtteil. Der HL-Markt am Eingang des Stadtteils bietet die kostenfreie Hauslieferung von Waren ab einem Wert von 25 Euro an.

Zur Zeit laufen Gespräche zwischen der Aktionsgemeinschaft Handel und Gewerbe „z’Friburg in der Stadt“, die sich als Interessensvertretung des Einzelhandels in der Freiburger Innenstadt versteht, und den Umwelt- und Verkehrsverbänden. Das Öko-Institut ist auch an diesen Gesprächen beteiligt. Ein Schwerpunkt dieser Gespräche ist der Versuch, ein kostengünstiges und finanzierbares Konzept für einen zentralen Lieferservice der Innenstadtgeschäfte zu erarbeiten. In diesen Gesprächen wurde von Seiten der Aktionsgemeinschaft auch das Interesse artikuliert, Kunden in einzelnen Stadtteilen konzentriert anzusprechen. Dieses könnte, sofern sich eine Möglichkeit für einen zentralen Lieferservice aus der Innenstadt abzeichnet, als Interesse für eine bilaterale Zusammenarbeit zwischen dem Stadtteil Vauban und den Geschäften der Innenstadt interpretiert werden, in Ergänzung des nähräumlichen Lieferservice.

Als ersten Schritt einer Strategie zur Förderung weiterer Hol- und Bringdienste durch die Geschäfte im Umfeld des Stadtteils bzw. von Geschäften, die den Stadtteil beliefern, sollte ein gemeinsames Logo entworfen werden. Dieses Logo dient als Erkennungsmarke im Eingangsbereich der teilnehmenden Geschäfte und gleichzeitig als Überzeugungsinstrument gegenüber den Auto fahrenden Einkaufenden.

Maßnahmengestaltung

Gleichzeitig sollte eine möglichst vollständige Liste aller lieferbereiten Geschäfte im Stadtteil und seinem Umfeld veröffentlicht werden. In dieser Liste werden auch die Lieferbedingungen und Tarife der Dienste aufgelistet. Diese Liste sollte als Teil eines Mobilitätshandbuchs kontinuierlich aktualisiert werden. In Zusammenarbeit mit dem Interessensvertretung der Einzelhändler in der Innenstadt „z’Friburg in der Stadt“ sollte diese Auflistung auch um die lieferbereiten Geschäfte der Innenstadt vervollständigt werden.

Als weitere Ausbaustufe ist eventuell der Aufbau eines zentralen Lieferservices für den Stadtteil anzusehen, wobei Trägerschaft und Initiative entweder beim Forum Vauban, bei einer Stadtteilagentur zusammen mit weiteren Aufgabenbereichen oder bei einem privaten Unternehmen liegen könnten. Auf dieser Ebene ist auch die mögliche Zusammenarbeit zwischen dem Stadtteil und den Innenstadtgeschäften einzuordnen.

Nach der Bewohnerbefragung erledigen 53,7% der Befragten ihre Einkäufe des täglichen Bedarfs im Stadtteil sowie 24,3% der Großeinkäufe. 17,6% bzw. 17,9% dieser Einkäufe werden in der Innenstadt getätigt. 99% der Einkäufe im Stadtteil werden nicht motorisiert, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt. Zum Einkaufen in die Innenstadt werden das Fahrrad in 66,8% der Fälle und die öffentlichen Verkehrsmittel in 24,1% der Fälle genutzt. Einkäufe im Gewerbegebiet, welches das am häufigsten genannte Zielgebiet für Großeinkäufe ist, werden zu über 70% mit dem Auto durchgeführt, wobei hierfür auch Car-Sharing-Autos regelmäßig ausgeliehen werden.

Maßnahmenpotenzial

8.1.4 Informationsblatt zu Mobilitätsangeboten im Stadtteil, in Freiburg und der Region

Eine übersichtlich aufgemachte Kurzinformation stellt aktuelle und alltagsrelevante Informationen zu Mobilitätsangeboten und Mobilitätsinformationen zusammen. Diese Kurzinformation wird an die Haushalte im Stadtteil verteilt und möglichst in regelmäßigen Intervallen aktualisiert.

In dieses Faltblatt fließen auch die Informationen aus dieser Teilstudie zu Mobilitätsdienstleistungen ein, die für die Alltags- und Freizeitmobilität in Freiburg von Bedeutung sind. Hierzu gehört auch eine Zusammenstellung von mobilitätsrelevanten Internetinformationen und Fahrplanauskunftsprogrammen, wie sie weiter oben ausgeführt sind.

8.1.5 Öffentliche Car-Sharing-Stellplätze

Im Kapitel 8.1.1 wurde ausgeführt, wie sinnvoll aus mehreren Überlegungen Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der zentralen Achse der Vaubanallee sind. Zum einen wären sie in der Nähe der Wohnungen der Nutzer angeordnet und tragen damit zur Attraktivität dieser Mobilitätsform bei. Car-Sharing als Autobaustein der Mobilität und vierte Säule eines integrierten Umweltverbundes würde damit attraktiv im Stadtteil platziert und könnte seine Vorteile ausreizen. Dies würde dazu beitragen, auch in Zukunft Anreiz für weitere Nachfolgemitgliedschaften unter den Bewohner des Stadtteils auszuüben und wäre als wichtiges Instrument der Kundenbindung anzusehen. Insofern könnte die verkehrsentlastende Wirkung des Car-Sharings, die in anderen Städten nachgewiesen wurde, sich weiterhin aus dem Stadtteil heraus entfalten.

Andererseits würde ein innovatives Herangehen der Stadtverwaltung bei der Ausweisung neuer Car-Sharing-Stellplätze im quasi „öffentlichen“ Straßenraum die Ernsthaftigkeit der Unterstützung der Stadt für das Car-Sharing in Freiburg beweisen, wie in der Gemeinderats-Drucksache VK 03001 vom 29.01.2003 ausgeführt wurde. Diese Vorlage wurde in öffentlicher Sitzung im Februar 2003 vom Verkehrsausschuss behandelt und zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das rechtliche Instrument zur Ausweisung solcher reservierter Car-Sharing-Stellplätze steht mit der Widmung nach § 5 bzw. der Teilentwidmung nach § 7 des Straßengesetzes für Baden-

Württemberg zur Verfügung. Stuttgart und Mannheim sind diesen Weg bereits gegangen (Huber 2002, 9). Insofern sollte es auch der Freiburger Stadtverwaltung möglich sein, ihre in einem Gespräch mit den Vertretern des Forum Vauban, des Öko-Instituts und der FAG geäußerten Bedenken zurückzustellen und neue, unkonventionelle Wege der Förderung des Car-Sharings einzuschlagen.

Neben dem Straßenverkehrsgesetz steht auch eine Anpassung des Bebauungsplans für die Ausweisung der Stellplätze entlang der Vaubanallee zur Verfügung, sofern sie noch nicht als öffentliche Straßenfläche gewidmet waren. Dieser Weg wurde im Übrigen ausdrücklich von der CDU/CSU/FDP-geführten Bundesregierung der 13. Wahlperiode in einer Antwort auf eine Kleine Bundestagsanfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ausgeführt: „Soweit eine Kommune es für notwendig erachtet, im Rahmen der Bauleitplanung für ein Wohngebiet ein Car-Sharing-System einzubeziehen, kommt die Festsetzung einer Fläche für Gemeinschaftsanlagen im Bebauungsplan in Betracht. Erforderlich sind hierfür indes immer städtebauliche Gründe (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB). Gesetzesänderungen oder –änderungen bedarf es nicht.“ (BT-Drucksache 13/11349, 1989)

8.2 Übergeordnete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität „Verkehrsplanung = Stadtplanung“

Obwohl Freiburg sich gerne auch im Verkehrsbereich als sehr fortschrittlich und umweltfreundlich darstellt, unterscheiden sich die verbliebenen Verkehrsprobleme (Staus, Luftbelastung, Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel, usw.) keineswegs wesentlich von anderen, vergleichbaren Städten und Gemeinden und es gibt noch immer viel zu tun. Das Beispiel Freiburg – Vauban zeigt aber auch, dass die Realisierung übergeordneter Maßnahmen, wie z.B. der Regiokarte, im Verkehrsbereich zwar eine wichtige Hilfe sind, Stadtteile wie Vauban zu realisieren, aber keine notwendige Bedingung.

Zu den zukünftigen übergeordneten Aufgaben der Stadtpolitik gehören unseres Erachtens:

- ✓ Integration von Stadt- und Verkehrsplanung (örtliche, regionale Verkehrspolitik muss stärker als bisher ineinander verzahnt werden, Ausbau oder Neubau von Wohnsiedlungen sind nur an leistungsfähigen Linien des öffentlichen Personennahverkehrs zu planen, Arbeitsplätze bzw. Gewerbeflächen sind entsprechend zu integrieren, das Instrument des „Nahverkehrsplans“ sollte konsequent genutzt werden),
- ✓ Entfernungspauschalen reduzieren und für Fernpendler entsprechend anpassen, damit sie sich nicht weiter als „Stadtflucht- und Zersiedlungsprämie“ auswirken,
- ✓ Zusammenarbeit bei der Wohn- und Gewerbeflächenplanung in der Region verstärken, mit Einbeziehung des Umlandes bei der Erstellung von Flächennutzungsplänen,
- ✓ Pendelverkehr reduzieren, Bündeln von Pendlerfahrten (Spiekermann et al. 1992, 1993) konnten zeigen, dass das Bündelungspotential von Pendlerfahrten zum Beispiel durch Fahrgemeinschaften oder Sammeltaxis erheblich ist, es beträgt je nach Variante zwischen 33 und neunzig Prozent, bei realistischen Verhaltensannahmen ist eine Einsparung von vierzig bis sechzig Prozent der Fahrzeugkilometer im Berufsverkehr und damit eine erhebliche Energieeinsparung und Reduzierung der Umweltbelastungen möglich,
- ✓ Förderung des „Ladens um die Ecke“, Reduktion des Kaufkraftabflusses, Wege zum Einkauf verkürzen,
- ✓ Arbeitszeitmodelle an Mobilitätsbedürfnissen orientieren,
- ✓ Telearbeit von der Wohnung aus ermöglichen (inzwischen belegen zahlreiche Studien die Potenziale der Telearbeit und auch die Nachteile, wie der fehlende persönliche Kontakt, sind oft durch regelmäßige Treffen an entsprechenden Orten kompensierbar; trotzdem realisieren nicht einmal Institutionen die Wünsche ihrer Mitarbeiter nach Telearbeit, die diese Studien erarbeiten),
- ✓ Radverkehr forcieren und das Zu-Fuß gehen fördern,

- ✓ Angebote von Citytaxi bzw. Sammeltaxis einrichten oder ausbauen,
- ✓ Entlastung des Güterverkehrs durch Förderung regionaler Produkte,
- ✓ Baulandpreisgefälle zwischen Stadt und Umland beseitigen, d.h. Änderung des Bewertungsverfahrens der Grundsteuer, die bisherige Einheitsbewertung von Grundvermögen steht in einem völligen Missverhältnis zu den Verkehrswerten; sowohl das Ziel eines sparsamen Flächenverbrauchs, als auch das Ziel der urbanen und kompakten Stadt mit Nutzungsmischung sind mit einer Bodenwertsteuer besser zu erreichen, es sollte nur der Boden entsprechend der jeweiligen Ausnutzbarkeit bewertet werden, nicht dagegen die Gebäude,
- ✓ großflächigen Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen auf der „grünen Wiese“ verhindern,
- ✓ flexible Ladenöffnungszeiten für den kleinen Einzelhandel in Wohngebieten ermöglichen,
- ✓ Mut zum Experiment.

8.3 Bewohner-Workshop „Vauban Mobil“ vom 26.10.02

Der Workshop war ein wesentlicher Bestandteil der vorliegenden Umsetzungsbegeleitung des Forum Vauban e.V.. Im Rahmen des Workshops sollten die in der 1. Phase des Projektes erarbeiteten Verbesserungsvorschläge mit Bewohnern besprochen und Ideen von Bewohnern ergänzt werden.

**Begrüßung /
Programm**

Der Workshop wurde von Frau Fuhrmann vom Büro für Moderation und Prozessbegleitung, Frankfurt a. M., moderiert. Am Vormittag fand die Vorstellung der vorläufigen Ergebnisse der an das Öko-Institut sowie den DLR vergebenen Fachgutachten (vgl. Kap.7.5 und 8.1.) statt.

Im Anschluss stellen sich die Teilnehmenden vor und erläutern, was ihnen am Verkehrskonzept besonders wichtig erscheint. Danach kam es zur Diskussion der Ergebnisse der Fragebogenaktion unter der Prämisse, ergänzenden Handlungsbedarf zu beschreiben.

Auf Wunsch der Teilnehmer wurde ein zusätzlicher Tagesordnungspunkt aufgenommen: Herr Funke, als Mitarbeiter der VAG, beantwortet Fragen zur Verbesserung der Anbindung des Stadtteils an den ÖPNV.

Nach der Mittagspause schilderte Frau Schieder, Projektbearbeiterin des vorliegenden Projektes zur „Umsetzungsbegleitung der Verkehrskonzeption Vauban“, die aktuelle Situation im Quartier . Daraus ergaben sich die im Folgenden aufgeführten Arbeitsgruppen (AG 1-5), die am Nachmittag von den Teilnehmern bearbeitet wurden:

0 Mobilitätsdienstleistungen für Vauban

Arbeitsgruppen:

- AG 1 Argumente für/gegen eine Unterbrechung der Vaubanallee; Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung auch für andere Straßen
- AG 2 Umsetzung des Verkehrskonzeptes: Sanktionierungsmaßnahmen des Vereins für Autofreies Wohnen – wie weiter?
- AG 3 Gestaltung der PKW- Einfahrten ins Quartier (Wiesentalstraße, Merzhäuserstraße); Gestaltung der Parkhauseinfahrten
- AG 4 Lebensqualität und Mobilität - aus der Perspektive von Kindern (diese Arbeitsgruppe wurde auf Wunsch einer Teilnehmerin noch zusätzlich eingefügt).

Die an die Präsentation von Frau Nobis anschließende Vorstellungsrunde der Teilnehmer beinhaltete neben deren genauem Wohnort (1. oder 2. Bauabschnitt vgl. Karte 3 im Anhang) vor allem auch die Frage:

„Was ist mir besonders wichtig im autoreduzierten Stadtteil Vauban?“

Als Antworten wurden genannt:

- ✓ Besucherparkplätze,
- ✓ Sperrung der Vaubanallee gegen Durchfahrtsverkehr,
- ✓ Nähe zu Car-Sharing Stellplätzen,
- ✓ das Miteinander zwischen Autobesitzern und Autofreien,
- ✓ „pseudoautofreie“ Haushalte regulieren,
- ✓ Förderung des Car-Sharing auf der Vaubanallee,
- ✓ weitere Reduktion des Autoverkehrs
- ✓ Keine Kurzzeitparkplätze auf der Vaubanallee,
- ✓ Verkehrsberuhigung durch Zebrastreifen, Verengungen u.ä.,
- ✓ geringe Lärmbelästigung durch Autos,
- ✓ Unterbrechung der Vaubanallee,
- ✓ Ausbau Radwegenetz,
- ✓ Verbesserung des ÖPNV,
- ✓ Autofahrer sollen besser Regeln einhalten,
- ✓ konsequentere Umsetzung des Verkehrskonzeptes (Kontrollmöglichkeiten?),
- ✓ Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit den Bewohnern,
- ✓ Ausbau öffentlicher Verkehrswege noch vor der Einführung der Straßenbahn,
- ✓ Förderung des autofreien Wohnens,
- ✓ „Kreatives“ Mobilitätsverhalten.

Die Vorstellung der Teilnehmenden mündete in eine Diskussion über die Ergebnisse der Fragebogenaktion. Dabei wird u.a. festgestellt, dass die Stadt eine „Aufweichung“ des Verkehrskonzeptes im zweiten Bauabschnitt duldet. Als Begründung wird die Baustellensituation angegeben. Durch sie kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit verbunden zu einer erhöhten Gefährdung der Kinder. Am Ende der Diskussion wird die Frage erörtert, wo weiterer Handlungsbedarf gesehen wird.

Die insgesamt etwa 30 TeilnehmerInnen konnten aus den zunächst vier angebotenen Themen wählen. Im Lauf der Diskussion wurde ein weiteres Thema angesprochen und zusätzlich in den Themenkatalog aufgenommen. Jeder Gruppe stand ein/e Moderator/in zur Verfügung, welche/r die Ergebnisse im Plenum kurz skizzierte.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Mobilitätsdienstleistungen in Vauban bildete das von Herrn Loose geleitete, erste Thema. Zur Diskussion, ob es reservierte Car-Sharing Stellplätze auf der Vaubanallee geben soll, wurde folgender Vorschlag unterbreitet: Von der Stadt sollen drei Plätze mit jeweils drei bzw. vier Stellplätzen in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Das könnte bedeuten, dass diese Stellplätze auf städtische Kosten mit Pollern abgetrennt und gesondert markiert werden.

Arbeitsgruppe 1

Als Zielprognose für die Verteilung der Stellplätze wird angegeben, dass von den zu erwartenden etwa 25 Car-Sharing Autos zehn in der Vaubanallee geparkt werden, drei in der Garage an der Lise-Meitner-Strasse, vier in der Solargarage und vier im zukünftigen Solarschiff an der Merzhauser Straße.

Zusätzlich könnte sich die FAG als Dienstleister vorstellen, neben den Car-Sharing Plätzen im Parkhaus günstige, zusätzliche Plätze anzubieten, die die autofreien Haushalte (Mitglieder der FAG) für ihre motorisierten Gäste anmieten könnten.

Die Finanzierung eines Hol- und Bringdienstes gestaltet sich sehr schwierig, dies liegt nach Auskunft von Herrn Loose an der demographischen Struktur des Stadtteils, d.h. neben wenig älteren Mitbürgern gibt es im Stadtteil weit überwiegend junge Menschen, die solcher Dienste eher kaum bzw. nicht bedürfen.

Auch eine persönliche Mobilitätsberatung in Vauban werden nach Auskunft von Herrn Loose wenig Chancen eingeräumt. Durch die große Verbreitung des Internet bedarf es nur in sehr wenigen Situationen einer persönlichen Beratung.

Die zweite, von Herrn David Nolte geleitete Gruppe, die sich mit der Unterbrechung der Vaubanallee beschäftigte, sammelte zunächst die pro bzw. contra Argumente.

Arbeitsgruppe 2

Für die Unterbrechung der Vaubanallee spricht:

- ✓ weniger interner PKW-Verkehr (z.B. Einkaufsfahrt zu HL-Markt),
- ✓ Geschwindigkeitsreduzierung,
- ✓ höherer Anreiz für die Nutzung beider Parkhäuser,
- ✓ mehr Parkplätze für Besucher,

- ✓ selbstständige Straßenquerung von Kindern möglich,
- ✓ Verkehrslenkung innerhalb des Stadtteils.

Gegen eine Unterbrechung spricht:

- ✓ zusätzlich belastender Suchverkehr an der unterbrochenen Stelle, Besucher auf der Suche nach einer Wohnstraße müssten hier gegebenenfalls wenden,
- ✓ Umwege für Liefer-/Dienstleistungsverkehr,
- ✓ Ausschilderung der Zufahrtsmöglichkeiten wird als wenig hilfreich eingeschätzt.

Aus dem Nebeneinanderstellen der Argumente entwickelte sich die Zielvorgabe, dass die Befürworter und Gegner im Nachgang zur Workshop-Veranstaltung ein gemeinsames Konzept entwickeln, in welchem Vorschläge zu einer einheitlichen und für möglichst alle vertretbaren Vorgehensweise eingebracht und möglichst auch dann umgesetzt werden. Die Ideen reichten von Unterbrechung der Allee mit Pollern über den Aufbau von Hindernissen für den Durchfahrtsverkehr oder die Sperrung an anderer Stelle bis hin zur baulichen Gestaltung der Alleeausfahrt in die Merzhauser Straße, die diese unattraktiver machen soll. Wichtig erschien dabei die Kennzeichnung für Quartiersunkundige.

Vorschläge zur Vorgehensweise waren, bald eine gemeinsame differenzierte Umfrage mit konkreten Planungsalternativen im gesamten Quartier zu starten. Weiter könnte es zwei Testphasen geben, nämlich die erste Phase ohne Unterbrechung, die zweite Phase mit Unterbrechung, jeweils auf ein halbes Jahr befristet mit anschließender Befragung.

Die dritte Gruppe (Umsetzung des Verkehrskonzeptes: Sanktionsmaßnahmen des Vereins für autofreies Wohnen – wie weiter?) geleitet von Renate Feisst, beschäftigte sich mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes mittels Sanktionierungsmaßnahmen gegen diejenigen, die als autofrei Gemeldete wissentlich den abgeschlossenen Vertrag brechen bzw. sich nicht in das Verkehrskonzept einbinden können oder wollen.

Arbeitsgruppe 3

Dabei wurden die Autofahrer in Vauban in drei Kategorien eingeteilt:

Die erste Kategorie bilden die „konsequenten Garagennutzer“, zur zweiten gehören so genannte „Gelegenheitsparker“ (Auto wird gelegentlich im Quartier abgestellt) und die dritte sind die „Dauerparker“ (Garage wird grundsätzlich nicht benutzt, statt dessen wird das Auto im Quartier abgestellt). Die erstgenannte Kategorie könnte als Anreiz für ihre Konsequenz eine Belohnung erhalten. Bei den beiden letztgenannten muss über die Gründe für ihr Fehlverhalten diskutiert bzw. über neue oder erweiterte Angebote für das Parken im Parkhaus nachgedacht werden.

Gehören zu den Autobesitzern auch vertraglich gebundene, eigentlich autofreie Haushalte, so muss der Verein für autofreies Wohnen diesen Personen gegenüber die Interessen seiner Mitglieder wahren, d.h. diese Autobesitzer müssen erkannt und

benannt werden und bei weiterem Nichteinhalten des Vertrages mit juristischen Sanktionen rechnen.

Als weitere Maßnahmen wurden diskutiert: Recherchen nach Halter/Vorhalter eines Fahrzeuges, darauf folgend die Sanktion durch den Verein für autofreies Wohnen in Form juristischer Schritte, um einen Präzedenzfall zu schaffen.

Wird in Fußgängerzonen, Privatstraßen oder Fahrradwegen geparkt, so wird von den Anwohnern auf die Störung aufmerksam gemacht und/ oder durch Flugblätter über das Falschparken aufgeklärt. Dies vermittelt den Falschparkern die soziale Kontrolle und weckt Verständnis für evtl. folgende Sanktionsmaßnahmen.

Einhergehend mit diesen Maßnahmen wurden nun auch Forderungen zur Verbesserung des Verkehrskonzeptes gestellt, so der große Bedarf an überdachten Fahrradständern, der rasche Ausbau der Lise-Meitner-Straße zum Vereinfachen der bisher umständlichen Anfahrt der „Glasgarage“ aus dem zweiten Bauabschnitt und schließlich der Installation von Kameras, Pförtnern oder Wachdiensten in den Parkhäusern, um den Sicherheitsbedenken von Frauen in eben diesen entgegenzukommen.

Die vierte Gruppe zur Gestaltung der Quartierseinfahrten und Parkhauseinfahrten, geleitet von Frau Angelica Schieder, erarbeitete dringend anstehende Verbesserungen im Bereich der nicht blindengerechten Ampelanlage an der Merzhauserstraße und des nicht behindertengerechten Gehwegzustandes an beiden Zugangsmöglichkeiten ins Quartier.

Arbeitsgruppe 4

Auf der Merzhauser Straße, in gebührender Entfernung von der Vaubanallee, sollte der Besucherverkehr schon vor der eigentlichen Einfahrt möglichst anders geführt und mittels Schildern in die Solargarage umgeleitet werden.

Die Garagen müssen, um eine höhere Nutzung zu gewährleisten, interessanter und sicherer gestaltet werden, d.h. unter anderem auch bessere Lichtenlagen aufweisen.

Auch sollten die Garagen beworben werden. Dies könnte unter anderem dadurch geschehen, dass die Stellplatzpreise am Wochenende anlässlich von Veranstaltungen in Vauban möglichst gering gehalten werden.

Die Quartierseinfahrten könnten sich optisch (farblich markierte Aufpflasterung) von den übrigen Straßen abheben; dadurch wird der autoreduzierte Stadtteil besser und schneller von einfahrenden Pkws wahr genommen. Die farbliche Aufpflasterung könnte durch eine Torsituation, flankiert von Stelen, abgeschlossen werden. Außerdem könnten die Einfahrten zur Temporeduzierung verengt werden. Ein (studentischer) Wettbewerb zur Gestaltung der Einfahrten mit vorher von den BewohnerInnen festgesetzten Rahmenbedingungen wäre erstrebenswert.

Als unerlässlich wurde eine Ampelanlage an der Einmündung der Clara-Immerwahr-Straße in die Wiesentalstraße eingestuft.

Die fünfte Gruppe („Lebensqualität und Mobilität – aus der Perspektive von Kindern“) stellte das Verkehrskonzept dem Lebenskonzept von Kindern gegenüber. Frau Ildiko Ats stellt sich

Arbeitsgruppe 5

als Organisatorin der Gruppe und Sprecherin „derer, die am wenigsten eine Stimme haben“ zur Verfügung, und wird auch über den Workshop hinaus an der Koordination zwischen Bewegungsräumen von Kindern und dem Verkehrskonzept arbeiten.

Die an den Workshop anschließende Diskussion wurde mit einer etwa halbstündigen Verspätung beendet.

Abschluß

Die teilweise kontroversen Diskussionen zeigten, dass einige Themen noch für weiteren Gesprächsstoff und für Handlungsbedarf sorgen.

Der Meinungs austausch wird im Arbeitskreis Verkehr und in den Internetforen weiter geführt, sicher auch innerhalb der Bewohnerschaft auf informeller Ebene.

Praktische Maßnahmen, wie zum Beispiel zusätzliche Verengungen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Vaubanallee sowie die Schaffung einer befriedigenden und günstigen Lösung für motorisierte Besucher, werden mit Vertretern der Stadtverwaltung und –politik weiter besprochen. Diese Aufgaben liegen insbesondere bei den hauptamtlichen Mitarbeitern im Forum Vauban, die für die Optimierung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes Rechnung tragen. Dies wird jedoch nur erfolgreich sein, wenn deren Arbeit durch möglichst viele Bewohner im Arbeitskreis Verkehr unterstützt wird.

Da sich viele Straßen noch nicht im Endausbau befinden, wird es im Stadtteil für die kommenden Jahre immer wieder Übergangssituationen geben; hier gilt es, die Unannehmlichkeiten für die Bewohnerschaft sowie die Kosten für provisorische Lösungen so gering wie möglich zu halten.

8.4 Übergreifende Konflikte, Maßnahmen und Vorschläge

8.4.1 Konflikte zwischen autofreien und stellplatzfreien BewohnerInnen; Problem „Falschparker“

Wie sich im Verlauf der ersten Jahre des Wohnens in Vauban gezeigt hat, haben Teilgruppen der stellplatzfreien Bewohner deutliche Probleme, sich in diese Mischform einzufügen. Einerseits dürfen sie mit dem Auto ins Quartier einfahren, andererseits dürfen sie nicht am eigenen Haus parken. Einerseits gibt es entlang der Erschließungsachse Vaubannallee Parkplätze, die sie andererseits aber auch nicht benutzen dürfen, da diese für Besucher vorgehalten werden. Einerseits möchte man, da man das Verkehrskonzept kennt, durchaus eine Verkehrsreduktion verbunden mit gesteigerter Lebensqualität und erhöhter Kindersicherheit erlangen, andererseits ist es schwierig, von sprichwörtlich eingefahrenen Gewohnheiten abzulassen. Dies ist die Problematik vieler stellplatzfreier Haushalte sowohl im ersten als auch im zweiten Bauabschnitt, wobei im zweiten Bauabschnitt durch die teilweise noch ungewidmeten Straßen hinzukommt, dass man dort im Straßenraum parken kann, da hier, durch eben den ungewidmeten Zustand, keine Sanktionierungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Probleme

Die Bewohner, die sich für eine autofreie Lebensweise entschieden haben, sehen sich aber vor Probleme gestellt, die durch den Autobesitz ihres Umfeldes erzeugt werden. Trotz der eigenen Autofreiheit werden sie nach wie vor durch Individualverkehr und den damit einher gehenden Problemen (i.e. Abgasemission und Lärm) belästigt. Widerrechtlich parkende Fahrzeuge in Fußgängerzonen und Wohnstraßen behindern den freien Zugang zu eben diesen. Darüber hinaus ist die Vaubannallee nicht darauf ausgelegt, eine tatsächliche Verkehrsreduktion zu garantieren (Straßenprofil, wenig Maßnahmen zur Entschleunigung).

Probleme mit Falschparkern gab (1. BA.) und gibt (2. BA.) es am stärksten während der Bauphasen, wenn die Wohnstraßen noch nicht gewidmet sind, und bereits eingezogene BewohnerInnen ihre Autos zwischen den vielen Baufahrzeugen „verstecken“ können. Die Situation verbesserte sich deutlich nach der Widmung der Wohnstraßen und der Beseitigung der großen wilden Parkfläche entlang der Vauban-Allee im 2. BA. Einige hartnäckige ParkerInnen halten sich aber immer noch nicht an die Regeln, was bei den anderen AnwohnerInnen zu zunehmender Wut, aber auch zu Resignation geführt hat.

Bisher wurde auf verschiedene Weise auf die Problematik eingegangen: Nachbarn haben die Betroffenen angesprochen oder durch Briefe versucht, eine Verhaltensänderung zu erreichen. Das Thema wurde immer wieder in den AK Verkehr eingebracht und es wurden z.B. („Scheibenwischer“-) Flugblatt- und Plakataktionen gegen Falschparker durchgeführt. Die Thematik wurde auf verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen – auch unter Einbindung der Stadtverwaltung – diskutiert, immer wieder im

Stadtteilmagazin ‚Vauban actuel‘ besprochen, und es haben auch schon Anwohner bei „hartnäckigen Fällen“ den Weg der Anzeige gewählt.

Der Erfolg dieser verschiedenen Aktionen ist unterschiedlich zu bewerten. Besonders im 1. BA hat sich die Situation in manchen Wohnstraßen deutlich verbessert, aber es gibt eben auch eine ganze Reihe von Autonutzern, die im Endeffekt nur über den Geldbeutel zu bewegen sind. Und hier zeigt sich wieder das schon mehrfach angesprochene Problem als ein ganz entscheidendes, dass nämlich die Stadtverwaltung – in diesem Fall der Gemeindevollzugsdienst – nur mit erheblichem bürgerschaftlichem Engagement dazu zu bewegen ist, im Modellstadtteil mehr zu tun als in anderen Stadtteilen, also z.B. mehr und konsequenter das Parkverhalten zu kontrollieren.

8.4.2 Besucherlenkung, Besucherparkplätze

Im Bebauungsplan Vauban sind nach Auskunft der Geschäftsstelle Vauban der Stadt Freiburg ca. 200 Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum ausgewiesen, wobei diese bislang nur zu einem Teil baulich hergestellt sind. Den Begriff Besucherparkplatz gibt es im Planungsrecht nicht, alle öffentlichen Parkierungsflächen unterliegen bislang dem Gemeingebrauch und stehen im Ergebnis sowohl den Besuchern als auch den Anliegern/Bewohnern zur Verfügung. Durch die Bewirtschaftung wird eine Dauernutzung ausgeschlossen.

Von Kunden der Läden und von Besuchern der Bewohner im Quartier können auch die Parkierungsflächen im i. OG der Quartiersgarage an der Merzhauser Straße genutzt werden.

Eine gesetzliche Bemessung von öffentlichen Parkflächen ist nach o.g. Auskunft nicht bekannt. Nach allgemeinen Planergrundsätzen werden üblicherweise in städtisch geprägten Baugebieten 20% der Wohneinheiten herangezogen für die Bemessung der Parkplätze. In Vauban ist man davon abgewichen und hat nur 10% ausgewiesen und hat diese ab dem Zeitpunkt der Straßenwidmung der Bewirtschaftung unterworfen.

**Bemessung
öffentlicher Stellplätze**

Die Stellung und Einbindung der motorisierten Besucher des Quartiers war bislang nach Ansicht von Vertretern des Arbeitskreises Verkehr und der Projektstelle weder in den Bauabschnitten direkt noch in den beiden Quartiersgaragen zufriedenstellend geregelt. Sie erzeugte direkten sozialen Druck auf die Anwohner, die das verkehrsreduzierte Konzept des gesamten Stadtteils diesem Personenkreis gegenüber vertreten müssen. Es galt diesen Druck langfristig zu schwächen, ohne gleichzeitig das Verkehrskonzept an dieser Schnittstelle der Außenanbindung und Außenwirkung aufzuweichen.

Im Falle der Solargarage, die im ersten Geschoss Stellplätze für Besucher bereit hält, wurde in mehreren Gesprächen mit dem Betreiber der Garage, der Freiburger Kommunalbauten GmbH, eine Sonderregelung für Langzeitbesucher (ab 3 Tagen) in Vauban erzielt. Diese sieht vor, von der bisherigen überbezahlten Preisregelung im Parkhaus abzusehen, und statt dessen ein Dreitagesticket für 15 € zu vergeben; jeder weitere Tag kostet 5 €,

Langzeitbesucher

damit wurden die bisherigen Parkgebühren für Besucher um die Hälfte gesenkt. Die Tickets werden für den zuvor festgelegten Zeitraum ausgestellt, die Bewohner können für ihre Besucher das Ticket an der zentral gelegenen Leitstelle der FKB GmbH, am Hauptbahnhof, abholen; die Leitstelle ist rund um die Uhr besetzt, was den Ticketkauf erleichtert.

Die zweite Quartiersgarage war bislang noch keiner öffentliche Nutzung zugänglich. Auf Anfrage der Projektbearbeiterin hat sich der Verwalter (Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg: LEG) zunächst darauf eingelassen, eine Nutzung der frei stehenden Parkplätze für Besucher zu ermöglichen; die Organisation und Vergabe der Stellplätze liegt bei der LEG direkt, aus organisatorischen Gründen ist eine Anmietung erst ab einem Monat Parkdauer möglich; dadurch wird die Quartiersgarage an der Lise-Meitner-Strasse für die meisten Besucher unattraktiv sein, das aktuelle Angebot des Drei-Tages-Tickets und Folgetagen in der Solargarage wird das Bedürfnis der überwiegenden Anzahl von Besuchern eher treffen.

Zugang zur 2. Quartiersgarage

Während noch die Verhandlungen mit der FKB GmbH liefen, wurde seitens der Projektbearbeiterin eine Anregung des AK Verkehr zur Vermittlung von stellplatzbietenden und stellplatzsuchenden Bewohnern aufgegriffen; dieser Stellplatzpool ist online eingerichtet, alle Stellplatzbesitzer, die zum Beispiel zwei Wochen verreisen, und Bewohner, die einen Stellplatz vorübergehend für ihre Besucher benötigen, können hier miteinander in Kontakt treten. Einzelheiten (Kartenübergabe und evtl. Kartenkaution, Mietpreis) werden individuell und ohne organisatorischen Mehraufwand innerhalb des Projektes geregelt. Damit funktioniert die online-Stellplatzbörse genau so wie die online-Kleinanzeigen auf der homepage www.vauban.de.

Stellplatzpool

Das Einrichten der online-Stellplatzbörse erfolgte im Frühjahr 2003 und muss nun noch auf den im Quartier üblichen Wegen (Stadtteilzeitung, newsletter, Plakate) beworben und bekannt gemacht werden.

Stellplatzbörse online

Die Parkdauer auf den Besucherparkplätzen entlang der Vaubanallee wurde von den Bewohnern mit einer Stunde als zu kurz empfunden und auf drei Stunden erhöht. Die Anregung einiger Quartiersbewohner, die Kostenpflicht hierfür auszusetzen wurde aber nicht umgesetzt, da die Kostenpflicht im Sinne der Verkehrsreduktion, die im Stadtteil erwünscht und verwirklicht wird, nicht vor den Belangen Außenstehender Halt machen kann. Des weiteren könnte die Kostenpflicht einige Besucher bewegen doch mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Velo zu kommen.

Die Durchmischung der Wohnformen autofrei und stellplatzfrei in beiden Bauabschnitten ist hoch und spricht für die Akzeptanz des Konzeptes und für das Bedürfnis, sich vom westlichen Modell der sozialen Statuszuweisung durch PKW-Besitz abzuwenden. Trotz dieser Durchmischung oder gerade auch wegen ihr, treten zahlreiche Probleme im Zusammenspiel beider Mobilitätsformen auf.¹⁷

¹⁷ Hier muss kognitiv angesetzt werden. Vor allem die ein Auto besitzenden Haushalte müssen immer wieder an das Verkehrskonzept erinnert werden.

Ein weiteres Parkproblem, welches etwas anders gelagert ist, ist das Beparken der bewirtschafteten Stellplätze entlang der Vaubanallee durch die Anwohner. Auszunehmen von dieser Tatsache sind wohl die Mieter im nördlichen Bereich der Vaubanallee, da den Mietshäusern die Tiefgaragen direkt zugeordnet sind. Laut Befragung ist das Verkehrskonzept und somit auch die Stellplatzsituation bekannt, dennoch zeigen die Anwohner Schwierigkeiten, es im persönlichen Leben umzusetzen. Die Sanktionen (= Strafzettel) durch den Gemeindevollzugsdienst sind für den Stadtteil eher weniger wünschenswert aber scheinbar von Nöten; durch personelle Engpässe wird die Kontrolle durch den Gemeindevollzugsdienst nicht so häufig durchgeführt, um dadurch eine Verbesserung der Situation zu erzielen. Um die Stellplätze entlang der Vaubanallee wirklich für Besucher frei zu halten und nicht durch Anwohnerautos zu belegen, schlägt der AK Verkehr vor, den bewirtschafteten Zeitraum in die Abendstunden (bis 23 Uhr) zu verlängern: damit wird der Stellplatz für Anwohner, die am Abend ihr Auto dort parken und am Morgen wieder weg fahren, unattraktiv, sofern die Kontrollen durch den Gemeindevollzugsdienst gewährleistet sind .

**Parkraum-
Bewirtschaftung;
Verlängerung bis 23
Uhr**

Zusätzlich wird von Vertretern des AK Verkehr ständig erinnert und hingewiesen auf die Pflicht, das eigene Auto von den Besucherparkplätzen fernzuhalten (in den Wohnstraßen wird auf Grund der hohen sozialen Kontrolle kaum geparkt).

Leider setzen sich PKW-Besitzer im Zweifelsfall über das Parkierungskonzept hinweg, wenn sie sich dadurch in ihrer alltäglichen Bequemlichkeit behindert sehen. Wie viele dieser Praxis tatsächlich zusprechen, lässt sich allerdings nicht aussagen, da es nicht abprüfbar ist. Das Äußerste ist in diesem Zusammenhang, dass zugegeben wird, Probleme mit der Abstellung des Pkw in den Garagen zu haben.

Die räumliche Ferne der Quartiersgaragen zu den jeweiligen Wohngelegenheiten trägt ihr übriges zur Belegung der Besucherparkplätze durch Anwohner bei. Ein von Autobesitzern häufig vorgebrachtes Argument ist hierbei, dass die Quartiersgaragen nachts unsicher seien und dass es vor allem Frauen nicht zuzumuten sei, das Kraftfahrzeug bei Rückkehr ins Quartier zu später Stunde im Parkhaus abzustellen. Nachfolgende Projekte sollten daher dezentralere Lösungen mit automatischen Parkieranlagen suchen.

In Vauban sind solche baulichen Änderungen nicht mehr zu verwirklichen. Hier muss auf Information und Überzeugungsarbeit gesetzt werden. In „Härtefällen“ wie der erwähnten Rückkehr einer Bewohnerin zur späten Abendstunde mit dem Pkw (Angst vor einem Überfall in der Quartiersgarage) ist dann auch die Toleranz der autofreien Bewohner gefragt. Die Heimkehrerin sollte dann allerdings wirklich auf einem Besucherparkplatz an der Vaubanallee und nicht in der Wohnstraße parken (vgl. Kap. 9.1).

Dabei sind offensichtliche Akzeptanz- und Verhaltensunterschiede zwischen autofreien BewohnerInnen und den AutofahrerInnen zu konstatieren. Erstere sind in der Regel von ihrer Lebensweise ohne Pkw überzeugt, während letztere das Verkehrskonzept zu einem Teil als lästig empfinden.

Bewohner mit Schwierigkeiten in der Umsetzung des Verkehrskonzeptes sind nur selten in dem zuständigen Arbeitskreis Verkehr vertreten. So werden die Möglichkeiten zur breiten Infostreuung (v.a. das Stadtteilmagazin Vauban actual) verstärkt genutzt, um mehr Toleranz einzuwerben. Die Vorzüge des autoreduzierten Verkehrskonzeptes für alle müssen immer wieder hervorgehoben werden, um die Parkflächen im öffentlichen Raum auch wirklich für Besucher zugänglich machen zu können und illegales Parken ganz zu unterbinden.

Information

8.4.3 Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung

Von den Projektbearbeiterinnen wurden im Projektzeitraum gemeinsam mit den Mitgliedern des AK Verkehr verschiedene Initiativen zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen ergriffen. Gespräche wurden in diesem Zusammenhang mit den zuständigen städtischen Stellen und den Verkehrsunternehmen VAG und SBG geführt. Sie bezogen sich auf alle vier Buslinien und führten zu folgenden Ergebnissen:

Hier war Ziel, zur Förderung der Attraktivität dieser Verbindung die Busse wieder durch das Quartier fahren zu lassen. Diese ursprünglich vorhandene Linienführung war von der VAG verändert worden, da sich in den Vorjahren die Fälle gehäuft hatten, wo die Busse wegen falsch geparkter Pkw nicht durchfahren konnten. Ein wichtiger Grund, die Einfahrt der Busse bis zur Fußgängerzone an der ersten Grünsperre zu fordern, war die Lage der Haltestelle in Richtung Innenstadt jenseits der Merzhauser Straße. Sie war (und ist) nur über eine Fußgängerampel zu erreichen, die nur auf Anforderung nach 90 Sekunden auf grün schaltet. Hier ergeben sich immer wieder gefährliche Situationen, wenn Fahrgäste – besonders Kinder – den herannahenden Bus noch erreichen wollen, wegen der langen Ampelphase aber nicht über die Straße kommen oder dann doch schon bei rot loslaufen.

Linie 10

Erreicht werden konnte, dass die Busse wieder auf dem alten Kurs durch den östlichen Teil des Quartiers fahren, allerdings nur einmal stündlich und nur an Werktagen. Eine Verbesserung der Ampelphasen zugunsten der Fußgänger konnte nicht durchgesetzt werden, da der Autoverkehrsfluss auf der Merzhauser Straße nicht zusätzlich unterbrochen werden soll.

Hier konnte ein Vorschlag, die Linie über die Vaubanallee zu führen, besonders auch aus baulichen Gründen bisher nicht durchgesetzt werden.

Linie 11

Bei dieser Linie, die momentan noch nicht sehr stark vom Stadtteil aus genutzt wird, wurde die Verlängerung entlang der Vaubanallee bis Kurt-Tucholsky- bzw. später bis zur Rahel-Varnhagen-Straße in die Diskussion gebracht. Ersteres scheiterte an der dort nicht zu realisierenden Wendemöglichkeit, Letzteres ist noch in der Diskussion bei der VAG.

Linie 26

Bei dieser einzigen direkten Verbindung zum Hauptbahnhof gab und gibt es zwei Probleme: Einmal liegen die beiden vom Quartier aus zu erreichenden Haltestellen sehr ungünstig für die meisten Bewohner: Die Haltestelle Ziegelei ist nur über einen Umweg oder über einen Trampelpfad ohne Querungshilfe über die Merzhauser

Linie 7208

Straße zu erreichen. Die Haltestelle Wiesentalstraße ist nur über mehrere Ampeln an der Kreuzung mit der Merzhauser Straße zu erreichen. Deshalb wurde immer wieder eine Haltestelle an der wesentlich besser erreichbaren Vaubanallee gefordert. Da es sich bei der Linie um einen Regionalbus mit knappem Zeitfenster handelt, lehnte die SGB einen zusätzlichen Halt ab. Und auch zur Aufgabe einer der beiden o.g. Haltestellen war sie nicht bereit.

Das zweite Problem ist, dass die Busse während des größten Teils des Tages relativ knapp vor Abfahrt der Fernzüge in Richtung Norden am Hauptbahnhof ankommen. Bei starkem PKW-Verkehr ist ein Erreichen der Züge nicht gesichert mit der Folge, dass man entweder den Bus eine halbe oder ganze Stunde früher oder den Umweg über die Stadtmitte (Bus 10 bis Bertoldsbrunnen, dann Stadtbahn) nehmen muss. Damit ist die direkte Verbindung zu Bahnhof für Vauban-Bewohner nicht sehr attraktiv. Eine Veränderung der Fahrplanzeiten ist allerdings unter Berücksichtigung der Busumläufe ohne den Einsatz weiterer Fahrzeuge nicht möglich.

In unregelmäßig stattfindenden Planungsgesprächen mit dem städtischen Projektmanagement Vauban und den zuständigen Vertretern des Tiefbauamtes wurden von einer festen Gruppe, bestehend aus mehreren Planern (u.a. Verkehrsplaner), aus dem AK Verkehr heraus Verbesserungen vorgeschlagen, um das autoreduzierte Konzept besser umzusetzen als in der Planung bislang vorgesehen. Die Nachbesserungen für den ersten Teilabschnitt (v.a. Querungssituation am Verschwenk der Vaubanallee mit gleichzeitigem Anschluss der Fußgängerzone und der Grünspange) konnte in diesem Rahmen von den Planungspartnern der Stadtverwaltung nachvollzogen werden und ist in den Folgemonaten in die Planung eingegangen und dem Forum zur Begutachtung nochmals vorgelegt worden.

Haltestellengestaltung im Quartier

Durch nachhaltiges Insistieren der Praxisbegleitung wiederholt sich dieser Vorgang der Planungsbeteiligung momentan an den aktuell zu überplanenden Bereichen.¹⁸

Dies sind die Haltestellensituation an der Kurt-Tucholsky-Straße, der westliche Fahrrad- und Fußgängerkreuzungspunkt und die Anlage der Wendeschleife. Folgende Verbesserungen werden vom AK Verkehr gewünscht: die Haltestelle muss so angelegt werden, dass sie eine deutliche Verlangsamung des Autoverkehrs bewirkt und gleichzeitig die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer baulich favorisiert (vgl. Karte 4: oepnv.pdf). Ganz abgesehen davon ist die durch die Wendeschleife verursachte Versiegelung viel zu groß, und auch nicht zu rechtfertigen durch die angrenzende Busstation sowie die neuen Fahrradwege.

¹⁸ Man muss an dieser Stelle betonen, dass die ehrenamtliche Mitglieder, die Teil dieser Spezialistengruppe des Quartiers sind, meist Vollzeit arbeiten. Dass auch die städtischen Planer an den Gesprächen und dem Gedankenaustausch nicht nur theoretisch interessiert sind, zeigt sich an der bislang problemlosen Umsetzung der Nachbesserungen über die man sich im Vorfeld gemeinsam verständigt hat.

8.4.4 Verkehrsknotenpunkt / Einmündung Wiesentalstr.

Als eine sehr problematische Verkehrssituation erwies sich inzwischen die Einmündung der Clara-Immerwahr-Straße in die Wiesentalstraße (vgl. Karte 4: oepnv.pdf).

Diese wichtige Ausfahrt aus dem Stadtteil Vauban ist bisher nicht durch eine – von vielen BewohnerInnen geforderte – Ampelanlage gesichert. Da die Wiesentalstraße tagsüber stark vom Autoverkehr benutzt wird, ist eine Überquerung oft nur nach langem Warten möglich. Hinzu kommt die schlechte Sicht in Richtung Westen (Kurve und Bahnunterführung). Wegen der meist sehr schnell fahrenden Pkw ist es gefährlich, Lücken im fließenden Autoverkehr zum Überqueren zu nutzen.

Nach Fertigstellung der Lise-Meitner-Straße und der geplanten Schließung der Unterführung an der Kufsteiner Straße wird diese Einmündung zudem als Ausfahrt für die Pkw des gesamten zweiten und dritten Bauabschnittes dienen. Es ist davon auszugehen, dass zu den Berufsverkehrszeiten besonders die Fahrzeuge, die in Richtung Westen auf die Wiesentalstraße einmünden wollen, immer wieder Staus verursachen werden.

Auch die Situation für Radfahrer, die an der Einmündung zunächst nach rechts abbiegen, dann aber über die Oltmannstraße in Richtung Stadt fahren wollen, ist äußerst unbefriedigend. Hier rächt sich eine offensichtliche Fehlplanung, die die Nord-Süd-Fahrradverbindungen innerhalb des Quartiers immer wieder über Zickzack-Kurse führt. Um zu der an sich attraktiven weil ruhigeren Verbindung über die Oltmannstraße in Richtung Stadt zu gelangen, bieten sich zwei Ausfahrten aus dem Stadtteil an, von denen aus man allerdings jeweils wieder ein Stück entlang der Wiesentalstraße bis zur Einmündung Oltmannstraße fahren muss. Eine einzige ampelgesicherte Kreuzung an der Oltmannstraße hätte sicher viele Probleme verhindert.

Leider ist bisher keine durch die Stadtverwaltung befürwortete Lösung in Sicht. Von hier aus wird gegen eine Ampel insbesondere damit argumentiert, dass der (Auto-) Verkehrsfluss auf der Wiesentalstraße nicht zu oft durch Ampeln unterbrochen werden soll.

8.4.5 Bringdienste

Angelehnt an die Ausführungen zu den bestehenden Mobilitätsdienstleistungen (vgl. Kap. 6.3) in Freiburg und andernorts wurde über Mobilitätsdienstleistungen nachgedacht, die der Bewohnerschaft den Umgang mit der alltäglichen Mobilität erleichtern sollen.

Derzeit sind viele Vauban-Bewohner mit Fahrradanhänger, geräumigen Packtaschen oder Handwagen mit Ladefläche ausgestattet, die eine Zulieferung auch größerer Mengen nicht erforderlich machen. Zuletzt sollte noch erwähnt werden, dass viele Bewohner des Stadtteils den Einkauf z.B. auf dem Bauernmarkt nebenbei als kommunikativen Treff betrachten, sich dort gerne auch etwas länger bei einer Tasse Kaffee aufhalten und mit der Nachbarschaft ins Gespräch kommen. Zumindest bei Einkäufen innerhalb des Quartiers spielt auch der kommunikative Faktor eine

Rolle, dieser wird bei einer Zulieferung durch Lieferservice natürlich nicht berücksichtigt.

Anders verhält es sich bei den Läden außerhalb des Stadtteils, wie z.B. Metzger, Apotheke, Reinigung, Post. Eine Anbindung eben dieser Geschäfte wäre wünschenswert, die Bestellung könnte wie beim Supermarkt telefonisch oder per Fax aufgegeben werden.

Im Zusammenhang mit der Organisation des Hol- und Bringdienstes könnte auch eine Art Hausmeisterdienst eingerichtet werden, der im Zuge einer (zu bezahlenden) Nachbarschaftshilfe Kurierdienste ausführt, aber auch in Abwesenheit des jeweiligen Bewohners die Wohnungs-, Haus- und/oder Gartenbetreuung übernimmt sowie Lagerdienste oder Wertstoffabholung anbietet.

8.4.6 Stadtteil- oder Mobilitätsagentur

Im Frühjahr 2003 wurde die Idee einer Mobilitätsagentur im Stadtteil (vgl. Kap. 8.1.2) noch einmal aufgegriffen. Damit verbunden war der Wunsch, eine lokale Anlaufstation des Car-Sharing-Anbieters in Vauban zu haben. Eine „Zweigstelle“ direkt im Stadtteil hätte neben Informations- und Beratungsdienstleistungen auch den Vorteil, dass benötigtes Zubehör wie z.B. Dachgepäckträger, Kindersitze u.ä. hier deponiert und von Bewohnern abgeholt werden könnte (dies ist im Moment umständlich, da Zubehör zu Car-Sharing Fahrzeugen ausschließlich im mobile, der Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof, deponiert ist).

Mit Unterstützung des Arbeitskreises Verkehr wurden nach passenden Gewerberäumen im Quartier sowie nach Personen gesucht, die eine solche Agentur, ggf. kombiniert mit einem kleinen Reisebüro, betreiben könnten. Für einige Wochen sah die Entwicklung ganz gut aus, da eine Reiseverkehrskauffrau gemeinsam mit dem AK Verkehr plante und Perspektiven entwickelte. Leider hat sie sich inzwischen gegen den Aufbau einer Mobilitätsagentur in Vauban entschieden. Als Gründe wurden genannt, dass die Zulassung einer neuen Zweigstelle von der Deutschen Bahn derzeit kaum gefördert wird und darüber hinaus sehr kompliziert sei und dass der Verkauf von Fahrkarten finanziell zu wenig einbringe. Diese Gründe wurden dem Arbeitskreis mehrfach bei der Suche nach geeigneten Reiseverkehrsfachleuten genannt, weswegen die Idee der Mobilitätszentrale derzeit zurück gestellt wurde.

Der Freiburger Car-Sharing-Anbieter hat nach wie vor Interesse an einer „Zweigstelle Vauban“ und wird sich, vermutlich in Eigenregie, um geeignete Räumlichkeiten bemühen. Möglicherweise kann zu einem späteren Zeitpunkt, nach einer Anlaufzeit mit dieser Zweigstelle, von dort ausgehend die Idee der Mobilitätsagentur wieder aufgegriffen werden.

Car-Sharing

8.4.7 Informationen rund um die Mobilität: der Bewohnerflyer

Im Rahmen des Projektes ist für die Bewohner des autoreduzierten Stadtteils Vauban ein Flyer zu den wichtigsten verkehrsrelevanten Themen und Auskunftsstellen erstellt worden.

Ziel des Flyers ist es, die Bewohner kurz und knapp über Mobilität im weitesten Sinne zu informieren. Dabei bietet der Flyer eine Erstinformation und vor allem auch praktische Hilfen für den Alltag mit alternativer Mobilität: Fahrplanauskunftsstellen sind ebenso vertreten wie der Hinweis auf Car-Sharing und Adressen von Reisebüros mit besonderem Service.

Zu den wichtigsten verkehrsrelevanten Themen in Vauban wurde ein Stichwortkatalog erstellt, der Information und Überblick in aller Kürze bietet.

Der Grundgedanke einer Mobilitätszentrale wurde in rudimentärer Form mit dem Flyer nochmals aufgegriffen: alternative Mobilität steht im Vordergrund, die in diesem Sektor tätigen Dienstleister sind auf einen Blick ersichtlich, und die wichtigsten Verkehrsthemen des Stadtteils werden kurz benannt und erklärt.

Für weitere, ausführliche Informationen sind in der Regel Ansprechpartner, Kontakt- oder Internetadressen benannt.

Letztere scheinen insbesondere in Vauban wichtig, da gemäß der Bewohnerbefragung die Nutzung und der Zugang zum Internet überdurchschnittlich groß sind (über 75% der befragten Personen, gaben an einmal täglich oder mehrmals die Woche das Internet zu nutzen).

Ganz besonders für neu hinzugezogene Bewohner des Stadtteils wird der Flyer als Handwerkszeug im Umgang mit Verkehr und Mobilität von großem Nutzen sein.

8.4.8 Behindertenstellplätze

Bis heute existieren noch keine Behindertenstellplätze in Vauban. Behindertenstellplätze werden in Freiburg nur aufgrund eines Antrages ausgewiesen. Der AK-Verkehr des Forum Vauban e.V. hat sich darauf verständigt, einen solchen Antrag zu stellen und geeignete Standorte zu suchen. In diesem Zusammenhang ergab sich auch die Frage, ob überhaupt an Behinderte bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes gedacht wurde. In der Anfangsphase gab es eine ganze Reihe von Vorschlägen, auch Behinderten das Leben auf Vauban zu erleichtern. Nach geltendem Recht müsste jeder Behinderte eine Härtefallregelung in Anspruch nehmen können und ggf. die Genehmigung für einen Stellplatz vor dem Haus erhalten. Bei einzelnen Projekten, wie z.B. der Genova-Wohngenossenschaft, gehörte die barrierefrei Erschließung der Gebäude zum Konzept. Andere Projekte haben zunächst auf Einrichtungen wie Aufzüge verzichtet, sie jedoch als vergleichsweise unproblematisch nachzurüstende Einrichtungen eingeplant (bei außen liegenden Treppenhäusern und Laubengängen ist dies in der Regel leicht möglich).

In jedem Fall ist Nachfolgeprojekten zu empfehlen das behindertengerechte Wohnen und Parken intensiver anzugehen, als dies in Vauban bisher geschehen ist.

8.5 Ortsspezifische Konflikte und Lösungen

8.5.1 Eingangssituation des Vauban-Geländes an der Merzhauser Straße

Über die Einmündung der Vaubanallee in die Merzhauser Straße wird der Hauptteil des Autoverkehrs und ein Teil des Fahrradverkehrs abgewickelt. Hier befinden sich beiderseits der Merzhauser Straße auch die Haltestellen der Buslinie 10, die von den Bewohnern am stärksten frequentiert wird.

Leider wurde diese Einmündung in ihrer Ausgestaltung hauptsächlich am Autoverkehr orientiert. Auf drei Spuren kann hier ein- und ausgefahren werden. Von dieser Einmündung geht für ortsfremde Autofahrer in keiner Weise ein Signal aus, dass sie sich in einen Stadtteil bewegen, wo andere „Verkehrsregeln“ gelten. Die leichte Abschüssigkeit der Allee westlich der Einmündung führt zusätzlich dazu, dass viele bereits bei der Einfahrt ins Quartier zu schnell fahren.

Die Wartezeiten an der Fußgängerampel haben zwar die in Freiburg übliche Dauer von anderthalb Minuten, eine Bedarfsschaltung an einer derart befahrenen Hauptverkehrsstraße vermittelt jedoch dem Fußgänger die Stellung eines untergeordneten Verkehrsteilnehmers. Auch auf wiederholte Initiativen aus dem AK Verkehr und von der Projektmitarbeiterin konnte keine Verkürzung dieser Dauer erreicht werden, da diese den gesamten PKW-Fluss Richtung Innenstadt negativ beeinflussen würde.

Auch die Situation für ausfahrende Fahrradfahrer ist wenig zufriedenstellend. So werden die Linksabbieger im Bereich des Fußgängerüberweges auf den Fahrradweg entlang der Merzhauser Straße in Richtung Innenstadt geführt. Noch schwieriger ist die eigentlich geradeaus führende Verbindung zum Schlierberg. Hier muss im Bereich dieses Fußgängerüberweges nochmals eine Spitzkehre nach rechts ausgeführt werden.

Um einiges entschärft werden konnte die Situation im Bereich der Einmündung durch die Absperrung wilder Auto-Parkflächen auf beiden Seiten der Vaubanallee durch Poller bzw. Zäune. Auch diese Maßnahmen der Stadt erfolgten auf Initiativen aus der Bewohnerschaft und erst auf deren nachdrückliche Vermittlung an die Stadtverwaltung durch die Projektmitarbeiterin.

Ein weiterer Problempunkt kurz hinter dem Eingang ins Quartier ist die Einmündung der Rahel-Varnhagen-Straße. Hier kreuzen täglich viele Schüler auf ihrem Weg zur Karoline-Kaspar-Schule die Allee. Nach wiederholten Initiativen von verschiedenen Seiten (Bewohner, Elitenbeirat, AK Verkehr) erhielt die Mitarbeiterin erst im Frühjahr eine halbe Zusage zur Aufstellung eines Schildes und zur Einrichtung einer Aufstellfläche anstatt eines Autostellplatzes. Ausgeführt wurde allerdings noch nichts.

Weitere kurzfristige Maßnahmen sind nicht zu erwarten, da die Stadtverwaltung immer wieder darauf verweist, dass es sich um einen Übergangszustand handelt, der im Zuge des Ausbaus der

Stadtbahn ab 2004 nochmals gründlich verändert wird. Erreicht wurde allerdings in mehreren Gesprächen und Ortsterminen, dass Vorschläge aus der Bewohnerschaft in die endgültige Gestaltung dieser Eingangssituation (optische Verengung, Schilder, Tor-Stelen) einbezogen werden sollen. Ein von der Projektmitarbeiterin und dem Verein für autofreies Wohnen e.V. initiiertes Ideenwettbewerb erbrachte bisher zwar erste Ideen aber noch keine umsetzbaren Lösungsvorschläge.

8.5.2 Verkehrsberuhigung auf der Vaubanallee

Seit dem Ausbau des östlichen Teils der Vaubanallee gab es immer wieder viele Beschwerden der Bewohner, dass auf dieser Straße zu schnell gefahren werde. Sie ist – inzwischen auf ganzer Länge – als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Viele BewohnerInnen nehmen nach wie vor die Geschwindigkeit vieler Autos als zu hoch wahr, was besonders als eine Bedrohung der Kinder angesehen wird, von denen ein großer Teil die Allee auf dem Weg zu Schule und Kindergarten queren muss.

Deshalb wurden während des ganzen Projektzeitraumes von der Mitarbeiterin und den Mitgliedern des AK Verkehr bauliche Lösungen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten gefordert. Dies geschah im Rahmen von Gesprächen mit der Stadtverwaltung, Ortsterminen und öffentlichen Veranstaltungen.

Die Erfolge dieser Bemühungen werden von vielen als nicht ausreichend angesehen:

- An der Verschwenkung der Vaubanallee am Alfred-Döblin-Platz, wo sich gleichzeitig ein wichtige Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer befindet, sollen im Zuge des Ausbaus der Stadtbahntrasse kleine Verkehrsinseln eingebaut und die Kurve stärker akzentuiert werden. Diese Maßnahmen werden für eine Verlangsamung an dieser Stelle sorgen.
- Darüber hinaus war die Stadtverwaltung aber nur zur Einrichtung zweier kleiner Straßenverengungen im 2. Bauabschnitt bereit. Die von vielen immer wieder geforderten Schwellen und Kissen auf der Fahrbahn oder Verschwenkungen durch wechselseitige Parkplätze werden von der Stadt grundsätzlich abgelehnt.

8.5.3 Unterbrechung der Vaubanallee für den Autoverkehr

Während der Bauzeit war die Vaubanallee zwischen 1. und 2. Bauabschnitt gesperrt, um den Baustellenverkehr aus dem weitgehend fertigen 2. Bauabschnitt herauszuhalten. Dadurch kam im AK Verkehr die Idee wieder hoch, die schon einige Jahre zuvor vom Forum erfolglos eingefordert worden war: die Unterbrechung der Vauban-Allee für den Autoverkehr zwischen Gerda-Weiler- und Harriet-Straub-Straße (vgl. Karte 4.). Um den Bestand des Bauzaunes zu erhalten oder bald möglichst eine Ersatzlösung zu finden und um die Stimmung in der Bewohnerschaft zu erforschen, wurde aus der Mitte des AK Verkehr eine Unterschriftenaktion gestartet. Innerhalb kurzer Zeit unterschrieben über 400 Bewohner den Appell an die Stadt.

Allerdings bildete sich in Reaktion auf diese Unterschriftensammlung auch eine Gruppe von Gegnern dieser Lösung. Sie befürchteten besonders einen starken Wendeverkehr von Ortsunkundigen in den Wohnstraßen und eine Trennung der beiden Bauabschnitte. Über Monate wurde – moderiert durch die Projektmitarbeiterin – eine zum Teil erbitterte Diskussion über diese Idee geführt. Schließlich entschied sich der Vorstand des Forum Vauban e.V. dafür, einen Test beider Lösungen zu einem geeigneten Zeitpunkt für z.B. jeweils ein halbes Jahr von der Stadt zu fordern und mit Hilfe begleitender Beobachtung die Auswirkungen zu vergleichen.

Die Projektmitarbeiterin führte – gemeinsam mit Vertretern von Vorstand und AK Verkehr – mehrere Gespräche mit der Projektgruppe Vauban zu diesem Thema.

8.5.4 Fußgängerzone an der Grünspange 1

Auf eine weitere Initiative der Projektmitarbeiterin und des AK Verkehr geht die teilweise Absperrung dieser Fußgängerzone für den Autoverkehr zurück. Auch hier gab es bereits länger Beschwerden aus der Bevölkerung an die Stadtverwaltung, da diese Fußgängerzone gerne als Abkürzung von der Rahel-Varnhagen-Straße in Richtung Westen benützt wurde. Gefährlich war die Situation vor allem deshalb, weil die angrenzende Grünspange, die besonders von vielen Kleinkindern bespielt wird, keine Abgrenzung zur Fußgängerzone hin hat. Eine Totalsperrung kam nicht in Frage, da zweimal in der Stunde hier der Bus 10 durchfährt.

Bei einem Ortstermin mit Vertretern verschiedener Behörden konnte eine Verbesserung in der Form gefunden werden, dass durch Poller die beiden Ausfahrten so eingeengt wurden, dass der Bus gerade durchkommt, allerdings optisch jetzt viel deutlicher wird, dass es sich nicht um eine Straße zur Durchfahrt in Ost-West-Richtung handelt.

8.5.5 Karoline-Kaspar-Grundschule

Im Zuge der Erweiterung der Karoline-Kaspar-Grundschule wurde in Zusammenarbeit mit der Quartiersarbeit und dem Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator des Bauherrn die Baustelleneinrichtung den Belangen der Passanten (v.a. zur Sicherheit der Schulkinder) angepasst. Mittlerweile ist die Baustellentätigkeit bezüglich des Schulanbaus abgeschlossen, die Schule wieder auf gewohntem Wege begehbar; von der Rektorin wird eine zufriedenstellende Situation rückgemeldet.

Die Vermietung der Sporthalle der Grundschule führt offensichtlich schon seit Bestehen dieser zu Problemen. Da im laufenden Trainingsbetrieb und durch Wettkampfveranstaltungen am Wochenende sowohl der für Fußgänger reservierte Schulvorplatz als auch die umliegenden Wohnstrassen regelmäßig zugeparkt wurden, war eine Vermittlung über das Schul- und Sportamt notwendig mit dem leider für den Mieter sehr harschen Ergebnis, dass bei wiederholtem Ignorieren der Parkverbote der Verein als Mieter seinen Vertrag verlieren würde. Bei Großveranstaltungen

wird zukünftig jeweils darauf hingewiesen, dass die Autos in der Solargarage zu parken sind, um die Wohnstrassen vom KFZ Verkehr frei zu halten. Die Situation entspricht seither weitgehend der Norm.

8.5.6 Kindertagesstätte Rahel-Varnhagen-Straße

Die Anwohner der Wohnstraße, an deren Ende sich die städtische Einrichtung befindet, beschwerten sich massiv über die Zunahme des Autoverkehrs durch die Wohnstraße zu den Hol- und Bringzeiten der Kleinkinder. An Schlechtwettertagen hat das PKW-Aufkommen derer, die innerhalb des Stadtteils, aber auch kommend aus anderen Stadtteilen, ihre Kinder per Auto zur Einrichtung bringen, sogar zu Autostaus in der Wohnstraße geführt. Die Eltern wurden mit Flugblättern, die den Kindern mitgegeben wurden, auf diese Situation, die die Pkw-Reduktion ad absurdum führt, aufmerksam gemacht und um Einsicht gebeten. Eine entsprechende Erinnerung soll in Kürze nochmals an die Eltern gegeben werden, da sich die Situation nach kurzfristiger Besserung wieder genauso eingestellt hat.

Gleichzeitig sahen sich die Betreiber der städtischen Einrichtung mit dem Problem konfrontiert, dass von den ansässigen Pkw-Besitzern und deren motorisierten Besuchern der Vorplatz der Kindertagesstätte abends und an Wochenenden zugeparkt wird (Probleme für Zulieferer). Auch den Anwohnern der Rahel-Varnhagen-Straße ist eine Mitteilung mit der Bitte um Unterlassung zugegangen.

Eine Abpollerung des Vorplatzes wurde jüngst aus Kostengründen vom städtischen Tiefbauamt abgelehnt. Inzwischen wird gemeinsam mit der Leiterin der Kindertagesstätte Vauban überlegt, den Vorplatz mit Hilfe von Blumenkübeln oder großen Steinbrocken zu bestücken, welche ein Zuparken durch Anwohner oder Besucher verhindern soll. Zusätzlich wird der Platz durch Bemalen der Fläche von den Kindergartenkindern darauf hinweisen, dass dies der offizielle Fußweg für Kinder und Parken hier nicht erlaubt ist.

8.5.7 Privatstraßen

Einige der Erschließungswege auf dem Vaubangelände wurden, um mehr Grundstücksfläche vermarkten zu können, als Privatstrassen ausgewiesen. Die Baukosten wurden noch von städtischer Seite übernommen, das Betreiben und das Instandhalten der Straßen liegt bei den Grundstücksbesitzern. Diese Privatstraßen bringen eine ganze Reihe von Nachteilen für jeweiligen AnwohnerInnen. So fährt zum Beispiel die Müllabfuhr nicht in diese Straßen. Das führt dazu, dass bei jeder Leerung die Bewohner die Abfalltonnen (grün, braun, schwarz) sowie die Gelben Säcke bis zu 150 m weit zum Abholpunkt befördern müssen. Noch ärgerlicher ist es, dass solche Privatstrassen, die auch noch bis zu 20 oder mehr Eigentumsparteien gehören, nicht durch den Gemeindevollzugsdienst kontrolliert und Falschparker somit nicht belangt werden. Die Eigentümer verzichten in aller Regel auf das Bestellen eines Abschleppdienstes, da sie nicht sicher sein können, ob sie nicht auf den Kosten sitzen bleiben.

Insbesondere in stellplatzfreien Wohnprojekten sollte daher aus unserer Sicht auf Privatstraßen unbedingt verzichtet werden.

8.6 Zielgruppenspezifische Aktionen

Die zielgruppenspezifischen Aktionen erstrecken sich vorerst auf deutlich abzugrenzende Personengruppen wie Kinder, Mieter und Bauträger.

8.6.1 Verkehrserziehung für Kinder

Eine Maßnahme (zusammen mit der Freiburger Polizei) zur Verkehrserziehung für Kinder ab dem Krabbelgruppenalter und deren Eltern, wird z.Zt. auf Veranlassung der Umsetzungsbegleitung in der Krabbelgruppe „Wilde Mathilde“ durchgeführt.

Die ortsansässigen Kindergärten führen mit ihren jeweiligen Schulanfängergruppen ebenfalls Verkehrserziehung mit den dafür zuständigen Vertretern der Freiburger Polizei durch. Hier wird speziell nochmals auf Gefahren beim Begehen des Schulweges eingegangen.

In der Grundschule gibt es außerdem für Viertklässler Verkehrserziehung, bei der ein Schulweg mit dem Fahrrad im Vordergrund steht. Diese wird theoretisch im Unterricht und praktisch auf einem Verkehrsübungsplatz durchgeführt; auch die Verkehrssicherheit des eigenen Fahrrades wird dabei überprüft.

In der jüngsten Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die im Stadtteil lebenden Kinder die verkehrsreduzierte Situation Vauban sehr verinnerlicht haben: so wird in den Wohnstrassen gespielt, gekickt und mit Roller und ähnlichen Fahrzeugen gefahren in dem Bewusstsein, dass Kinder hier „Vorfahrt“ haben und Autoverkehr eine verschwindend geringe Rolle spielt. Diese Situation mag so zwar für die Wohnstraßen gelten, sie trifft jedoch nicht für die Vaubanallee zu: hier finden die Kinder eine Zone-30-Straße vor, auf der Autoverkehr wie in anderen Stadtteilen auch vorhanden ist. Auf die spezielle Situation Vaubanallee sollte nochmals verstärkt aufmerksam gemacht werden, einmal durch den Verkehrserziehungsdienst der Polizei, der im Stadtteil bereits installiert ist, aber auch durch die Eltern der Kinder selbst. Der autoreduzierte Stadtteil Vauban darf für Kinder keine Nachlässigkeit gegenüber realen Gefahren nach sich ziehen, die hier wie überall sonst im städtischen Verkehr gegeben sind.

Daher haben wir uns jüngst nochmals mit der Rektorin der Grundschule in Verbindung gesetzt mit der Bitte, diesen Schwerpunkt in die Verkehrserziehung aufzunehmen, oder, wenn möglich, ebenfalls für Erst- und Zweitklässler Verkehrserziehung anzubieten. Dies wurde zunächst positiv aufgenommen und wird im Lehrerkollegium derzeit diskutiert. Der Vorschlag könnte dann zum Schuljahresbeginn 2003/2004 aufgegriffen werden.

8.6.2 Werbung für das autofreie Wohnen bei Bauträgern

In Anknüpfung an die vor dem Bau des ersten Bauabschnittes geführten Gespräche (siehe 5.3.2) unternahm die Projektmitarbeiterin in Zusammenarbeit mit der VAG und der FAG einen neuen Versuch, Bauträger zur autofreien Bauweise zu gewinnen. Vorteile für die Mieter sollten, neben den um die Stellplatzkosten verminderten Mieten, verbilligte Jahreskarten und günstigere Konditionen für den Car-Sharing-Zugang sein, der Vorteil für die Vermieter eine Kostenersparnis durch den Nichtbau von Stellplätzen. Die Bauträger im 2. Bauabschnitt hatten ihre Planungen zu dem Zeitpunkt allerdings bereits abgeschlossen, die für den 3. BA standen noch nicht fest.

Deshalb waren die Gespräche zunächst nicht von Erfolg gekrönt.

8.6.3 Informationen für autofreie Mieter

Das im Anhang 15 (mieterflyer.pdf) aufgenommene Faltblatt wurde speziell auf diese Gruppe der Anwohner konzipiert in der Annahme, dass deren Motivation, ins Vauban zu ziehen, eine andere ist als die der Eigentümer. Deshalb muss ein spezielles und offensives Anwerben derer stattfinden, die kaum oder gar nicht mit dem Konzept vertraut sind. In kompakter Form wird mit diesem Faltblatt das Verkehrskonzept beschrieben, seine Vorteile werden herausgestellt und wichtige Ansprechpartner genannt.

9 Nachlese

In den beiden folgenden Kapitel möchten wir zum einen nochmal auf den unseres Erachtens vielleicht wichtigsten Grund der Unzufriedenheit der Autobesitzenden in Vauban eingehen und die Frage stellen, was wäre gewesen, wenn wir unsere frühe Forderung nach automatischen dezentraler Parkgaragen hätten durchsetzen können (Kap. 9.1) und zum zweiten aus dem Beispiel Vauban unsere wichtigsten Schlussfolgerungen für die Verkehrspolitik der Zukunft ziehen (Kap. 9.2). Auf einen Ausblick, wie es nun auf Vauban weitergehen wird, müssen wir leider aus Gründen unserer Arbeitsüberlastung verzichten. Doch wollen wir an dieser Stelle nicht versäumen auf eine Problematik hinzuweisen, die uns auf Vauban, angesichts der hohen Zahlen der unter 18-jährigen, sehr wahrscheinlich bald einholen wird, das Mobilitätsverhalten von Jugendlichen (vgl. z.B. Hunecke et al. 2002).

9.1 Was wäre gewesen ... Automatische Parkgaragen

Die Umfrageergebnisse unter den BewohnerInnen im Vauban zeigen sehr deutlich, dass im Gegensatz zu den autofreien Haushalte die autobesitzenden Haushalte eine geringere Zufriedenheit mit dem bestehenden Verkehrskonzept im Stadtteil aufweisen. In erster Linie ist die Unzufriedenheit mit dem existierenden Parkraumkonzept als Ursache der geringeren Akzeptanz anzusehen. Neben der Lage der privaten Stellplätze am Rand der Wohnbebauung, die jedoch ein substanzieller und bewusst gewählter Bestandteil des Parkierungskonzeptes ist, spielt die Bauart der Parkhäuser eine entscheidende Rolle. Inzwischen liegen eine ganze Reihe von Erfahrungen mit automatischen Parkgaragen vor (vgl. **Abb 14**).

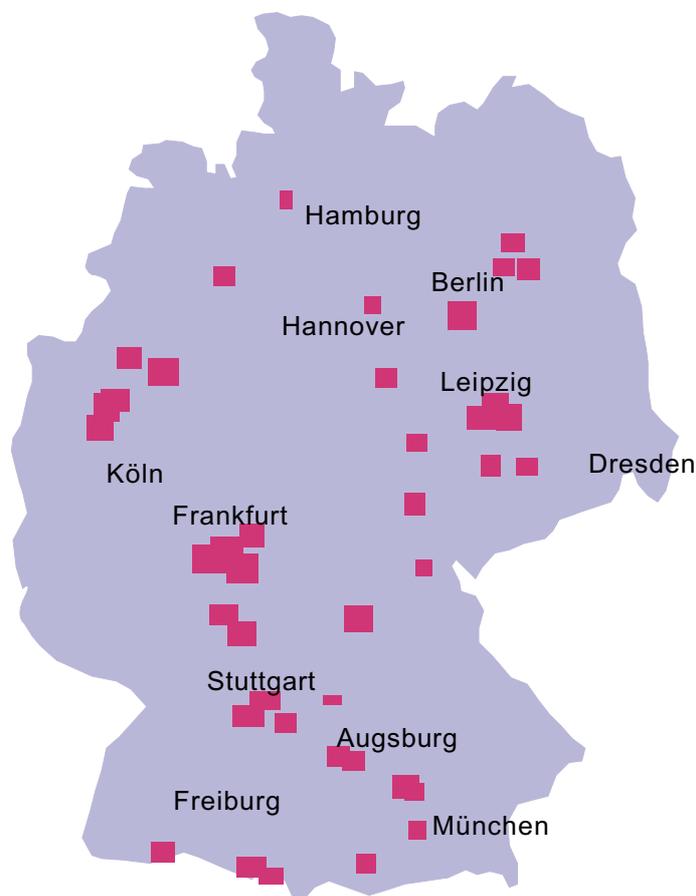


Abb 14:
Standorte größerer
automatische
Parkgaragen (Stand 2000)

Während das Forum Vauban bereits sehr frühzeitig automatische Parkgaragen gefordert hat, setzte die Stadt die herkömmliche Form der Garagen durch. Die Kritik der Nutzer und Miteigentümer, denen eine Mitsprache oder gar Mitentscheidung im Planungsprozess nicht möglich war, richtet sich vor allem auf folgende Punkte:

- die hohen Baukosten der Parkgarage,
- die engen Zufahrten, die bereits zu manchen Schrammen an den Autos führten,

- die unzureichende soziale Kontrolle und das damit verbundene subjektive Unsicherheitsgefühl auf dem Weg zum oder vom individuellen Stellplatz.

Letzter Punkt gilt generell für alle Parkgaragen, in denen die Autos selbst eingeparkt werden.

Abhilfe bei allen diesen Punkten hätte eine moderne automatische Parkgarage geschaffen, die folgende Vorteile bietet:

- ✓ In der automatischen Parkgarage werden die Fahrzeuge an einem öffentlich einsehbareren Übergabebereich dem automatischen Regalsystem übergeben. Die Fahrzeugnutzer müssen das Gebäude nicht betreten und bleiben beim Abstellen oder beim Abholen im belebten öffentlichen Raum. Dies erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl beim Abstellen der Fahrzeuge, was sich vor allem in den Abendstunden oder in den frühen Morgenstunden positiv auswirkt.
- ✓ Damit entfallen auch Fußwege in schlecht durchlüfteten, abgasbelasteten Innenräumen von Parkgaragen.
- ✓ Die kompakte Lagerhaltung der Fahrzeuge ist platzsparend gegenüber der herkömmlichen Bauweise. Die Stockwerkshöhen sind auf die Fahrzeugmaße und die Technik ausgerichtet, Wegeflächen und Treppenhäuser für Fußgänger und flächenintensive Zu- und Abfahrten sind überflüssig und entfallen. Gegenüber herkömmlichen Parkplatzgebäuden sparen automatische Parkgaragen im günstigsten Falle bis zur Hälfte des Bauvolumens ein.¹⁹ Oder anders gesagt: Auf gleicher Fläche und bei gleicher Gebäudehöhe können doppelt so viele Autos abgestellt werden.
- ✓ Ein zusätzlicher Vorteil dieses geringeren Platzbedarfes ist, dass auch Bauräume im Quartier als Garagen genutzt werden können, die bisher für Hoch- oder Tiefgaragen nicht sinnvoll zu nutzen waren.
- ✓ Dass die Kosten einer automatischen Parkierungsanlage günstiger als bei konventioneller Ausführung sein können, zeigt die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Parkierungslösung für das geplante Prinz-Karl-Viertel in Augsburg. Als Beispiel sei die Gegenüberstellung der Variante 2 mit 260 bzw. 250 Stellplätzen herangeführt: In der konventionellen Ausführung ist ein Stellplatz mit durchschnittlichen Investitionskosten von 26.968 DM angeführt, in der automatischen Ausführung liegen die Investitionskosten bei durchschnittlich 24.000 DM pro Stellplatz. An Betriebskosten werden pro Stellplatz 49 DM pro Monat bei der konventionellen und 42 DM bei der automatischen Ausführung erwartet (Stadt Augsburg u.a. 2 0 0 1 , v g l . http://www.augsburg.de/Seiten/augsburg_d/verkehr/stpla/stpla_u/img/park_pkv.pdf).

¹⁹ siehe Fraunhofer-Gesellschaft (1998): Parken im Hochregal. Internetdarstellung: <http://www.fraunhofer.de/german/publications/df/df1998/198-18.htm> (04.06.2003)
andere Publikationen sprechen von Flächen- und Raumeinsparungen von 30 – 40% (vergl. Kommunal direkt 4/2000: „Wir müssen unsere Städte intakt halten.“

Um die Nutzerfreundlichkeit einer geplanten automatischen Parkierungsanlage zu gewährleisten, bietet der ADAC ein Zertifizierungsverfahren an (ADAC 2000, vgl. http://www.adac.de-/images/8_12573.pdf).

Die kommunale Planungsbehörde könnte im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ihre Möglichkeit nutzen, beim Verkauf städtischer Flächen für eine Parkgarage den positiven Abschluss eines solchen Zertifizierungsverfahrens vorzuschreiben.

Eine Erfahrung, die unter anderem auch im Verlauf der vielen Anlaufschwierigkeiten mit der ersten automatischen Parkgarage in der Südstadt Tübingen, aber auch an anderen Orten wiederholt gemacht wurde, ist folgende: Anlaufschwierigkeiten lassen sich umso besser abstellen, je enger Entwickler und Betreiber der Anlagen zusammen arbeiten (s.a. Rahn et al. 2003). Das bedeutet auch, dass Erfahrungen von Problemen der ersten Generation schnell und ohne Informationsverlust in die Weiterentwicklung der Anlagen fließen sollten. Auch muss eine schnelle Verfügbarkeit von technischem Personal bei der Fehlerbeseitigung gewährleistet sein, sonst verliert die Anlage möglicherweise schnell ihre Akzeptanz bei den Nutzern.

Bei der Entscheidung für ein automatisches Parksystem gilt es auch, eine Lösung für Kurzzeitparker zu finden. Je nach Situation sollte ein geringer Anteil von Stellplätzen für Kurzzeitparker (z.B. < 30 min.) außerhalb des automatisierten Parksystems zur Verfügung stehen. Dass diese von Langzeitparkern blockiert werden kann durch eine entsprechende Preisstruktur verhindert werden.

9.2 Fazit für die Verkehrspolitik

Warum fahren die Menschen nicht weniger Auto?

Die Frage ist einfach, die Antwort offenbar nicht. Vermeintlich einfache Antworten, wie der Hinweis auf die psychologische Fixiertheit zumindest des „männlichen“ Teils unserer Gesellschaft oder das Angewiesensein auf das Auto aus beruflichen Gründen lassen den hohen Motorisierungsgrad von mehr als 500 Kraftfahrzeugen auf 1000 Einwohner nicht mehr zufrieden stellend erklären.

Ebenso trägt die Annahme, wer aus beruflichen Gründen nicht auf das Auto verzichten kann oder will, zeige vielleicht mehr Bereitschaft, in seiner Freizeit auf das eigene Auto zu verzichten. Gerade weil es sich um „freie“ Zeit handelt scheint die „freie“ Wahl des Verkehrsmittels hier noch legitimer, noch selbstverständlicher zu sein.

Trotzdem hat der Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“, mit dem über lange Zeit erfolgreich gegen jede Einschränkung des Automobilitätspolemisiert wurde, seine breite Zustimmung längst verloren.

Dass das Autofahren zur Gefährdung der Umwelt erheblich beiträgt wird inzwischen von den wenigsten bezweifelt. Und auch das Argument, der Verzicht auf das Auto würde Arbeitsplätze kosten, wird immer weniger vorgebracht. Trotzdem tragen ökologische

Beweggründe im individuellen Einzelfall von allen möglichen Gründen am Allerwenigsten zum Autoverzicht bei.

Automobilität ist ein Paradebeispiel für die Diskrepanz zwischen ökologischer Grundüberzeugung und dem Alltagshandeln. Während in den Industriestaaten in fast allen Umweltbereichen Erfolge z.B. bei der Mülltrennung, der Verringerung von Treibhausgasen oder dem Sparen von Wasser zu verzeichnen sind, sind die Erfolge im Bereich Verkehr äußerst bescheiden. Umfragen belegen, dass die Menschen im Durchschnitt eine ökologisch „fortschrittlichere“ Verkehrspolitik befürworten, als ihr eigenes Verhalten erwarten lässt.

**Vom
Umweltbewusstsein
zum ökologischen
Handeln**

Dramatisierung von Umweltwirkungen, ökomoralische Argumente oder auch die Forderung nach Verzicht haben bisher nur wenig Änderungen beim Automobilitätsverhalten bewirkt.

Verhaltensänderungen im Bereich Verkehr haben sich vor allem da eingestellt, wo sich Alternativen anbieten (wie z.B. auf Vauban), oder andere Argumente, wie z.B. der alltägliche Bewegungsmangel, ebenfalls einen zumindest teilweisen Autoverzicht nahe legen.

Auch der Ansatz, die Rahmenbedingungen für das alltägliche Verkehrsverhalten so zu ändern, dass der „homo oeconomicus“ aus Kostengründen auf das Auto verzichtet, haben sich nicht bewährt. Man erinnere sich an den Aufschrei beim Beschluss der Grünen vor der Bundestagswahl '98, den Benzinpreis auf 5 DM pro Liter zu erhöhen, und das vergleichsweise schlechte Wahlergebnis.

Doch hat hierbei die Politik die Solidarität der Nichtautofahrer mit den Autofahrern unterschätzt. So ist repräsentativen Umfragen zu entnehmen, dass auch diejenigen, die kein Auto in ihrem Haushalt haben, „eine Verteuerung des Autofahrens mehrheitlich ablehnen“ (Preisendörfer 1999:232).

Vielleicht geht es aber vielmehr darum, Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Frage, was denn der eigene Autoverzicht nützt, selbst wenn die meisten anderen sich nicht ebenso verhalten, leichter beantworten lassen (z.B. durch Umzug in einen geeigneten Stadtteil).

Alternativen anbieten

Die vermeintlich einfache Erklärung, jeder handle im Zweifel vor allem egoistisch, scheint immer weniger zu greifen.

Auch die Tatsache, dass in den letzten 10 Jahren die durchschnittliche Motorenleistung von durchschnittlich 61 auf über 70 kW pro Auto stieg, lässt nicht erwarten, dass sich verbrauchs- und emissionsarme Autos allein durch das Verhalten der Verbraucher durchsetzen werden. Eine Politik der Grenzwerte, so kritisch sie hinterfragt werden kann, war in der Vergangenheit recht erfolgreich und wird voraussichtlich auch weiterhin beim Verbraucher auf breite Zustimmung stoßen. Hierzu würde es sich z.B. anbieten, für neue Fahrzeuge Grenzwerte zum Benzinverbrauch zu erlassen. Der Durchschnittsverbrauch unserer Autos in den letzten 10 Jahren um 0,7 Liter (von 9,1 auf 8,4) gesunken. Dies reicht längst nicht aus.

Im Jahr 1996 beschloss der Umweltrat der EU Maßnahmen zu ergreifen, um die mittleren CO₂-Emissionen von Neuwagen in der EU bis spätestens zum Jahr 2010 auf 120 g/km zu senken. Diese Zielvorgabe entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 5 Litern

pro 100 km und kann nur durch die Verbreitung von 3-Liter-Autos erreicht werden (BMU 1997: 20). Hier ist ganz eindeutig die Bundes- und Europapolitik gefragt, sich mit der Automobilindustrie, ggf. gegen die Interessen der Ölindustrie, durchzusetzen.

Vauban zeigt, dass eine erfolgreiche nachhaltige Verkehrspolitik neben einer notwendigen Verbesserung der Mobilitätstechnik (geringerer Flottenverbrauch, Einsatz regenerativer Energien, schadstoffärmerer Techniken) auf drei wesentlichen Säulen beruht:

- ✓ einer Stadtplanungspolitik der kurzen Wege,
- ✓ Angeboten alternativer Mobilität (Förderung ÖPNV, Car-Sharing, Sammeltaxis etc.)
- ✓ Restriktionen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (Parkraumbewirtschaftung, finanzielle Entlastung autofreier Haushalte etc.)

10 Literatur

10.1 Verwendete Literatur

- ADAC (2000): ADAC-Test „Automatische Parksysteme“ zur Zertifizierung „Benutzerfreundliche Anlage“. Testunterlagen. München.
- Amt für Statistik und Einwohnerwesen (Hrsg.) (2003): Freiburg im Breisgau: Statistischer Infodienst. 4. Februar 2003.
<http://www.freiburg.de/statistik>
- Apel, Dieter; Böhme, Christa; Meyer, Ulrike; Preisler-Holl, Luise (2001): Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. Forschungsbericht 297 11 141 UBA-FB 000066, im Auftrag des Umweltbundesamtes. UBA-Bericht 1/00. Berlin.
- bcs (Bundesverband Car-Sharing) (2002): Car-Sharing in 2001 weiter auf Wachstumskurs. Presseinformation vom 4. Juni 2002. http://www.Car-Sharing.de/seiten/start.html?seiten/presse_3_.php
- Beutler, Felix & Jörg Brackmann (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland - Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit & Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung P99-503.
(<http://skylla.wz-berlin.de/pdf/1999/p99-503.pdf>)
- BMU = Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (1997): Umwelt und Auto, Neue Wege – neue Maßnahmen, Bonn 1997
- BT-Drucksache (1998): Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drucksache 13/11293 – Innovative Konzepte im Car-Sharing. 14.08.1998.
- Büro R+T (2002): Verkehrsentwicklungsplan Freiburg. Teil A: Problemanalyse.
http://www.freiburg.de/download/verkehrsentwicklungsplan/vep_analysebericht.pdf
- Christ, Wolfgang; Loose, Willi (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Forschungsbericht Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V., gefördert durch die Bundesstiftung Umwelt. Freiburg.
- DIW = Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2002): Verkehr in Zahlen. 31. Jahrgang, erweiterte Ausgabe. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.). Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg.
- DIW = Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung Berlin (2003): Verkehr in Zahlen 2002/2003.- (zu beziehen über: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg, als Buch und als CD, jährlich erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen).
- Dudenhöffer, Ferdinand (1999): Merger-Puzzle in der Autowelt.- in <http://www.absatzwirtschaft.de/pdf/sf/merger.pdf>
- Epp, Christian (1999): Rechtsformen autofreien Wohnens. - Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten. - Baden-Baden: Nomos-Verl.-Ges.
- Franzen, A. (1997): Umweltbewußtsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und der Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen. Chur/Zürich.
- Fthenakis, W., E., (2001), Die Rolle der Väter in Hofer H.; Luhan C.; Schuierer J., Vater.
- Gersterkamp, (2001), Die Krise der Kerle in Hofer H.; Luhan C.; Schuierer J., Vater Sohn und Männlichkeit, Innsbruck-Wien.

- GOAL = Gesund Ohne Auto und Lärm (2002): EU-LIFE Projekt der Stadt Graz.
http://www.goal-graz.at/down/Homepage_schule_1.PDF
- Götz, Konrad; Jahn, Thomas; Schultz, Irmgard (1997): Mobilitätsstile – ein sozialökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“ Band 7. Frankfurt am Main.
- Götz, Konrad; Loose, Willi; Schmied, Martin; Schubert, Steffi (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderungen der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Umweltbundesamt (Hrsg.). Berichte 2/03. Berlin.
- Grimmenstein, Isabelle (1998): Auswirkung der aktiven Verkehrsmittelnutzung auf die menschliche Gesundheit, Ergebnisse studentischer Praktika Nr. 87 (Oktober 1998).- Wuppertal-Papers Nr. 87.
(<http://www.wupperinst.org/Publikationen/WP/WP87.pdf>)
- Haefeli, Ueli (1998): Der finanzielle Handlungsspielraum städtischer Verkehrspolitik.- Eine akteurorientierte Analyse am Beispiel Bielefeld 1950-1994.- Wuppertal-Papers Nr. 85.
(<http://www.wupperinst.org/Publikationen/WP/WP85.pdf>)
- Hilgers, Micha (2001): Psychologische Aspekte der Verkehrsmittelwahl - Easy Going von Haustür zu Haustür.- in: Ausgabe 0/2000: Mobilität Zeitschrift 21 - das Leben gestalten lernen, ökom, München.
(http://www.oekom.de/verlag/german/periodika/21/text_0_2000.htm)
- Huber, Anita (2002): Optimierung von Stellplätzen und Übergabestationen stadtteilbezogener Car-Sharing-Einrichtungen. Diplomarbeit, Universität Stuttgart, Institut für Strassen- und Verkehrswesen. Stuttgart.
- Hunecke, Marcel; Tully, Claus J.; Bäumer, Doris [Hrsg.] (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen Leske + Budrich: 2002.
- Huwer, Ulrike (2002): Pilotstudie zur Modellierung einer Schnittstelle zwischen ÖPNV und CarSharing. Schlussbericht FE.Nr. 70.621/2000, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Universität Kaiserslautern. Kaiserslautern.
- IEA = International Energy Agency (2000): *CO 2 Emissions from Fue Combustion 1971-1998*. 2000 Edition. Paris: OECD, 2000.
- Kenworthy, Jeff, Felix Laube et al. (1999): An International Sourcebook of Automobile Dependence in cities.- University Press of Colorado, Boulder, CO.
- Knoflacher, H., (2001), Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien.
- Krietemeyer, Hartmut (1997): Auswirkungen von Car-Sharing auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. In: Der Nahverkehr (15) 9/1997, S. 14.
- Krietemeyer, Hartmut (2003): MVV und Car-Sharing. Auswirkungen der Marketing-Kooperation zwischen dem MVV und der Car-Sharing-Organisation STATTAUTO München. Unveröffentlichtes Vortragsmanuskript auf CD-ROM anlässlich des Workshops „Car-Sharing im Diskurs“ am 24.02.2003, mooses-Projekt.
- Netterstrom, B.; Juel, K. (1988), Impact of work-related and psychosocial factors on the development of ischemic heart disease among urban bus drivers in Denmark, *Scand J Work Environ Health*, 14, 231-238.
- Nützel, Margit (1993): Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes in Großwohngebieten am Beispiel der Nachbarschaften U und P in Nürnberg-Langwasser. Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abteilung Angewandte Stadtgeographie (Hrsg.). Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 119. Bayreuth.
- Ökoinstitut/VCD 1998: Hauptgewinn Zukunft. Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr, Freiburg.
- Rahn, Roland; Rothweiler, Silvia; Strauß, Jens (2003): Erfolgsfaktoren für automatische Parksysteime. In: *Internationales Verkehrswesen* (55) 6/2003, S. 294 – 295.

- Scheurer, Jan (2000): Wohnen und die Mobilitätsauswirkungen von Lebensstilen.- in ILS=Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (2000) Rundbrief Nr. 13 / Dezember 2000: 14-20.
<http://www.ils.nrw.de/publik/pdf/rb00-13.pdf>
- Scheurer, Jan (2001): Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities.- Dissertation by Jan Scheurer at Murdoch University, Australia.
[<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/jan/>], siehe auch
[<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/carfree/carfree.html>]
- Schlünder, Klaus-Dieter (1998) Von der "Auto-Stadt" zur "Kinder-Stadt" Plädoyer für eine kindgerechte Stadtentwicklung.- Wuppertal-Papers Nr. 84.
- Simma, A., (1996), Frauen und Mobilität, Wien.
- Skoff, Manfred (2002): Vom Verkehr zur Mobilität: Kommunale und regionale Möglichkeiten ökologischer Mobilitätspolitik am Beispiel der Bezirksstadt Knittelfeld.- Diplomarbeit am Institut für Volkswirtschaftslehre und Volkswirtschaftspolitik an der Karl-Franzens Universität Graz (Betreuer Univ.- Prof. Dr. Stefan Schleicher): 104 S.
- SOFI = Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen (2000): Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts Die Wahl des Verkehrsmittels angesichts der Mobilitätszwänge und normativen Ansprüche der heutigen familiären Lebensweise,- Abschlußbericht Forschungsprojekt, von Hartwig Heine und Rüdiger Mautz unter Mitarbeit von Wolf Rosenbaum: 330 S.
[www.sofi-goettingen.de/autoverzicht.PDF]
- Sohn und Männlichkeit, Innsbruck-Wien.
- Sperling, Carsten (1999) (Hrsg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. - Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban. - Freiburg (Breisgau): Öko-Inst.
- Spiekermann, K. und M. Wegener (1992): Bündelungspotential von Pendlerfahrten. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 33. Dortmund: Institut für Raumplanung.
- Spiekermann, K. und M. Wegener (1993): Bündelungspotential von Pendlerfahrten II. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 35. Dortmund: Institut für Raumplanung.
(<http://irpud.raumplanung.uni-dortmund.de/irpud/pro/pend/pend.htm>)
- Spiekermann, K. und M. Wegener (1995): 'Car pooling and energy consumption'. Proceedings, 7th World Conference on Transport Research, Sydney.
- Stadt Augsburg et al. (2001): Siedlungsmodell Augsburg Prinz-Karl-Viertel. Informationen zum Innovativen Parkierungskonzept. Augsburg
(http://www.augsburg.de/Seiten/augsburg_d/verkehr/stpla/stpla_u/img/park_pkv.pdf)
- Theml, H. (1986), Um Leib und Leben. Medizinische Auswirkungen des Autoverkehrs. In: Bode, P. M.; Hamberger, S.; Zängl, W. (1986), Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen, Raben Verlag, München.
- UBA = Umweltbundesamt (2001): Auto und/oder Umwelt? Zehn gängige Meinungen und was wir dazu zu sagen haben.
(<http://www.umweltdaten.de/down-d/fblaauto.pdf>)
- WBCSD = World Business Council for Sustainable Development (2001): Mobilität - ein Überblick (Deutsche Kurzfassung von Mobility 2001 – world mobility at the end of the twentieth century and its sustainability.
http://www.wbcsmobility.org/publications/files/mobility2001/german_overview.pdf)
- Wilke, Georg (2002) Neue Mobilitätsdienstleistungen und Alltagspraxis.- Wuppertal-Papers Nr. 127.
<http://www.wupperinst.org/Publikationen/WP/WP127.pdf>

- Wolf, W.,(1999) in Stocker, K.; Hlawetz, O.; Rolling, S.,(1999), Verkehr: Die Steirische Landesausstellung, Graz.
- Wolf, Winfried (1986): Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße – Geschichte, Bilanz, Perspektive. Hamburg, Zürich.
- Zillian, H., G., Der lange Weg zur Arbeit und die Konsequenzen des Pendelns, Kurzfassung, Graz.

10.2 Weiterführende Literatur

- Alba 1988: Beschreibung der Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Freiburg mit vielen Fotos und Statistiken Stand 1988 (antiquarisch oder bei den Freunden der Freiburger Straßenbahn).
- Birkfeld, Richard und Martina Jung (1994): Die Stadt, der Lärm und das Licht: die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung (Seelze: Kallmeyer, 1994).
- Burmeister/Köth/Schrott (1988): Zum Bertoldsbrunnen mit Bus und Bahn, Stadtverkehr in Freiburg.
- Burwitz, H.; Koch, H.; Krämer-Badoni (1992), Leben ohne Auto, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Reinbeck bei Hamburg.
- Burwitz, H.; Koch, H.; Krämer-Badoni, Th. (1992): Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt, Reinbek bei Hamburg.
- Diekmann, A.; Preisendörfer, P. (1992), Persönliches Umweltverhalten: Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 44, 226-251.
- Dienel, Hans-Liudger et al. [Hg.] (1997): Mobilität für alle: Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt.- Stuttgart: Steiner.
- Drabert (1992), §1 der Sitzordnung: Jede(r) hat das Recht, richtig und gesund zu sitzen.
- Fiedler, J. (1992): stop and go. Wege aus dem Verkehrschaos, Köln.
- Flink, James J. (1988): The automobile age (Cambridge, Mass.: MIT, 1988).
- Greß (1997): Verkehrsknoten Freiburg.- EK-Verlag 1997.
- Gwinner, R.; Krause, J.; Rau, P. (1996), Das Glück liegt auf der Straße, Fairkehr, 1, 14-23.
- Heinze, G. W.; Kill, H. H. (1995): Anforderungen an Verkehrskonzepte für Berlin-Brandenburg. Referat auf der TUB Verkehrstagung '95 "Am Verkehrskollaps vorbei? Lösungen für den Verkehr in der Region Berlin/Brandenburg". Unveröffentlichtes Manuskript.
- Hüsler, W. (1996a): Vom Stadtbus bis "Bahn 2000". Beispiele für zukunfts-fähige Mobilität in der Schweiz. In: Ökoinstitut Südtirol (Hrsg.): Toblacher Gespräche, Bozen.
- Hüsler, W. (1996b): Der öffentliche Verkehr in Modena: Eine Vorwärts-strategie. In: Ökoinstitut Südtirol (Hrsg.): Toblacher Gespräche, Bozen.
- Jeschke, C. (1994), Persönliche Sicherheit - eine verhaltensrelevante Mobilitätsbedingung, 139-146.
- Klenke, Dietmar (1994): »Freier Stau für freie Bürger«: Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994 (Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995).
- Littig, B. (1995), Die Bedeutung von Umweltbewußtsein oder: Was tun wir eigentlich, wenn wir umweltbewußt sind?, Peter lang Verlag, Frankfurt a.M.
- Monheim, H.; Monheim-Dandorfer, R. (1990): Straßen für alle, Hamburg. Schahn, J. (1993): Die Kluft zwischen Einstellung und Verhalten beim individuellen Umweltschutz. In: Schahn, J.; Giesinger, Th.: Psychologie für den Umweltschutz, Weinheim.

- Mollenkopf, H.; Flaschenträger, P. (1996), Mobilität zur sozialen Teilhabe im Alter, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Abteilung Sozialstruktur und Sozialberichterstattung, FS III 96-401, Berlin.
- Mücke, W. (1984), Umwelthygienische Beurteilung von Luftschadstoffen im Kraftfahrzeuginnenraum. In: Arbeitsplatz Auto. Bericht über das 5. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC vom 25. bis 26. November 1983 in Baden-Baden, Schriftenreihe Straßenverkehr, 29, ADAC.
- Müller-Limmroth, W. (1984), Autofahren ist Arbeit. In: Arbeitsplatz Auto. Bericht über das 5. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC vom 25. bis 26. November 1983 in Baden-Baden, Schriftenreihe Straßenverkehr, 29, ADAC.
- N.N. (1995), „Autofahren kann sehr glücklich machen“, Die Weltwoche, 14. Dez.
- Niemann, Harry und Armin Hermann [Hg.] (1995): Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten (Stuttgart: Steiner, 1995).
- Pohl, Hans [Hg.] (1988): Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1886 bis 1986 (Stuttgart: Steiner, 1988).
- Radkau, Joachim (1994): »Die wilhelminische Ära als nervöses Zeitalter, oder: die Nerven als Netz zwischen Tempo- und Körpergeschichte«, GG XX (1994), 211-241.
- Reutter, O.; Reutter, U. (1996), Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund.
- Rompe, K. (1989), Folgerungen für die Sicherheit im Straßenverkehr im Hinblick auf sich ändernde Altersstrukturen der Bevölkerung, TÜV Rheinland Pressereport, 70c.
- Rosenmeyer, B. (1984), Die Arbeitshaltung „Sitzen im Auto“ aus orthopädischer Sicht. In: Arbeitsplatz Auto. Bericht über das 5. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC vom 25. bis 26. November 1983 in Baden-Baden, Schriftenreihe Straßenverkehr, 29, ADAC.
- Rudolf, W. (1986), Belastung von Kfz-Insassen durch Luftschadstoffe. In: Luftverunreinigungen durch Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland, Stand und Trend, Schriftenreihe des Vereins für Wasser-, Boden- und Lufthygiene, 67, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart.
- Schivelbusch, Wolfgang (1977): Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (München: Hanser, 1977).
- Schmidt Frank (1998): Realitätsnahe Grundlagen für brandsicherheitstechnische Nachweise von Parkgebäuden. Diplomarbeit an der Uni Wuppertal.
- Schmucki, Barbara (1995): »Automobilisierung:...«, AfS XXXV (1995), 582-597.
- Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land.- Vieweg: Braunschweig/Wiesbaden.
- Stadt Essen – Herausgeberin (1999): Perspektivenwerkstatt Essen. Wie geht es weiter am Berliner Platz? Ergebnisbericht 4/99.
- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (1998), Kinderunfälle im Straßenverkehr 1997.
- Südbeck, Thomas 1994: Motorisierung, Verkehrsentwicklung u. Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland der 1950er J., ... (Beiheft CXIII, Stuttgart: Steiner, 1994).
- Topp, Hartmut H. (2000): Verkehr 2042 – Mosaik einer Vision. Verkehrszeichen (16), Nr. 4.
- U.MOVE (1999) - Jugend und Mobilität. Mobilitätsstilforschung zur Entwicklung zielgruppenspezifischer intermodaler Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche.- Dortmund 1999, 64 S. mit zahlr. Abb., Kt. u. Literaturang. - ILS-Schriften Bd. 150 (ISBN 3-8176-6150-9 Preis: 7,50 EUR).

Vester, F. (1978), Phänomen Streß, dtv, Stuttgart.

Weber, H. J. (1984), Probleme aus der betriebsärztlichen Praxis mit dem Arbeitsplatz PKW. In: Arbeitsplatz Auto. Bericht über das 5. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC vom 25. bis 26. November 1983 in Baden-Baden, Schriftenreihe Straßenverkehr, 29, ADAC.

Zatsch, Angela (1993): Staatsmacht und Motorisierung am Morgen des Automobilzeitalters (Konstanz: Hartung-Gorre, 1993).

10.3 Verkehr im Internet

- ✓ IProS = Innovative Projekte im Städtebau. Stellt etwa 30 innovative Projekte im Städtebau dar, darunter war bis zum Readktionsschluss Vauban nur mit der Solarsiedlung vertreten,
<http://www.werkstatt-stadt.de/ipros>
- ✓ RAVE = Raum und Verkehr: Gute Beispiele einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als Publikation geplant auch in der Reihe "Werkstatt: Praxis" des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
<http://www.nachhaltiger-verkehr.de>
- ✓ MobiBall.de ist ein Service des Projektträgers Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen PT MVBW des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF. Infos zu den Projekten intermobil, mobilist, MOBINET, stadtfinköln und WAYflow
<http://www.mobiball.de>
- ✓ Forschungsbereich "Mobilität besser verstehen" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF
<http://www.mobev.de/index.htm>
- ✓ Infos zum Fahrradverkehr
<http://www.fahrradverkehr.de>
- ✓ Die Zukunft des Car-Sharing in Deutschland
Projektbearbeitung: Wuppertalinstitut für Klima, Umwelt, Energie GmbH Projektleiter: Georg Wilke (Laufzeit: 01.01.2003 - 30.06.2005 Fördervolumen: 497.772 €)
<http://www.wupperinst.org>
- ✓ MOBILITY: ein Simulationsspiel, das Sie dazu auffordert, in einer virtuellen Welt eine Stadt aufzubauen, diese zum leben zu erwecken und das damit verbunden Verkehrsaufkommen selber zu regeln.
<http://www.mobility-online.de/>
- ✓ Infos zu Car-Sharing
<http://www.carsharing.de>
- ✓ GOAL Gesund Ohne Auto und Lärm (2002) EU-LIFE Projekt der Stadt Graz.-
http://www.goal-graz.at/down/Homepage_schule_1.PDF
- ✓ Übersicht über autoreduzierte Projekte
<http://www.wohnen-ohne-auto.de/projekte.htm>
<http://www.autofrei.de/>

- ✓ International, Konferenzen etc.
<http://www.carbusters.org/>
<http://www.carfree.com>
<http://www.livablecities.org>
- ✓ Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts, SOFI
<http://www.gwdg.de/sofi/autoverzicht.PDF>
- ✓ Geschichte Strassenbau mit vielen Infos und Literaturhinweisen und links
<http://members.a1.net/wabweb/index.htm>
- ✓ Geschichte des Strassenbaus in den USA...
<http://members.a1.net/wabweb/history/ab-hist-USA.htm>
- ✓ Geschichte Autobahnbau
<http://members.a1.net/wabweb/history/ab-hist.htm>
- ✓ Einige Seiten zum öffentlichen Nahverkehr in den USA
<http://publicpurpose.com/>
<http://www.dot.gov> - US Department of Transportation
<http://www.oig.dot.gov> - US Department of Transportation Inspector General
<http://www.publicpurpose.com> - The Public Purpose
<http://www.transact.org> - Surface Transportation Policy Project
- ✓ Sonstiges
<http://www.demographia.com/>
<http://www.kontiv2002.de>
[/pdf/Workshop_Berlin_180302.pdf](#)
Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit von automatischen Parkgaragen am Beispiel Augsburg
http://www.augsburg.de/Seiten/augsburg_d/verkehr/stpla/stpla_u/img/park_pkv.pdf
- ✓ Weitere Infos zu automatischen Parkgaragen
http://www.kommunaldirekt.de/1magazin/archiv/2000_4/bau/09.html
http://www.verkehrsnetz.de/buch_online/parken/leistungsanforderung_vollautomatisch_parksystem/artikel-hook.html
- ✓ Kleine Animation zu einer automatischen Parkgarage
http://www.verkehrsnetz.de/buch_online/parken/auto_parkgarage.html
- ✓ Öffentlich zugängliche "Referenzanlagen" für mechanische Parkhäuser / Parksyste, unvollständige Liste von 1999
http://www.adac.de/images/8_12575.pdf
- ✓ Anbieter von Parkgaragen
Liste: http://www.adac.de/images/8_12574.pdf (Stand 2001)
<http://www.koring.de>
<http://www.fab-parking.com>

11 Anhang

11.1 Handbuch/Bewohnerinformationen

Nicht zuletzt durch die Umfrageergebnisse und den hohen Anschlussgrad der Vauban-Bewohner ans Internet wurde klar, dass umfangreichere Basis-Informationen der BewohnerInnen über das Verkehrskonzept Vauban im ursprünglich geplanten Ausmaß des Antrages nicht mehr notwendig sind. Das ursprünglich als Loseblattsammlung konzipierte Handbuch wurde daher reduziert auf ein attraktiv gestaltetes Faltblatt und eine leichter aktualisierbare Informationsseite im Internet mit den entsprechenden Links zum Bereich Verkehr. Für neu hinzukommende Bewohner und/oder Besucher stehen darüber hinaus das Info-Paket auf CD und die Informationen auf im Internet zur Verfügung.

Das Faltblatt enthält die wichtigsten Kontakte im Überblick, einen Übersichtsplan, eine Anfahrtsbeschreibung mit Haltestellenverzeichnis sowie praktische Tips zur Mobilität (mit und ohne Auto) von A –Z.

11.2 Info-Paket zum Nachahmen / die Verkehrs-CD-ROM

Zielgruppe für das Info-Paket sind interessierte Bürger, Fachleute Institutionen und Gemeinden, die den bisherigen Umsetzungsstand des Verkehrskonzeptes auf Vauban nachzuvollziehen wollen, um ggf. daraus für den eigenen Arbeitsbereich profitieren zu können. Dazu wird auch auf Maßnahmen oder Informationen hingewiesen, die auf Vauban nicht umgesetzt werden konnten, die aber für vergleichbare Projekte von Nutzen sein könnten.

Als Publikationsmedium des Info-Paket bietet sich die CD-Rom an. Sie kann über das Forum Vauban bezogen werden. Hier finden sich neben dem vorliegenden Endbericht des DBU-Projektes auch alle Anhänge.

11.3 Karten

- Karte 1: Übersichtskarte Freiburg und Vauban: [lage-oepnv.pdf](#)
- Karte 2: Parkkonzept: [parkkonzept.pdf](#)
- Karte 3: Stellplatzfreier Bereich: [stellplatzfrei.pdf](#)
- Karte 4: Lage der Haltestellen des ÖPNV auf dem Vauban: [oepnv.pdf](#)
- Karte 5: Herkunft der Workshopteilnehmer vom 26.10.2002: [workshopteilnehmer.pdf](#)
- Karte 6: Liniennetz der Freiburger Verkehrs-AG: [liniennetz.pdf](#)

11.4 Broschüren, Dokumentation Öffentlichkeitsarbeit

- Anhang 1: Kurzer Abriß über die Geschichte des Vaubangeländes: [geschichtevauban.pdf](#)
- Anhang 2: Broschüre zur Aktion "Mobil mit Grips": [mobil-mit-grips.pdf](#)
- Anhang 3: Protokoll Bewohner-Workshop Vauban Mobil vom 26.10.2002: [protokollworkshop.pdf](#)
- Anhang 4: Stellungnahme des Forum Vauban e.V. zur Verkehrsplanung Vauban: [stellungnahme95.pdf](#)
- Anhang 5: Erster Aufruf zur Baugruppenbildung, Faltblatt: [wohnfruehling.pdf](#)
- Anhang 6: Auszug aus Vauban actuel 1/2000: [va-2000.pdf](#)
- Anhang 7: Auszug aus Vauban actuel 1/2001: [va-2001.pdf](#)
- Anhang 8: Auszug aus Vauban actuel 5/1998: [va-mobil.pdf](#)
- Anhang 9: Auszug aus Vauban actuel 6/1998: [va-parken.pdf](#)
- Anhang 10: Auszug aus Vauban actuel 2/1998 (Ergebnisse des Wohnstraßenworkshops): [va-strassen.pdf](#)
- Anhang 11: Auszug aus Vauban actuel 6/1997 (Wohnen ohne eigenes Auto): [va-woea.pdf](#)
- Anhang 12: Broschüre "Wohnen ohne eigenes Auto": [woea-98.pdf](#)

- Anhang 13: Überarbeitete Fassung der Broschüre "Wohnen ohne eigenes Auto" aus dem Jahre 2003: [spezialwoea-2003.pdf](#)
- Anhang 14: Broschüre "Wohnen in Vauban": [wohnen-in-vauban.pdf](#)
- Anhang 15: Information zum Verkehrskonzept für Mieter: [mieterflyer.pdf](#)
- Anhang 16: Stellungnahme des Öko-Instituts zum Flächennutzungsplan auf Grundlage des Verkehrs-Entwicklungsplans: [stellungnahmefnp.pdf](#)
- Anhang 17: Auszug aus der Dissertation von Jan Scheurer: "Bridges to Utopia? A Sustainable Urban District in Freiburg, Germany", Kapitel 17 aus "Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainable Urban Neighbourhood Communities, Perth 2001": [janscheurer.pdf](#)
- Anhang 18: Förderantrag an die DBU: "Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban", April 2001: [dbuantrag4-2001.pdf](#)
- Anhang 19: va-woea.pdf

11.5 Verträge, Unterlagen Autofreiverein

- Anhang 20: Vertrag mit Autofreiverein Stand 2000: [vertrag2000.pdf](#)
- Anhang 21: Vereinssatzung Autofreiverein 2003: [vereinssatzung.pdf](#)
- Anhang 22: Autofrei-Erklärung Eigentümer Gewerbe: [afegewerbe.pdf](#)
- Anhang 23: Autofrei-Erklärung 2002 für Wohnungseigentümer: [afeeigentuemer.pdf](#)
- Anhang 24: Autofrei-Erklärung 2002 Mieter: [afemieter.pdf](#)

11.6 Bewohnerbefragung

- Anhang 25: Bewohnerbefragung in Zusammenarbeit mit dem Institut für Verkehrsforschung des DLR: [haushaltsfragebogen.pdf](#)
- Anhang 26: Zugehöriger Personenfragebogen: [personenfragebogen.pdf](#)
- Anhang 27: Zugehöriges Anschreiben: [anschreiben.pdf](#)

Anhang 28: Zugehöriger Erläuterungsbogen:
[erlaeuterungsbogen.pdf](#)

Anhang 29: Bericht zur Bewohnerbefragung erstellt von Claudia Nobis (IVF/DLR) [bewohnerbefragungsauswertung.pdf](#)

Anhang 30: vortragenglischbefragung.ppt

11.7 Gutachten Mobilitätsdienstleistungen

Anhang 31: Gutachten "Mobilitätsdienstleistungen für autofreie und multimodale Haushalte" erstellt von Willi Loose (Öko-Institut, Freiburg) [mobilitaetsdienstleistungen.pdf](#)

11.8 Sonstiges

Anhang 32: Verkehrsseiten des Forum Vauban e.V.
(<http://www.forum-vauban.de>)

Anhang 33: PowerPoint-Präsentation: Rundgang übers Vauban:
[rundgang.ppt](#)

Anhang 34: PowerPoint-Präsentation zum Verkehrskonzept auf Vauban: [verkehr.ppt](#)

Anhang 35: PowerPoint-Präsentation zum Verkehrskonzept auf Vauban in Englisch / English version of a Power-Point-presentation on the car reduction concept of Vauban:
[vortragenglischbefragung.ppt](#)

Anhang 36: Flyer: Bewohnerinformationen (incl. aktuelle Fahrpläne der VAG und SBG) [mobilitaetsflyer.pdf](#)

Anhang 37: Flyer: Informationen zu Führungen und Vorträgen auf Vauban: [diaflyerforum.pdf](#)